




			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

		EXPROJEKT s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno	tel. : +420 533 312 000 E-mail: info@exprojekt.cz ID: dh84e85
---	--	--	---

OBJEDNATEL:		 Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc			
HLLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. David Rose 		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Petr Libosvár 	VYPRACOVAL dle příloh	KONTROLOVAL dle příloh	
KRAJ: Moravskoslezský		POVĚŘENÝ OÚ: Odry		STUPEŇ: Záměr projektu	
Náhrada Přejezdu P6496 V Km 231,244 Trati Polom – Suchdol Nad Odrou				ZAK. ČÍSLO 2020-029	
				MÉRITKO	POČET FORMÁTŮ
				DATUM: 04/2021	
Záměr projektu				ČÁST DOKUM.	PŘÍLOHA
				-	

SEZNAM PŘÍLOH

Stavba: Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou

Záměr projektu

Základní část, přílohy A, F, J

Příloha B - Ekonomické hodnocení projektu

Příloha D - Výkresy

Příloha D.1 - Přehledná situace

Příloha E - Doložení současného stavu

Přílohy K - Ostatní přílohy

Příloha K.1 - Investiční náklady

Doprovodná dokumentace

Textová část

Koordinační situace stavby, varianta NADJEZD

Koordinační situace stavby, varianta PODJEZD

Podélný profil silnice, varianta NADJEZD

Podélný profil silnice, varianta PODJEZD

Příčné řezy silnicí na mostě






Zákres do ÚPD

Zákres záměru do katastrální mapy

Výkres objízdných tras

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

		EXPROJEKT s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno	tel. : +420 533 312 000 E-mail: info@exprojekt.cz ID: dh84e85
---	--	--	---

OBJEDNATEL:		 Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. David Rose 	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Petr Libosvár 	VYPRACOVAL Ing. Petr Libosvár 	KONTROLOVAL Ing. Igor Kekely 	
KRAJ: Moravskoslezský	POVĚŘENÝ MŮ: Odry / k.ú. Mankovice, Suchdol nad Odrou		STUPEŇ: Záměr projektu	
Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou Záměr projektu			ZAK. ČÍSLO 2020-029	
			MĚŘITKO -	POČET FORMÁTŮ 55 x A4
			DATUM: 04/2021	
			ČÁST DOKUM. -	
Základní část, přílohy A, F, J				

Záměr projektu

„Náhrada přejezdu
P6496 v km 231,244 trati
Polom – Suchdol nad
Odrou“

Zpracovatel:

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13, 619 00 Brno
Ing. Petr Libosvár a kolektiv

Záměr projektu

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU:	4
2	NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY:	4
3	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU	5
3.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	5
-	Současný rozsah pravidelné železniční dopravy	5
-	Celkový popis traťového úseku, směrové a sklonové poměry, GPK	5
-	Zabezpečovací zařízení	5
-	Sdělovací zařízení	5
-	Trakční zařízení	5
-	Silnoproudá technologie	6
-	Dispečerská řídicí technika	6
-	Ostatní technologická zařízení	6
-	Železniční svršek	6
-	Železniční spodek	6
-	Nástupiště	6
-	Mosty, propustky, zdi	6
-	Železniční tunely	6
-	Pozemní stavební objekty	6
-	Pozemní komunikace	6
-	Ostatní objekty	7
-	Železniční přejezdy	7
3.2	NEDOSTATKY, DEFICITY Z HLEDISKA TECHNICKÉHO STAVU, TECHNICKÝCH PARAMETRŮ PO JEDNOTLIVÝCH PROFESÍCH	7
-	Požadavky legislativy	7
-	Zabezpečovací zařízení	7
-	Sdělovací zařízení	7
-	Trakční zařízení	7
-	Silnoproudá technologie	7
-	Dispečerská řídicí technika	7
-	Ostatní technologická zařízení	7
-	Železniční svršek	7
-	Železniční spodek	7
-	Nástupiště	7
-	Mosty, propustky, zdi	7
-	Železniční tunely	7
-	Pozemní stavební objekty	8
-	Pozemní komunikace	8
-	Ostatní objekty	8
-	Železniční přejezdy	8
4	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	8
4.1	POŽADAVKY NA INTELIGENTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉMY	8
4.2	ORGANIZACE VÝSTAVBY, ETAPIZACE	8
-	Etapizace výstavby	8
-	Organizace provozu během výstavby	9
-	Dopravní technologie v průběhu výstavby	10
4.3	POPIS KONCEPCE A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	10
5	SPECIFIKACE ROZHODUJÍCÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ	10
5.1	POPIS ROZHODUJÍCÍCH PRACÍ PO JEDNOTLIVÝCH PROFESÍCH	10
-	Silnoproudá technologie	10
-	Zabezpečovací zařízení	10
-	Sdělovací zařízení	11
-	Trakční zařízení	11
-	Železniční svršek a spodek	11
-	Mosty, propustky, zdi	11
-	Pozemní komunikace	12
-	Ostatní objekty	12
6	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	12

7	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	13
8	HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA ENVIRONMENTÁLNÍCH VLIVŮ	13
8.1	EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI (SOUSTAVA NATURA 2000)	13
8.2	ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY	15
8.3	ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PŘÍRODNÍ PARKY, VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY, HODNOTNÉ EKOSYSTÉMY	15
8.3.1	Významné krajinné prvky	16
8.3.2	Památné stromy	16
8.3.3	Krajina a krajinný ráz	16
8.3.4	Ovzduší	17
8.3.5	Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů	17
8.4	POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY, PÁSMA HYGIENICKÉ OCHRANY VODNÍCH A LÉČIVÝCH ZDROJŮ, CHOPAV	18
8.4.1	Hydrogeologický rajon	18
8.4.2	Ochranná pásma vodních zdrojů	18
8.4.3	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	18
8.4.4	Záplavové území	19
8.5	NEMOVITÉ KULTURNÍ PAMÁTKY	19
8.6	KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ	19
8.7	ZMĚNY HLUKOVÉHO ZATÍŽENÍ	20
8.8	VIBRACE	20
8.9	VLIVY NA PŮDU	20
8.10	CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ	20
8.11	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ	20
8.11.1	Nakládání s odpady	20
8.11.2	Podklady	21
8.1	ZÁVĚR	21
8.2	POUŽITÉ ZKRATKY	21
9	POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUCÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU	22
10	SHRNUTÍ HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU / SHRNUTÍ HODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPADŮ PROJEKTU	22
11	ROZPIS NÁKLADŮ	23
12	VÝČET PŘÍLOH	24

Název investora: Správa železnic, státní organizace
adresa včetně PSČ: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou

1 Identifikační údaje projektu:

číslo projektu¹⁾ 5813520049
název projektu: Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom –
Suchdol nad Odrou
místo realizace (kraj): Kraj Moravskoslezský

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		Smíšená 2020–2028
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – do- prava – (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)	597 761	723 290
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem	597 761	723 290

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		-rok-
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – do- prava – (SFDI, kap., OP Doprava, TEN- T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem		

¹⁾ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

2 Návaznost na schválené koncepce a programy:

Návaznost na schválené programy

Stavba navazuje na strategický dokument schvalovaný vládou ČR „Dopravní politika České republiky 2014–2020“, kde hlavním cílem je v oblasti železniční dopravy dokončení modernizace celostátní dráhy.

Zájmový úsek trati je v souladu s těmito programy.

Návaznost na schválené koncepce

Záměr projektu uvede veškerá zařízení a objekty do takového stavu, kdy bude odstraněno nebezpečné úrovňové křížení na koridorové a regionální trati jeho nahrazením za křížení mimoúrovňové.

Stavba koncepčně vychází z materiálu „Analýza zvýšení bezpečnosti úrovňových přejezdů na tranzitních železničních koridorech“, zpracovaného firmou SUDOP PRAHA a.s. v roce 2016.

Návaznost na zpracované projekty

Stavba je projekčně koordinována s přípravou rekonstrukce koridoru „Polom – Suchdol n. O., BC“ (předpokládaná doba výstavby 15. 2. 2022 – 31. 5. 2026)

3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

3.1 Popis stávajícího stavu

Stávající stav, výchozí pro realizaci této stavby, je stav koridoru po rekonstrukci v rámci související stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“. Většina prvků železniční trati bude v době předpokládané realizace prakticky nová.

- Současný rozsah pravidelné železniční dopravy

Stavba se dotkne dvou železničních tratí – celostátní dráhy Bohumín – Přerov (trať č. 305 dle GVD) a regionální dráhy Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou (trať č. 306 dle GVD).

Rozsah dopravy na trati č. 305 dle GVD v úseku ŽST Suchdol nad Odrou – ŽST Polom odpovídá tomu, že trať leží na II. a III. TŽK a také na evropských nákladních koridorech RFC5 a RFC9. Zatížení trati je vysoké. V tabulce je uveden rozsah dopravy, který se doporučuje sledovat do roku 2027. Po tomto roce dochází ke zvýšení rozsahu dopravy.

GVD do roku 2028	Ex	R	Os	Osobní doprava	Nákladní doprava	SUMA
Polom – Suchdol nad Odrou	45	17	12	74	75	149
Suchdol nad Odrou – Polom	45	17	12	74	75	149
SUMA	90	34	24	148	150	298

Normativ délky vlaků dálkové osobní dopravy je 350 m a zastávkové osobní dopravy 190 m. Normativ délky vlaku nákladní dopravy je 679 m a největší povolené délka vlaku je 720 m. Co se týče nasazovaných typů souprav u dálkových vlaků, tak kromě elektrické jednotky ř. 680 a el. jednotky Stadler FLIRT je většina vlaků klasické koncepce – vlaky tažené lokomotivou. V regionální osobní dopravě jsou nasazovány el. jednotky ř. 460, popř. vlaky tažené lokomotivou.

- Celkový popis traťového úseku, směrové a sklonové poměry, GPK

Rozsah stavby je dán km 231,244 u železniční části stavby (bodové odstranění přejezdu), a km 0,000 – 0,703 u překládané pozemní komunikace.

Předmětný železniční přejez P6496 se nachází v km 231,244 trati Česká Třebová – Přerov – Bohumín č. 270 (dle KJŘ) v úseku Polom – Suchdol nad Odrou, která je součástí celostátní dráhy, zařazené do systému TEN-T, a v km 1,481 trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou č. 276 (dle KJŘ), která je součástí regionální dráhy. Stávající traťová rychlost $v = 160$ km/h. Celostátní trať klesá 3.00 ‰ ve směru staničení, regionální stoupá 1,213 ‰ ve směru staničení.

- Zabezpečovací zařízení

V rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ část zabezpečovacího zařízení obsahuje nové zabezpečovací zařízení v traťovém úseku Polom – Suchdol nad Odrou, dále bude vybudováno také nové přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu v ev. km 231,244 (P6496) vč. nového reléového domku.

- Sdělovací zařízení

V rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ je část sdělovacího zařízení vybavena novou kabelizací dálkové a místní kabelizace, která bude rekonstruována tak, aby vyhovovala trakční soustavě 25kV, 50 Hz.

- Trakční zařízení

Traťový úsek Polom – Suchdol nad Odrou je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV, v době realizace nadjezdu by již měla být realizována stavba „Polom – Suchdol n. O., BC“, jejíž realizace je plánovaná na roky 2021–2023. V rámci této stavby je celková rekonstrukce trakčního vedení, bude zřízena odbočka Vražné, traťový úsek bude Vražné – Suchdol nad Odrou. V rámci této stavby se dále zavěšuje kabel 22kV na trakční podpěry u koleje č. 2. Ukolejnění je navrženo individuální. Rekonstrukce TV je navržena s výhledem na přechod

na střídavou trakční soustavu 25 kV, podle Studie proveditelnosti změny trakce v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“ by k němu mělo dojít v rámci etapy 3.1 v roce 2028.

- Silnoproudá technologie

V rámci stavby "Polom – Suchdol n. O., BC" jsou v rámci silnoproudých technologií a energetických zařízení provedeny nové kabelové rozvody NN, DOUO. Dále se počítá s vybudováním nového rozvodu a napájení LDSŽ. 22kV. Kabel 22Kv bude zavěšený na nových trakčních podpěrách vybudovaných v rámci stavby "Polom – Suchdol n. O., BC".

- Dispečerská řídicí technika

Nevztahuje se k tomuto Záměru projektu.

- Ostatní technologická zařízení

Nejsou předmětem této stavby.

- Železniční svršek

Vstupním předpokladem, od kterého se odvíjí stav železničního svršku na celostátní trati (270 Bohumín – Přerov), je realizace stavby "Polom – Suchdol n. O., BC", jejíž realizace je plánovaná na roky 2021–2023. V hlavních kolejích (č.1 a 2) je použitý svršek tvaru 60E2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích min. délky 2600 mm, rozdělení „u“. Koleje se nacházejí v přímém úseku a jsou svařené do BK. Stávající traťová rychlost $v = 160$ km/h. V koleji na regionální trati (Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou) je svršek tvaru T na rozponových podkladnicích s betonovými pražci SB5, rozdělení „c“, rok vložení 1969, kolej se svařena do BK. Směrově je kolej vedena v kružnicovém oblouku $R = 455$ m s krajními přechodnicemi. Stávající traťová rychlost na regionální trati je $v = 60$ km/h.

- Železniční spodek

V rámci železničního spodku došlo na celostátní trati, v rámci zásad modernizace, k sanaci pražcového podloží. V rámci stavby "Polom – Suchdol n. O., BC" se sanace železničního spodku nepředpokládá, v místě samotného železničního přejezdu bude provedena ZKPP. Po obou stranách trati jsou nebezpečné příkopy, zaústěné do silničních propustků. Na regionální trati není možné zhodnotit konstrukce železničního spodku. Na jedné straně trati je patrný nebezpečný příkop.

- Nástupiště

Nevztahuje se k tomuto Záměru projektu.

- Mosty, propustky, zdi

V blízkosti přejezdu se vyskytují železniční mostní objekty: most v km 231,290, most v km 1,403, propustek v km 1,469 a propustek v km 1,528. Tyto mostní objekty nejsou stavbou dotčeny.

Dále se zde nalézají i silniční most ev. č. 04734–8 A a tři silniční propustky v těsné blízkosti přejezdu. Oba propustky rovnoběžně s tratí pro převedení drážního příkopu bude odstraněny a nahrazeny novými.

- Železniční tunely

Nevztahuje se k tomuto Záměru projektu

- Pozemní stavební objekty

V km 231,240 se ve stávajícím stavu vlevo trati nachází reléový domek (IC6000299201) ve správě SPS OŘ Ostrava. Domek bude zrušen v rámci stavby „Polom – Suchdol nad Odrou, BC“ a přemístěn na pravou stranu trati do km cca 231,200. Tento domek nebude stavbou náhrady přejezdu dotčen.

- Pozemní komunikace

Dotčená trať kříží silnici 3. třídy III/4734 z Mankovic do Suchdolu nad Odrou. Silnice překonává celostátní trať a regionální trať po trojkolejném přejezdu na začátku městyse Suchdol nad Odrou. Silnice se směrem od Mankovic přibližuje k oběma tratím pod úhlem cca 45° a po překonání obou tratí pokračuje v souběhu dále do Suchdolu. U přejezdu se od pozemní komunikace odpojuje účelová komunikace k blízké pískovně společnosti Českomoravský štěrk, a.s.

- Ostatní objekty

V prostoru nadjezdu se nachází STL plynovod společnosti GridServices, s.r.o.

- Železniční přejezdy

Přejezdová konstrukce na celostátní trati je tvořena celopryžovými panely, vně uloženými na závěrných zídkách. Jedná se o tříkolejný přejezd v žkm 231,244 (dvoukolejný na celostátní a jednokolejný na regionální trati), umístěný v extravilánu s úhlem křížení 50 °. Vozovka komunikace (převáděné krajské silnice III/04734) je živičná. V traťové koleji regionální tratě je konstrukce přejezdu živičná, kolejnicový žlábek je tvořen zdvojenou kolejnicí.

Přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu bylo vybudováno ve stejném období. Typově se jedná se o elektronický přejezd, kategorie PZS 3ZBI je s úplnými závislostmi s pozitivním signálem. Vnitřní část technologie PZS je umístěna ve zděném technologickém objektu umístěným v blízkosti železničního přejezdu vpravo před přejezdem ve směru stoupajícího staničení.

3.2 Nedostatky, deficity z hlediska technického stavu, technických parametrů po jednotlivých profesích

- Požadavky legislativy

Legislativní nedostatky, nevyhovující stav z hlediska nových předpisů apod. jsou uvedeny v textu u jednotlivých profesí.

- Zabezpečovací zařízení

Vzhledem k plánovanému zrušení přejezdu a jeho náhradě za mimoúrovňové křížení je nutná úprava kabelů SSZT, DOZ a ETCS a změnu SW v žst. Suchdol nad Odrou.

- Sdělovací zařízení

Vzhledem k plánovanému zrušení přejezdu a jeho náhradě za mimoúrovňové křížení dojde ke zrušení sdělovacího zařízení přejezdu.

- Trakční zařízení

V době realizace nadjezdu bude trakční vedení v souladu s TSI Energie bez deficitů technického stavu.

- Silnoproudá technologie

Vzhledem k plánované výstavbě bude nutná úprava polohy zesilovacího vedení a závěsného kabelu 22 kV s ohledem na nový nadjezd.

- Dispečerská řídicí technika

Nevztahuje se k tomuto Záměru projektu.

- Ostatní technologická zařízení

Nevztahuje se k tomuto Záměru projektu.

- Železniční svršek

Nebude stavbou dotčen. Dojde pouze k demontáži stávajících přejezdových konstrukcí.

- Železniční spodek

Nebude stavbou dotčen. Dojde pouze k demontáži stávajících přejezdových konstrukcí.

- Nástupiště

Nevztahuje se k tomuto Záměru projektu.

- Mosty, propustky, zdi

Stávající mostní objekty nebudou stavbou dotčeny.

- Železniční tunely

Nevztahuje se k tomuto Záměru projektu.

- Pozemní stavební objekty

Nový reléový domek nebude stavbou dotčen.

- Pozemní komunikace

Úroňové křížení dotčené silnice III/4734 tvoří nebezpečné místo na 2. a 3. tranzitním koridoru i na regionální trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. Vzhledem k velké intenzitě železniční dopravy se tvoří před a za přejezdem dlouhé kolony (není výjimečné 20minutové stání). Z výsledků analýzy nebezpečných přejezdů vyplývá, že přejezd může být uzavřen až 15 hodin denně a s ohledem na očekávaný nárůst objemu drážní dopravy lze očekávat, že toto číslo bude nadále stoupat!

- Ostatní objekty

Vzhledem k plánované výstavbě nadjezdu je nutná přeložka vedení STL plynovodu do nové trasy.

- Železniční přejezdy

Tento 3kolejný přejezd tvoří výrazné dopravní omezení na převáděné silnici III/4734 a doba jeho uzavření má – podle posouzení DT – nadále stoupat, což s sebou nese výrazné dopady na silniční a, v důsledku možných kolizí, i na železniční dopravu.

4 Požadavky na technické řešení

Záměr projektu musí plnit veškeré technické požadavky plynoucí z evropských právních předpisů na evropský konvenční železniční systém, k jejichž plnění se ČR jako člen EU zavázala.

Pro konvenční železniční systém je hlavním dokumentem o propojitelnosti (interoperabilitě) evropské železniční sítě Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (o interoperabilitě železničního systému ve Společenství), která ruší původní Směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES.

Z hlediska technické specifikace na propojitelnost infrastruktury jsou pro zpracování záměru výchozími dokumenty zejména TSI 2011/275/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“, TSI 2011/274/EU subsystém „energie“ a TSI 2012/88/EU subsystém „řízení a bezpečnosti“.

Dále musí být splněny veškeré technické parametry na propojitelnost vyplývající z TSI 2011/274/EU a TSI 2012/88/EU.

Další požadavky na technické řešení vycházejí ze zadávací dokumentace záměru projektu, z projednání se zástupci investora Správy železnic s. o., a z požadavků definovaných Směrnicí generálního ředitele č. 16/2005.

Hlavní zásady optimalizace a modernizace vybrané železniční sítě ČR (dle Směrnice generálního ředitele č. 16/2005):

- 1) Odstranění nebezpečného úroňového křížení na silnici III/4734.
- 2) Veškeré stavební úpravy a úpravy technologických zařízení musí být navrženy a realizovány v souladu se zákony na ochranu životního prostředí.
- 3) Veškeré navrhované práce, konstrukce a zařízení musejí být v souladu s technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah a staveb pozemních komunikací.
- 4) Mohou být navrhované pouze výrobky a zařízení odpovídající předpisům a koncepčním dokumentům vlastníka a provozovatele dráhy, které byly ověřeny se zákonem 22/1997 Sb. v platném znění a systémy řízení jakosti vlastníka a provozovatele dráhy.

4.1 Požadavky na inteligentní dopravní systémy

V rámci stavby bude dotčeno stávající traťové a přejezdové zabezpečovací zařízení. TZZ bude zachováno stávající s nezbytnými úpravami vyvolanými odstraněním přejezdu. Nové inteligentní dopravní systémy nebudou v rámci stavby zřizovány.

4.2 Organizace výstavby, etapizace

- Etapizace výstavby

Stavba je předběžně uvažována v období od března 2026 do listopadu 2027. Je rozdělena do následujících stavebních postupů.

Rámcový harmonogram		od	týdny	do
Stavební postup č.0	Přípravné práce	02.03.26	4	27.03.26
Stavební postup č.1	Budování spodní stavby	28.03.26	30	25.10.26
Stavební postup č.2	Budování NK a vozovek	29.03.27	30	24.10.27
Stavba celkem		02.03.26	34	24.10.27

- Stavební postup č.0 představuje přípravné práce na náhradě přejezdu P6496. V tomto stavebním postupu proběhne přeložka STL plynovodu do nové polohy, skryvka ornice, úprava vedení TV a silnoproudu, vybudování provizorní vozovky podél areálu TM.
- Stavební postup č.1 představuje práce na náhradě přejezdu P6496. V tomto stavebním postupu proběhne výstavba spodní stavby suchdolské opěry a piliřů na obou dvou stranách tratí nového mostu (mimo prvního piliře vpravo od trati) a osazení nosníků NK.
- Stavební postup č.2 představuje práce na náhradě přejezdu P6496. V tomto stavebním postupu proběhne výstavba zbylých částí spodní stavby (minkovická opěra a jeden piliř), zhotovení spřažené desky a mostního vybavení celého mostu, provedení sjezdů a navázání vozovky na stávající stav. Zrušení obou přejezdů proběhne až na konci tohoto stavebního postupu, po zprovoznění nové přeložky silnice.

Omezení provozu:

Dráha: Během ukládání nosníků nosné konstrukce nad oběma tratěmi snížena rychlost na 30 km/h (uvažováno s jedním týdnem v každém roce, tj. 2026 i 2027). V době prací podél provozovaných kolejí rychlost snížena na 80 km/h. Během ukládání nosníků mezi tratěmi vyloučena budišovská trať.

Silnice: Ve stavebním postupu č. 1 provoz po provizorní silnici podél areálu TM. Ve stavebním postupu č. 2 obousměrná uzavírka.

Jízda a způsob provázení vlaků:

- Stavební postup č.0 bez omezení.
- Stavební postup č.1 je navržen pro vybudování většiny spodní stavby.

Omezení provozu:

Kolem pracovního místa v = 80 km/h

Jízda a způsob provázení vlaků:

2 x týdenní vyluka regionální trati (vrtání pilot a betonáž dříků SS), provoz zajištěn NAD.
Provoz na koridorové trati bez vyluky.

- Stavební postup č.2 je navržen pro dokončení spodní stavby, výstavbu NK, navazujících násypů a dokončení celé stavby.

Omezení provozu:

Kolem pracovního místa v = 80 km/h

Jízda a způsob provázení vlaků:

Vyloučení kolejí ve dvou etapách (2x 4 dny kolej č. 1 a kolej č. 2 + 1x 4 dny trať Suchdol – Budišov).

V první etapě bude vyloučena kolej č. 1, průjezd je možný kolejí č. 2.

V druhé etapě bude vyloučena kolej č. 2 a trať Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou, průjezd po koridoru je možný kolejí č. 1, regionální trať bude vyloučena.

- Organizace provozu během výstavby

Stavba se z větší části nedotkne železniční dopravy, velký zásah si však vyžádá doprava silniční.

V prostoru přejezdu jsou vedeny dvě autobusové linky, (č. 619 z Jeseníku nad Odrou do Fulneku a č. 620 z Oder do Nového Jičína). U linky 619 se jedná o 6 spojů v obou směrech v pracovní dny, u linky 620 se jedná o 17 spojů v pracovní dny ve směru na Nový Jičín a 15 ve směru na Odru a 7 spojů v obou směrech o víkendech.

Během výstavby násypu a prvních dvou podpěr směrem od Suchdolu bude provoz na silnici III/4734 bez omezení. Během dalších prací budou již silnice i přejezd uzavřeny pro všechny druhy dopravy.

Osobní automobily a vozidla budou využívat opravenou silnici severně od sila (opravenou v rámci stavby „Polom – Suchdol nad Odrou, BC“), nákladní vozidla budou jezdit po silnicích III/4736 a III/4738 – viz přílohu „Výkres objízdných tras“ v doprovodné dokumentaci.

Autobusové linky budou odkloněny na výše uvedené silnice, během uzavírky přejezdu nebudou obsluhovány zastávky „Suchdol nad Odrou, u sila“ a „Suchdol nad Odrou, činžovní domy“.

- Dopravní technologie v průběhu výstavby

Při výluce traťové koleje v úseku Suchdol nad Odrou – Odry bude po tuto dobu zavedena náhradní autobusová doprava mezi Suchdolem nad Odrou a Odry. Výluka musí být pokud možno co nejkratší, jelikož daným úsekem jezdí pravidelně 2 páry nákladních vlaků s komoditou O14 a pro tyto vlaky neexistuje odklonová trasa.

Jízda vlaků v koridorových kolejích bude probíhat po výlukou nedotčené traťové koleji. V úseku ŽST Suchdol nad Odrou – Odb. Vražné budou vlaky jezdit obousměrně po provozované koleji. Výluková propustná výkonost dosahuje cca 280 vlaků/24 hod a bude dostačující na průvoz rozsahu dopravy a době výstavby. Z důvodu plánovaného navýšení rozsahu dopravy od roku 2028 se doporučuje tuto stavbu dokončit do konce roku 2027.

4.3 Popis koncepce a zdůvodnění navrženého řešení

Cílem zpracovávaného projektu je odstranění nebezpečného místa na koridorové a regionální trati, úrovněového křížení silnice třetí třídy III/4734 s tratí Přerov – Ostrava a Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou.

Technické řešení náhrady přejezdu bylo uvažováno ve třech variantách, jejichž popis je součástí doprovodné dokumentace. Nejvýhodnější varianta byla dále sledována a popis řešení jí odpovídá.

Tyto tři varianty zahrnují: zrušení přejezdu bez náhrady, náhradu přejezdu podjezdem a náhradu přejezdu nadjezdem. První varianta byla pro svou zjevnou neproveditelnost zavržena; druhá pro silný zásah do zrekonstruovaného koridoru, velké zemní práce s předpokládaným zásahem pod hladinu spodní vody a vzhledem k plochému území i velmi složité řešení odvodnění samotného podjezdu také; vybrána a dále popsána je varianta třetí, tedy náhrada přejezdu silničním nadjezdem, což znamená minimální zásahy do obou železničních tratí a minimální problémy během provozu.

Koncepčně se jedná o nahrazení stávajícího úrovněového křížení obou železničních tratí křížením mimoúrovňovým, v tomto případě realizovaným silničním nadjezdem. Most překlene v několika polích obě železniční trati, za opěrami bude silnice klesat po násypovém tělese.

Navržené řešení minimalizuje zásahy do železniční infrastruktury a minimalizuje délky výluk obou tratí. Současně zachovává v maximální možné míře průjezd po převáděné silnici III/4734.

5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

5.1 Popis rozhodujících prací po jednotlivých profesích

- Silnoproudá technologie

Po zrušení přejezdu bude provedeno odpojení stávajícího RD PZS P6496 od napájení el. energie. Stávající průběžný kabel rozvodu SSZT pro napájení technologie PZS bude naspojován mimo RD a v nutném rozsahu přeložen. Napájecí kabel pro elektroinstalaci domku bude odpojen a zrušen bez náhrady. V rámci stavby bude provedena přeložka napájecího kabelu z TM Suchdol do objektu indikátoru horkoběžnosti a v nutném případě také kabely DOUO.

- Zabezpečovací zařízení

V souvislosti se zrušením uvedeného přejezdu bude demontováno přejezdové zabezpečovací zařízení světelné (stožáry výstražníků se závory a výstražníky A, B1, B2, C, D, reléový domek s vnitřní výstrojí, skříňka místní obsluhy, počítač body, balízy, ovládací a indikační prvek v desce nouzových obsluh v DK Suchdol nad Odrou), včetně rekonstrukce souvisejících zabezpečovacích zařízení (staničního zabezpečovacího zařízení žst. Suchdol nad Odrou, traťového zabezpečovacího zařízení Suchdol nad Odrou – Vražné), rekonstrukce dálkového ovládání (JOP na CDP Přerov a v DK Suchdol nad Odrou), rekonstrukce diagnostiky a rekonstrukce systému evropského vlakového zabezpečovače.

- Sdělovací zařízení

U přejezdu bude demontován modul cca 2x2m s extra vstupem pro kamerový systém a sdělovací zařízení.

Bude demontováno dodané přenosové zařízení. Jedná se o L2 switch 24p (8xPoE) včetně zdroje napájení UPS 230V a police s bateriemi. Bude provedena konfigurace sítě spojená s demontáží tohoto switchu.

Bude demontován kabel výpichu z traťového kabelu, kabel –ZE 10XN0,8 včetně jeho ukončení v RD. Rovněž bude nutno demontovat výpich z DOK 72 vl., realizovaný optickým kabelem 24 vl., včetně jeho ukončení a optického rozvaděče s organizérem. Zároveň bude demontován i propojovací optický kabel POK 12vl. do technologického domku indikátoru horkoběžnosti včetně jeho ukončení a optického rozvaděče s organizérem. Z důvodu zachování připojení technologického domku indikátoru horkoběžnosti na optický kabel DOK 72 vl. bude nutné provést nový výpich 12 vl. z DOK přímo do technologického domku indikátoru horkoběžnosti s ukončením na optickém rozvaděči. Vhodnější variantou by bylo provést úpravu technického řešení v rámci stavby „Polom – Suchdol nad Odrou, BC“, kde by se provedl výpich z DOK rovnou do TD indikátoru horkoběžnosti a do RD přejezdu P6496 by se realizoval pouze propojovací optický kabel POK 24 vl., který by se následně zrušil. V rámci náhrady přejezdu by tak nebylo nutné zasahovat do provozovaného výpichu z DOK.

Kamerový systém na přejezdu P6496 bude demontován. Jedná se o kamerové stožáry, kamery, uchycení kamer, kamerové vybavené rozvodné krabice včetně příslušenství. Dále pak v modulu pro sdělovací zařízení bude demontován nový Rack 47U 600x600 a veškerá technologie (kamerový server, nahrávací zařízení pro KS...). Dojde ke zrušení připojení na diagnostiku DDTS, KAC.

Bude demontován systém PZTS (ústředna, čidla, kabeláž, konfigurace...). Dojde ke zrušení připojení na diagnostiku DDTS.

- Trakční zařízení

Náplní stavebního objektu úpravy trakčního vedení je vytvoření neutrálního pole v obou kolejích umožňující bezpečnou práci na nadjezdu bez potřeby napěťových výluk celé traťové koleje, vlaky budou dotčený úsek projíždět se staženým sběračem, bude vytvořeno kabelové obcházecí vedení umožňující napájení úseku za neutrálním polem. Po dokončení výstavby bude neutrální pole zrušeno a v dotčených kotevních úsecích bude v celé délce vyměněna trolej. Bude upravena poloha zesilovacího vedení a závěsného kabelu 22 kV s ohledem na nový nadjezd.

- Železniční svršek a spodek

V rámci stavebních objektů železničního svršku a spodku dojde z důvodu zrušení stávajícího 3kolejného přejezdu P6496 k úpravě železničního svršku v nezbytně nutném rozsahu (úprava GPK a tvaru šterkového lože) tak, aby omezení vlakové dopravy v průběhu výstavby nového mostu bylo co nejkratší. Na regionální trati bude po zrušení přejezdové konstrukce stávající rošt nahrazený novým materiálem v nezbytně nutném rozsahu, dále bude upraveno kolejové lože do požadovaného tvaru. V rámci železničního spodku bude stávající odvodnění zachováno, pročištěno, zatrubněné části příkopů pod silnicí budou přestavěny na otevřené (samotná demolice silničních propustků bude řešena v rámci rušení pozemní komunikace. Následně budou upravené stezky do normového stavu.

- Mosty, propustky, zdi

Součástí stavby je vybudování mostu na pozemní komunikaci a náhrada silničních propustků podél koridorové trati.

• Most v km 231,244

V místě stávajícího přejezdu bude vybudováno nové přemostění obou železničních tratí.

Celková délka přemostění je uvažována 263,54 m, výška mostu 11,06 m, šířka 12,25 m (převedení silnice kategorie S 7,5 s oboustranným revizním chodníkem). Nájezdové rampy v maximálním podélném sklonu 6 %, příčný dostředný sklon rovněž 6 %.

Spodní stavba bude železobetonová se dvěma krajními opěrami a osmi vnitřními podpěrami (pilíři), most tedy bude mít celkem 9 polí. Uvažována je nosná konstrukce z prefabrikovaných předpjatých mostních nosníků se spráženou železobetonovou deskou. Odvodnění mostu bude podélnými a svislými svody s odvedením do blízké vodoteče. Vzorový řez mostem je součástí průvodní dokumentace. Na konstrukci nadjezdu budou namontovány odtlačné tyče nad trakčním vedením obou kolejí a bude řešeno ukolejnění a vodivé propojení zábradlí, protidotykových zábran, odtlačných tyčí a dalších případných vodivých konstrukcí umístěných na nadjezdu.

- Silniční propusky

Před a za přejezdem na koridorové trati je drážní příkop zatravněn (propustkem). Oba tyto propustky budou během stavby vybourány a po provedení nové spodní stavby silničního mostu nahrazeny novými.

- Pozemní komunikace

- Přeložka silnice III/4734

V rámci stavebního objektu bude jako náhrada zrušeného 3kolejného přejezdu P6496 vybudována přeložka silnice III/4734, která bude nově vedena nadjezdem nad tratěmi.

Přeložka začíná v oblouku mezi koncem obce Mankovice a autobusovou točnou u síla. Odtud přechází obloukem ve stopě stávající silnice ve stoupání 6 %. Sjezd k sílu bude zachován ve stávající poloze, výškově však cca 2,7 m nad terénem. Následně je komunikace vedena levým obloukem po novém mostě a překonává cyklostezku, obě železniční tratě přibližně v oblasti stávajícího přejezdu, polní cestu a Suchý potok. Klesající rampa opět ve sklonu 6 % je situována na zemědělských pozemcích vpravo do stávající komunikace. Konec přeložky je v návaznosti na stávající silnici v přímé před začátkem obce Suchdol nad Odrou.

Celková délka přeložky je cca 0,7 km vč. vybudování dvou nových sjezdů, je navržena jako dvoupruhová silnice kategorie S7,5/70 (šířka jízdního pruhu 3,0 m s příslušným rozšířením ve směrovém oblouku, s vodícím proužkem a zpevněnou krajnicí 0,5 m). Na mostě bude z důvodu limitních rozhledových poměrů rozšířena zpevněná krajnice na vnitřní straně oblouku. I tak bude dovolená rychlost na mostě omezena na 70 km/h. V rámci přeložky bude vybudováno i nové odvodnění, pro odvedení srážkové vody z povrchu vozovky.

Sjezd účelové komunikace do síla je zachován ve stávající poloze, pouze je umístěn na náspu výšky cca 2,7 m nad terénem. Z tohoto sjezdu bude také „... nově napojen areál měřírny SEE SŽ dimenzovaný na provoz speciálních silničních vozidel, které mohou převážet transformátory o hmotnosti cca 60 t. Stávající cyklostezka je vedena v původní stopě pod novým nadjezdem, odkud stoupá a napojuje se na účelovou komunikaci bez nutnosti křížit silnici III/4734. Druhý sjezd je navržen pro napojení polních cest a účelové komunikace do areálu štěrkoven, kde se využije část stávající vozovky silnice III/4734.

- Ostatní objekty

V rámci stavby bude třeba přeložit STL plynovod v místě kolize s podpěrami nového mostu do nové polohy.

6 Územně technické podmínky

Stavba je stavbou dopravní – je součástí železniční a silniční dopravní infrastruktury.

Vazba na územně plánovací dokumentaci

Vazba na územně plánovací dokumentaci lze rozčlenit do dvou částí.

Stavba „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“ je zakomponována v nově vytvářené územně plánovací dokumentaci – územním plánem městysu Suchdol nad Odrou a vzhledem k umístění v ochranném pásmu silnice III/4734 i v souladu s územním plánem obce Mankovice.

Umístění stavby je částečně dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy, částečně vychází z geometrických požadavků na směrové a výškové vedení přeložky silnice třetí třídy při splnění požadavků současné legislativy a obou dotčených obcí. Zpracovaný Záměr projektu respektuje v maximální možné míře stávající trasu pozemní komunikace.

Územně technické podmínky pro přípravu území

Výčet ochranných pásem dle legislativy ČR:

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- Zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., konkrétně se jedná o silnici třetí třídy III/4734.
- Zasahuje do ochranného pásma inženýrských sítí drážních (SSZT, ČD-Telematika) i mimodrážních (CETIN, ČEZ Distribuce).
- Zasahuje do vodního toku (Suchý potok, ID 10218350).

7 Majetkoprávní vztahy

Stavba „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“ bude realizována v rámci Moravskoslezského kraje. Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích:

Úprava trati:

Od km:	Do km:	KÚ:	Stavební úřad:
231,244	231,244	Mankovice	Odry

Přeložka silnice:

Od km:	Do km:	KÚ:	Stavební úřad:
Zač. st. 0,000*	0,300*	Mankovice	Odry
0,300*	0,703*	Suchdol nad Odrou	Odry

Pro stanovení dotčených KÚ a vlivu stavby na pozemky byla použita mapa KN v digitální formě, je k dispozici mapa DKM.

Stavba bude realizována na pozemcích Moravskoslezského kraje, REGIONu POODŘÍ, Obce Mankovice, Správy železnic, státní organizace, zPlavna s.r.o., Brynecké Marcely, NAVOS, a.s., Vackové Jarmily, Městysu Suchdolu nad Odrou, Majkuse Václava Ing., Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky a Povodí Odry, státního podniku.

Do majetku Moravskoslezského kraje bude převedena přeložená silnice III/4734.

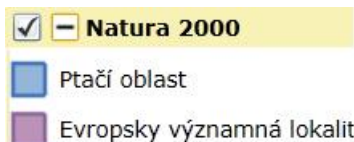
8 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

8.1 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti (soustava Natura 2000)

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Krajský úřad Moravskoslezského kraje a Správa Chráněné krajinné oblasti Poodří budou požádány o stanovisko, zda předložený záměr může mít významný vliv na evropsky významnou lokalitu Poodří a ptačí oblast Poodří.





Obr.č.1 Evropsky významná lokalita Poodří a ptačí oblast Poodří.
Evropsky významná lokalita Poodří

CZ0814092 – Poodří

Rozloha:	5235.0293 ha
Navrhovaná kategorie ochrany:	Chráněná krajinná oblast
Biogeografická oblast – vysvětlivky :	kontinentální

V současné vysoce civilizované a antropogenně pozměněné krajině vykazuje Poodří vysokou relativní zachovalost přírodních aluviálních ekosystémů s refugiem pro řadu vzácných a ohrožených druhů živočichů a rostlin. Pro vodní a mokřadní společenstva je EVL Poodří nejvýznamnější lokalitou na území Slezska. Vzácné druhy makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod (V1) zde vytváří velmi početné a stabilní populace, které poskytují rezervoár pro možné šíření do širšího okolí. Množství rybníků v obdobích bez dostatku srážek dlouhodobě a ve větších rozlohách poskytuje vhodné podmínky pro vytvoření vegetace obnažených den a to i s druhy, které jsou v okolní krajině velmi vzácné. Niva s přirozeným vodním režimem dala vzniknout mozaice různých lesních biotopů s vzácnými a ohroženými druhy rostlin s gradientem od měkkých luhů a údolních jasanovo-olšových luhů při řece Odře a jejich slepých ramenech, přes tvrdé luhy na jejích terasách až po dubohabřiny. Zvláště pak rozlohou jsou zdejší lužní porosty v rámci Moravskoslezského kraje jedinečné. Velmi významné je území Poodří i z hlediska zoologického. Unikátní přirozený hydrologický režim řeky Odry ovlivňuje na něj vázaná mokřadní společenstva s výskytem četných druhů obratlovců i bezobratlých, z nichž mnoho z nich patří ke zvláště chráněným. Koryto řeky Odry je nejvýznamnější lokalitou velevruba tupého (*Unio crassus*). Díky přirozenému vývoji řeky vznikají vhodné biotopové podmínky pro klínatku rohatou (*Ophiogomphus cecilia*). Vysoce rozmanitá jsou společenstva tůní a mrtvých ramen. Na tento biotop je vázaná jedna z mála populací sviňtce tenkého (*Anisus vorticulus*) v ČR. Dobře prosvětlené a na vodní vegetaci bohaté tůně vytvářejí příznivé podmínky pro piskoře pruhovaného (*Misgurnus fossilis*). Rozmanitost zachovalých vodních prvků (řeka, slepá říční ramena, náhony a rybníky) tvoří oblast s významným výskytem hořavky duhové (*Rhodeus sericeus amarus*). EVL Poodří je kombinací tůní a řady plůdkových rybníků nejvýznamnější lokalitou kuňky obecné (*Bombina orientalis*) v oblasti Moravskoslezského kraje. Jde rovněž o významné rozmnožiště čolka velkého (*Triturus cristatus*). Cenné porosty starých hlavatých vrb jsou refugiem páchníka hnědého (*Osmia eremita*). Z evropsky významných druhů se v EVL Poodří dále vyskytují modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*) a ohniváček černočárný (*Lycaena dispar*). Velmi cennými biotopy jsou bezesporu desítky rybníků o celkové výměře téměř 700 ha, které představují významné hnízdní a tahové stanoviště vodního ptactva.

Ptačí oblast Poodří

CZ0811020 – Poodří

Rozloha:	8042.5882 ha
Navrhovaná kategorie ochrany:	
Biogeografická oblast – vysvětlivky :	kontinentální

Převážně mokřadní charakter Poodří předurčuje význam oblasti pro vodní a mokřadní druhy ptáků jak v době hnízdění, tak při tahu. Při jarním tahu se jako významný potravní zdroj uplatňují mělce zaplavené louky v nivě Odry (až 20 km²). Kritéria pro ptačí oblast splňují tři druhy přílohy I a jeden shromažďující se stěhovavý druh. Na vodních tocích, zejména na meandrujícím toku řeky Odry po celé délce v oblasti (45 říčních kilometrů), nachází výborné podmínky ledňáček říční (*Alcedo atthis*). Na rybnících s rozsáhlejšími porosty rákosy nebo orobince hnízdí bukač velký (*Botaurus stellaris*), zatímco moták pochop (*Circus aeruginosus*) neobsazuje jen rybníky se zachovalým tvrdými porosty vodních rostlin, ale také louky s drobnými mokřady s rákosinami nebo odvodňovací kanály s ostrovy rákosy i obilná pole. Vodní toky, zejména meandrující tok řeky Odry, poskytují výborné podmínky nejen pro hnízdění ledňáčka říčního, ale také pro hnízdění břehule říční (*Riparia riparia*) a písíka obecného (*Actitis hypoleucos*) – 5-15 párů. Až do poloviny 90. let 20. století dosahovaly počty vodních ptáků v době hnízdění více než 20 000 kusů, v dalších letech však došlo k poklesu na 10 000-15 000 ex. v důsledku úbytku hnízdicí populace racka chechtavého (*Larus ridibundus*). Z početných druhů na tahu splňuje kritérium kopřivka obecná (*Anas strepera*), která v oblasti rovněž hnízdí. Hojně protahují bahňáci, především čejka chocholáta (*Vanellus vanellus*),

jespák bojovný (*Philomachus pugnax*) a vodouš bahenní (*Tringa glareola*). Na vlhkých loukách jsou význačnými druhy chřástal polní (*Crex crex*) a vodouš rudonohý (*Tringa totanus*), který také hnízdí na dnech vypuštěných rybníků. Ojedinele se ještě v hnízdní době vyskytuje břehouš černoocasý (*Limosa limosa*). Místy je na loukách zjišťován konipas luční (*Motacilla flava*), řídce bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*) a bramborníček černohlavý (*Saxicola torquata*).

8.2 Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability, dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění, v krajině tvoří soubor funkčně propojených ekosystémů, ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory. V rámci studie je zohledněn nadregionální a regionální ÚSES.

Posuzovaný záměr nezasahuje prvky ÚSES.



8.3 Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, hodnotné ekosystémy

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

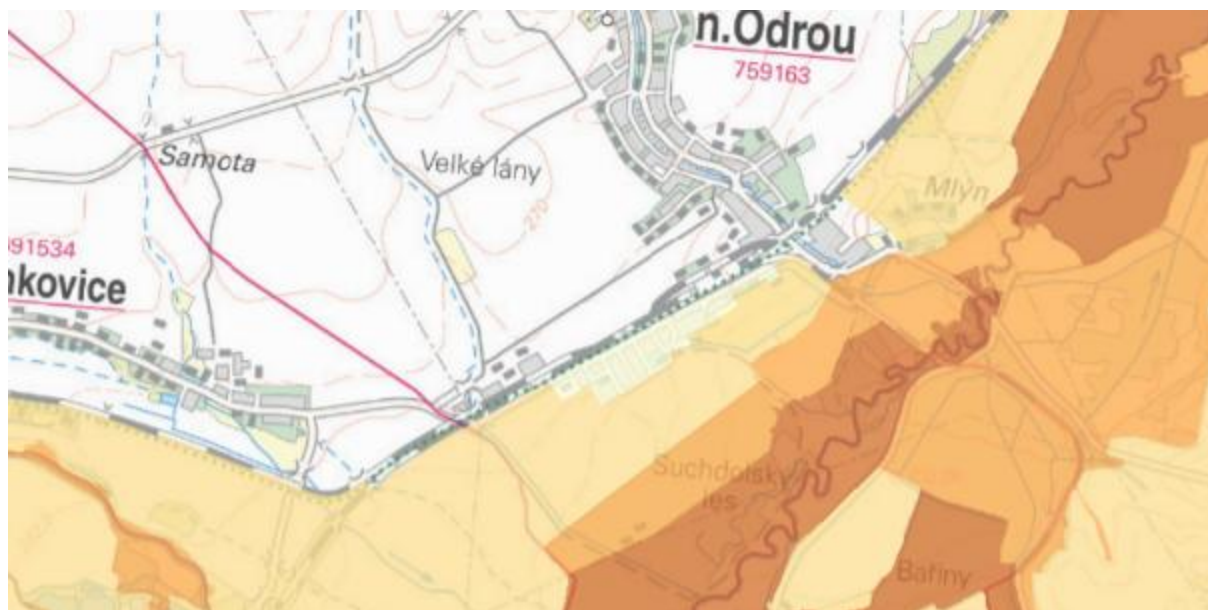
Kategorie zvláště chráněných území jsou:

- a) národní parky (NP),
- b) chráněné krajinné oblasti (CHKO),
- c) národní přírodní rezervace (NPR),
- d) přírodní rezervace (PR),
- e) národní přírodní památky (NPP),
- f) přírodní památky (PP).

Chráněná krajinná oblast Poodří

Území chráněné krajinné oblasti Poodří se nachází v Moravskoslezském kraji v severovýchodní části Moravské brány mezi obcemi Mankovice a Vražné nedaleko Oder a jižním okrajem města Ostravy (kú Svinov). Plošná výměra činí zhruba 81,5 km². Jádrou částí je rovinatá niva řeky Odry, na kterou navazují zvýšené okraje říčních teras a terasových plošin. Nadmořská výška se pohybuje v rozpětí mezi 212 m n.m. (Odra u PR Rezavka) a 310 m

n.m. (na komunikaci mezi Šenovem u Nového Jičína a Bernarticemi nad Odrou, SSV od vrchu Salaš). Na území CHKO Poodří se nachází 10 maloplošných zvláště chráněných území.



Zonace velkoplošného zvláště chráněného území

- zóna I
- zóna II
- zóna III
- zóna IV
- ochranné pásmo

Obr.: ChKO Poodří v blízkosti stavebního záměru

8.3.1 Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

VKP dle §6 zákona č.114/1992 Sb.:

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle §6 zákona č.114/1992 Sb.

VKP dle §3 zákona č.114/1992 Sb.:

Posuzovaný záměr zasahuje do VKP dle §3 zákona č.114/1992 Sb., jedná se o křížení s vodotečí (Suchý potok).

8.3.2 Památné stromy

Mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy dle § 46 zákona č.114/1992 Sb.

V dotčeném území záměru ani v jeho širším přilehlém okolí se památkově chráněné stromy nevyskytují.

8.3.3 Krajina a krajinný ráz

K ochraně krajinného rázu je určen §12 zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění a je nástrojem orgánů ochrany přírody, jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.

Záměr přestavby železničního přejezdu se nalézá západně od zastavěného území Suchdolu nad Odrou, zahrnující dvě železniční trati a stávající úsek silnice č. III/4734. Území na sever od železniční trati dominuje objekt síla.

Před přejezdem (směrem od Suchdolu) tvoří výraznou dominantu vzdušné vedení VVN, oblast jihovýchodně zabírá plocha pískovny a plochu severozápadně (podél silnice do Mankovic) pole.

Stavbou vznikne v území vedle železniční trati, sila a vedení VVN čtvrtý výrazný prvek. Směrem od Mankovic bude vizuálně doplňovat výraznou siluetu sila, směrem od Suchdolu bude narušovat svislé rozčlenění horizontu sloupy VVN a trakčního vedení vodorovným prvkem.

V tomto ohledu lze zásah do krajiny realizací záměru vyhodnotit jako slabý až středně silný.

8.3.4 Ovzduší

Hodnocení stávajícího imisního zatížení území bylo provedeno na základě map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (v souladu s § 11 zákona č. 201/2012 Sb.). Údaje o pětiletých průměrných koncentracích za období 2014 až 2018 (dle ČHMÚ) dokladují, že v prostoru záměru nejsou imisní limity základních škodlivin, tj. NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzen překračovány, ale hodnota benzo(a)pyrenu je překračována téměř dvojnásobně.

Nejvyšší takto stanovené koncentrace se v předmětné lokalitě pohybují v těchto úrovních:

- oxid dusičitý (NO_2): $12,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tj. asi 32 % imisního limitu ($\text{LV}_r = 40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$),
- tuhé látky PM_{10} : $28,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tj. asi 72 % imisního limitu ($\text{LV}_r = 40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$),
- tuhé látky $\text{PM}_{2,5}$: $22,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tj. asi 90 % imisního limitu ($\text{LV}_r = 25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$),
- benzen: hodnota $1,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tj. asi 30 % imisního limitu ($\text{LV}_r = 5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$),
- benzo(a)pyren: interval hodnot $1,8 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$, tj. asi 180 % imisního limitu ($\text{LV}_r = 1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$).

Kvalita ovzduší v území je podprůměrná, jsou zde trvale překročeny imisní limity pro PM_{10} 24hod a B(a)P.

Během provozu nebude hodnocený záměr produkovat významné emise do ovzduší ani pachové látky, rekonstrukcí železničního přejezdu a výstavbou nadjezdu nedojde k vytvoření nového zdroje znečišťování ovzduší. V důsledku zvýšení plynulosti dopravy lze očekávat mírný pozitivní vliv na kvalitu ovzduší, významné negativní vlivy jsou vyloučeny.

8.3.5 Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů

Druhy chráněných rostlin a živočichů, které jsou ohrožené nebo vzácné, vědecky či kulturně velmi významné, lze vyhlásit za zvláště chráněné. Stupně ohrožení dělíme na:

- kriticky ohrožené,
- silně ohrožené,
- ohrožené.

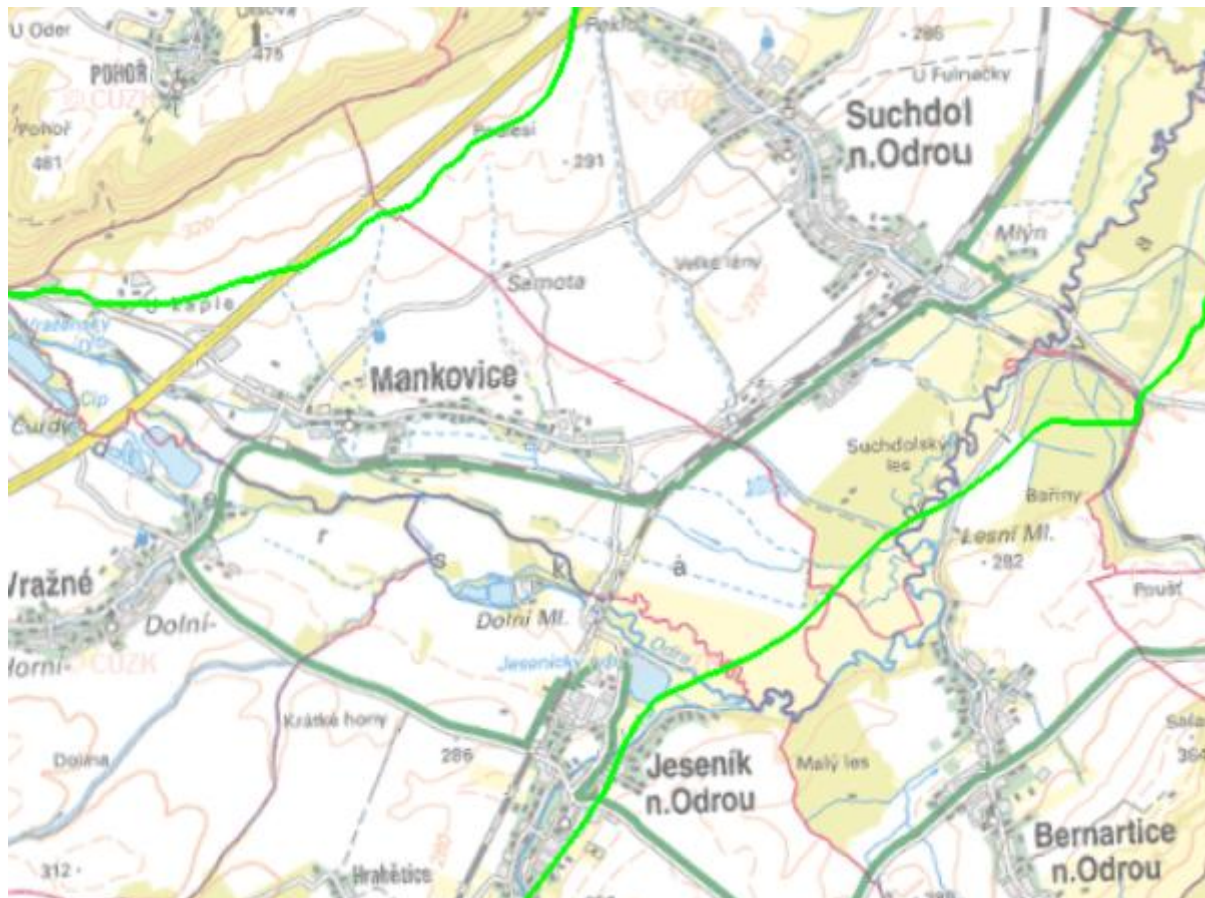
Seznam a stupeň ohrožení stanoví MŽP obecně závazným právním předpisem.

V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován přírodovědný průzkum, ve kterém budou identifikovány zvláště chráněné druhy v zájmovém území.

8.4 Povrchové a podzemní vody, pásma hygienické ochrany vodních a léčivých zdrojů, CHOPAV

8.4.1 Hydrogeologický rajon

Zájmové území leží v hydrologickém rajónu (základní vrstva) Oderská brána (2212).



Obr.: Hydrogeologické rajóny v zájmovém území

8.4.2 Ochranná pásma vodních zdrojů

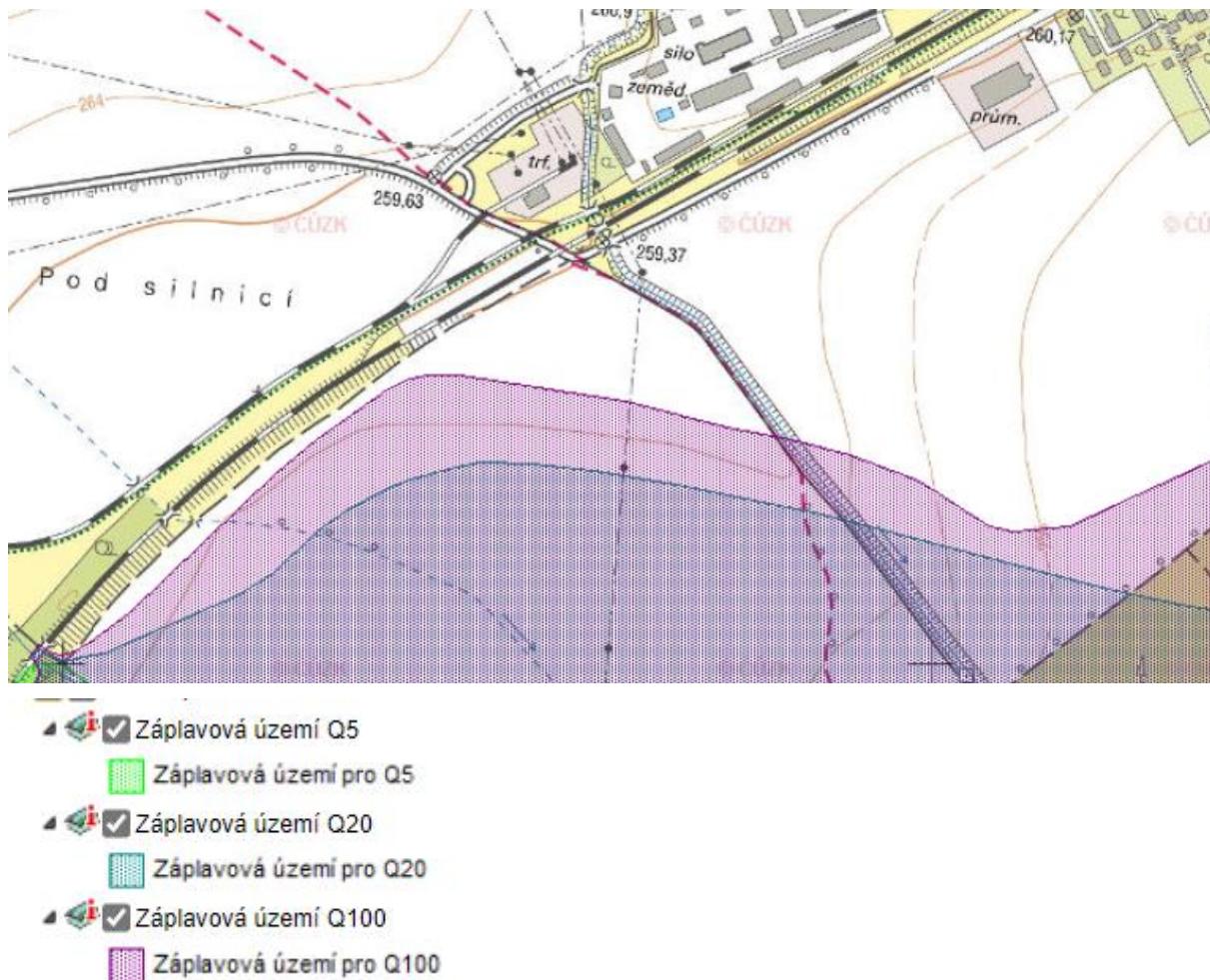
Záměr (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů), nezasahuje/neleží v žádném ochranném pásmu vodních zdrojů.

8.4.3 Chráněná oblast přirozené akumulace vod

V zájmovém území se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod.

8.4.4 Záplavové území

V dotčeném území není vymezeno žádné ze záplavových území a jejich aktivních zón. Nejbližší takto stanovené záplavové území pro Q_{100} , je vymezeno na řece Odře, ve vzdálenosti cca 150 m jižně od záměru.



Obr.: Záplavové území Q_{100}

8.5 Nemovité kulturní památky

Nemovité kulturní památky

Základními pravidly pro ochranu nemovité kulturní památky jsou ustanovení § 9, § 11 a zejména § 14 zákona České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 20/1987 Sb.“).

V dotčeném území záměru ani v jeho přilehlém okolí není evidována žádná nemovitá kulturní památka.

8.6 Kácení mimolesní zeleně

Kácení mimolesní zeleně bude provedeno v prostoru záměru (na začátku a konci úseku v prostoru napojení na stávající silnici III. třídy a také mezi přejezdem a křížením se suchým potokem). Rozsah kácení bude stanoven na základě záborového elaborátu a místního šetření (dendrologického průzkumu) v dalším stupni PD. Kácena bude mimolesní zeleň pouze v rozsahu záboru stavby.

O povolení ke kácení mimolesní zeleně bude požádáno na příslušný úřad. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny závaznou vyhláškou č. 189/2013 Sb. §4 Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

8.7 Změny hlukového zatížení

Výpočet hlukového zatížení bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace. Z hlediska drážní dopravy nedojde ke změně, z hlediska silniční dopravy v prostoru přejezdu předpokládáme mírné utlumení („cinkání“ přejezdu, rozjždění nákladních vozidel před a za přejezdem).

8.8 Vibrace

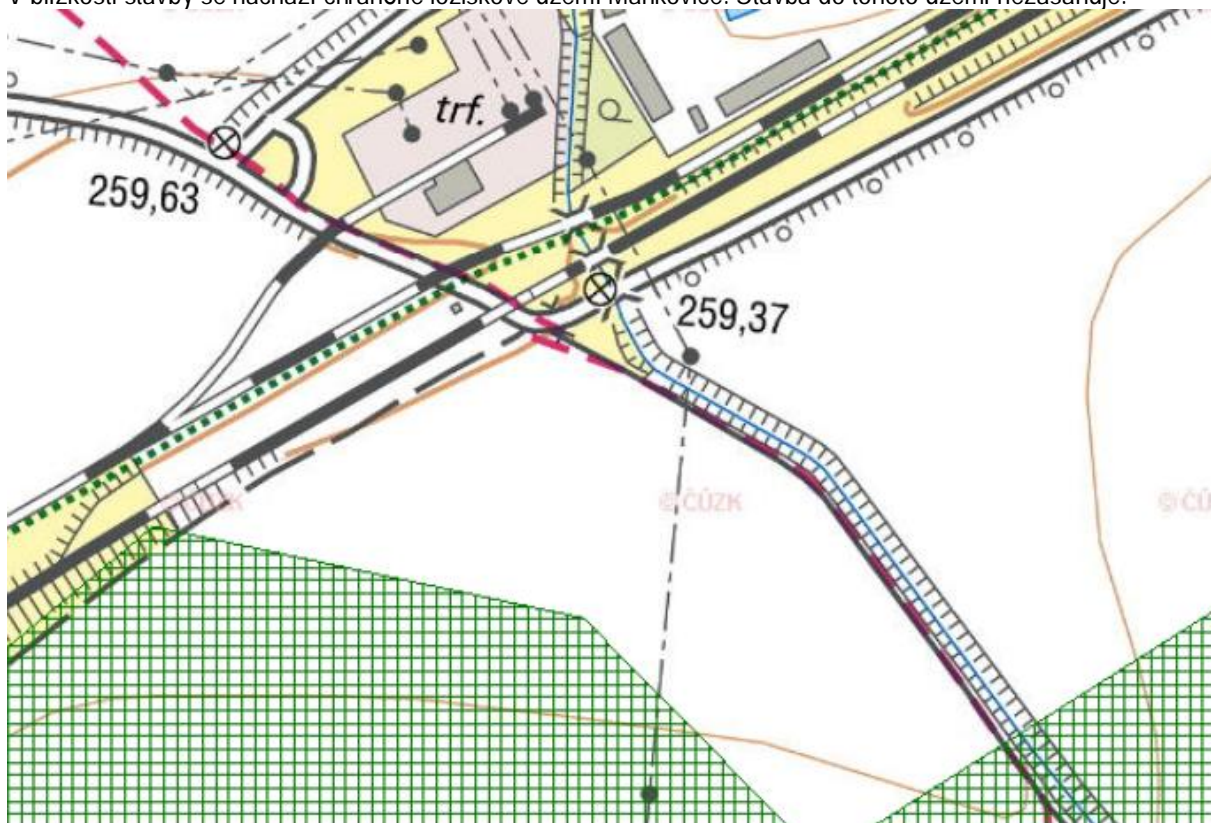
Výpočet hlukového zatížení bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace. Z hlediska drážní dopravy nedojde ke změně, z hlediska silniční dopravy v prostoru přejezdu předpokládáme mírné utlumení.

8.9 Vlivy na půdu

V doprovodné dokumentaci jsou stanoveny požadavky na rozsah záborů zemědělského půdního fondu.

8.10 Chráněná ložisková území

V blízkosti stavby se nachází chráněné ložiskové území Mankovice. Stavba do tohoto území nezasahuje.



8.11 Odpadové hospodářství

8.11.1 Nakládání s odpady

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 4 odst. 1 písmena „x“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Původce odpadu je odpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Pro potřeby stavby je možné užití následujících zařízení k využívání/odstraňování odpadů:

- rekultivace a terénní úpravy (terénní úpravy v k.ú. Blahutovice, rekultivace v k.ú. Polom u Hranic),
- recyklační střediska stavebních odpadů (Bělotín v k.ú. Bělotín),
- kompostárny (Bělotín v k.ú. Bělotín, Životice v k.ú. Životice u Nového Jičína),
- skládky skupiny S – ostatní odpad (Bělotín–Jelení kopec v k.ú. Bělotín, Životice v k.ú. Životice u Nového Jičína),
- skládky skupiny S – nebezpečný odpad (Hradčany v k.ú. Hradčany).

8.11.2 Podklady

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů, ve znění pozdějších předpisů

Biogeografické členění České republiky, M. Culek a kol., Enigma Praha 1996

<http://heis.vuv.cz/>

<http://www.nature.cz>

<http://geoportal.gov.cz/>

<http://drusop.nature.cz>

<http://twist.up.npu.cz/>

8.1 Závěr

Předmětný záměr jen velmi okrajově zasahuje/dotýká se ptačí oblasti Poodří (CZ0814092), evropsky významné lokality Poodří (CZ0814092) a Chráněné krajinné oblasti Poodří. Dosud nebylo vydáno stanovisko dle §45i, zda předložený může mít významný vliv na potenciálně dotčené ptačí oblasti či evropsky významné lokality.

Záměr nezasahuje do žádného z maloplošných zvláště chráněných území, památných stromů, či přírodního parku.

Záměr nezasahuje do VKP ze zákona – les, zasahuje do VKP ze zákona – vodní tok (Suchý potok).

Záměr nezasahuje do prvků ÚSES.

V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován dendrologický průzkum a biologické hodnocení. Dle záborového elaborátu budou zpracovány případné podklady pro vynětí ze ZPF.

Provoz záměru neklade žádné nároky na produkci odpadů. Problematika odpadového hospodářství za provozu záměru i výstavby je spolehlivě řešitelná v rámci platné legislativy, tj. v režimu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech.

8.2 Použité zkratky

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny	ONV	okresní národní výbor
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka	OPVZ	ochranné pásmo vodního zdroje
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	PLO	přírodní lesní oblasti
DMK	dálkové migrační koridory	PO	ptačí oblasti
EVL	evropsky významná lokalita	PP	přírodní památka
HPJ	hlavní půdní jednotka	PR	přírodní rezervace
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod	PUPFL	pozemky plnící funkci lesa
KÚ	krajský úřad	RBC	regionální biocentrum
LBC	lokální biocentrum	ÚP	územní plán
LBK	lokální biokoridor	ÚSES	územní systém ekologické stability
MŽP	Ministerstvo životního prostředí	VKP	významný krajinný prvek
NPP	národní přírodní památka	VN	vysoké napětí
NPR	národní přírodní rezervace	ZCHÚ	zvláště chráněná území
NRBC	nadregionální biocentrum	ZOV	zásady organizace výstavby
NRBK	nadregionální biokoridor	ZPF	zemědělský půdní fond

9 Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku

Veškeré provozní soubory a stavební objekty, jež neslouží k provozování dráhy, budou po stavbě předány a správu a údržbu na nich bude provozovat Správa silnic Moravskoslezského kraje.

10 Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Hlavním přínosem projektu je zvýšení bezpečnosti železniční, resp. silniční dopravy odstraněním úrovnového křížení komunikací. Železniční přejezd bude nahrazen nadjezdem, který takřka kopíruje stopu stávající komunikace.

Mezi celospolečenské efekty investice kromě zvýšené bezpečnosti bude patřit zkrácení jízdních dob silniční dopravy z důvodu odstranění nutnosti čekání při zavření přejezdu. Současně dojde vlivem této skutečnosti k poklesu spotřeby pohonných hmot automobilů a ke snížení produkce externalit silniční dopravy.

Pro rozsah dopravy pro GVD do roku 2028 byla vypočítána doba uzavření přejezdu v délce 15 hod 40 min v průběhu 24 hod. Pro výhledový rozsah dopravy pro GVD od roku 2028 dochází k prodloužení doby, po kterou bude přejezd ve výstraze. Vlivem nárůstu rozsahu železniční dopravy na téměř 400 vlaků denně vychází, že přejezd by byl ve výstraze cca 20 hodin a 17 min denně.

Realizací stavby bude rovněž odstraněno omezení rychlosti 50 km/h v místě přejezdu, které bude nahrazeno snížením rychlosti na budovaném nadjezdu na 70 km/h. Vzhledem k tomu, že po pozemní komunikaci vedoucí přes přejezd jsou vedeny linky veřejné linkové dopravy, dochází k časovým prostojům autobusů na přejezdu, což se projevuje v nedodržování jízdních řádů, a to může znamenat rozvázání přestupních vazeb v přestupních místech.

V železniční dopravě přinese odstranění přejezdu zrušení doby zpoždění rozsvícení povolujícího znaku na příslušném odjezdovém návěstidle až o 75 s, což se projeví ve zkrácení staničních provozních intervalů i ve zjednodušení dispečerského řízení (dispečer nebude muset myslet na to, aby byla včas postavena vlaková cesta; případně bude odstraněna situace, kdy bude vlaková cesta přes přejezd postavená ve větším předstihu). Odstranění přejezdu může v budoucnu přinést zavedení vyšší traťové rychlosti.

Tabulka 1 Výsledky ekonomické analýzy – diskontované hodnoty v tis. Kč, CÚ 2021

Ekonomická analýza (tis. Kč)	
Provozní náklady železnice	12 364
Provozní náklady silniční infrastruktury	-27 995
Úspora nákladů silničních vozidel	4 325
Úspora času	132 305
Úspora externalit	11 265
Přínosy ze zvýšené bezpečnosti	69 738
Zůstatková hodnota	68 647
Celkové příjmy	270 650
Celkem investiční náklady stavby	364 144
Celkové náklady	364 144
Cash flow	-93 494

Z výsledků ekonomického hodnocení je patrné, že realizace stavby přinese kromě zvýšení bezpečnosti dopravy též úsporu času. Současně povede realizace stavby ke snížení nákladů na provoz silničních vozidel. Realizace stavby též povede k úsporám nákladů na údržbu železniční infrastruktury, současně ale budou kladeny vyšší nároky na údržbu infrastruktury silniční.

Výše popsané přínosy a náklady byly monetizovány v rámci ekonomické analýzy, která sumarizuje celospolečenské efekty investice. Do ekonomické analýzy rovněž vstupují peněžní toky z finanční analýzy přepočtené na ekonomické ceny a dohromady utváří tabulky ekonomického cash-flow. Z těchto toků je odvozena ekonomická míra návratnosti (ERR), ekonomická čistá současná hodnota (ENPV) a poměr přínosů a nákladů (B / C). Při výpočtu čisté současné hodnoty je použita v ekonomické analýze diskontní sazba 5,0 %.

Tabulka 2 Shrnutí výsledků finanční a ekonomické analýzy

Ukazatel	Hodnota
FNPV (Kč)	-432 311 030
FRR (%)	-8,65%
ENPV (Kč)	-93 494 412
ERR (%)	3,25%
B / C	0,7432

U staveb směřujících ke zvýšení bezpečnosti úrovnových železničních přejezdů lze kromě standardní metody hodnocení použít k jejich hodnocení multikriteriální analýzu, a to v případech, kdy se poměr přínosů a nákladů stavby pohybuje v intervalu 0,5–1,0. To je případ této stavby.

Hodnocená stavba dosahuje 4 ze 7 bodů multikriteriální analýzy, a tedy splňuje parametry pro efektivní investici a lze ji tak doporučit k realizaci.

11 Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	42 935
2	Nákup pozemků	723
3	Výstavba	431 460
4	Technologie	36 556
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	46 739
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0
7	Propagace	3 728
8	Dozor v průběhu výstavby	2 067
9	Technická pomoc	33 554
10	Mezisoučet	597 761
11	(DPH ⁽³⁾)	125 530
12	CELKEM ⁽⁴⁾	723 290

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,70 % p.a. v letech realizace 2026–2027.

1)	Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.
2)	Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.
3)	Pouze je-li DPH nerefundovatelná
4)	Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH, pokud je nerefundovatelná

^{x)} v souladu s podmínkami uvedenými v článku 5.11 této směrnice

12 Výčet příloh

- příloha A: Formuláře VZOR 80–83
- příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha C: Oponentní posudek (podle čl. 4.3 směrnice V-2/2012) – NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO
- příloha D: Přehledná situace,
- příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu.
- příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem.
- příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací) – NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO
- příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T) – NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO
- příloha I: Hodnotící list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) – pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací – NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO
- příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu – bude doloženo v čistopisu
- příloha K: Ostatní přílohy
- 1) Investiční náklady
- Doprovodná dokumentace
- Textová část
- Koordinační situace stavby, varianta NADJEZD
- Koordinační situace stavby, varianta PODJEZD
- Podélný profil silnice, varianta NADJEZD
- Podélný profil silnice, varianta PODJEZD
- Příčný řez silnicí na mostě
- Zákres do ÚPD
- Zákres záměru do katastrální mapy
- Výkres objízdných tras

V Brně duben 2021

Zpracoval:

Ing. Petr Libosvár

EXprojekt s.r.o.

Zpracovatel záměru projektu

Příloha A
Formuláře VZOR 80–83

		ZÁMĚR PROJEKTU			VZOR 80	
NÁZEV AKCE		Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom - Suchdol nad Odrou				
ČÍSLO AKCE		5813520049				
INVESTOR		Správa železnic, státní organizace				
IČ:	70994234	Rodné číslo (v případě, že účastník nemá IČ) :			-	
TERMÍNY PŘÍPRAVY A REALIZACE AKCE (mm.rrrr) :						
	Název etapy		zahájení		dokončení	
8003	Vypracování a schválení projektové dokumentace		03.2020		10.2025	
8004	Zadání akce (stavební části stavby)		11.2025		02.2026	
8005	Zadání technologické části stavby (strojů a zařízení)*		11.2025		02.2026	
8006	Realizace akce (stavební části stavby)		03.2026		10.2027	
8007	Realizace technologické části stavby (strojů a zařízení)*		03.2026		10.2027	
8008	Závěrečné vyhodnocení akce		11.2027		08.2028	
ROZHODUJÍCÍ PROJEKTOVANÉ PARAMETRY :						
	Název parametru		měr.jednotka	hodnota parametru		
8011	Silniční nadjezd (estakáda)		m	263.54		
8012	Nájezdové rampy (násypy)		m3	18672		
8013	Nová komunikace		m2	4706		
8014	Kategorie pozemní komunikace			S 7.5/70		
8015	Zatěžovací třída mostní konstrukce			A		
8016						
8017						
8018						
8019						
8020						
8021						
8022						
8023						
8024						
8025						
8026						
8027						
8028						
8029						
8030						
Pozn.:						
* v případě, že technologická část stavby nebude zadávána současně se stavbou.						

BALANCE PLÁNOVANÝCH INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ FINANCOVÁNÍ AKCE							VZOR 81		Smišená CÚ 2020 -2028						
NAZEV AKCE		Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom - Suchdol nad Odrou													
ČÍSLO AKCE		5813520049													
INVESTOR		Správa železnic, státní organizace													
Č.ř.		Název ukazatele	v mil.Kč na 3 des.místa	Skut.	Skut.	Aktuál.	Skutečnost	Plánované plnění:					Zbývá po 1.1. 2028	Hodnota ukazatele CELKEM	
				do 31.12. 2019	do 31.12. 2020	rok 2021	akt.roku 2021	v roce 2022	v roce 2023	v roce 2024	v roce 2025	v roce 2026			v roce 2027
8121	1	Náklady inženýrské činnosti ve výstavbě			0.000	3.048		2.489	2.489	2.496	2.489	7.403	8.369	4.769	33.554
	2	Náklady projektové dokumentace			0.751	0.000		6.922	6.922	6.941	6.922	2.183	2.206	12.154	45.002
	3	Náklady na výkupy pozemků určených k zástavbě			0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.723	0.000	0.000	0.000	0.723
	4	Náklady na výkupy nemovitostí podmiňující výstavbu			0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	9	Jiné náklady přípravy a zabezpečení výstavby			0.000	0.169		0.138	0.138	0.139	0.138	1.531	1.474	0.000	3.728
8121	5	Náklady přípravy a zabezpečení výstavby	0.000		0.751	3.218	0.000	9.550	9.550	9.576	10.272	11.117	12.049	16.923	83.006
8124		Náklady stavební části stavby			0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	214.003	216.828	0.000	430.831
8125		Náklady technologické části stavby			0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	18.158	18.398	0.000	36.556
8126	1	Náklady na dopravní prostředky													0.000
	2	Náklady na výpočetní techniku													0.000
	3	Náklady na vojenskou techniku a zařízení													0.000
	4	Náklady na zdravotnickou techniku a zařízení													0.000
	9	Náklady na jiné než výše uvedené stroje a zařízení													0.000
8126	5	Náklady na stroje a zařízení	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8127	1	Náklady na programové vybavení													0.000
	2	Náklady na ocenitelná práva													0.000
	3	Nákl. na nehmotné výsledky výzkumné a obd.činnosti													0.000
	9	Nákl. na nehmot. dlouhodobý majetek výše neuvedený													0.000
8127	5	Náklady na nehmotný investiční majetek	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8128	1	Náklady na péstitelské celky trvalých porostů													0.000
	2	Odvody a poplatky za odnětí zemědělské a lesní půdy													0.000
	3	Náklady úplatného převodu pozemků													0.000
	4	Náklady úplatného převodu nemovitostí													0.000
	5	Úroky z úvěrů bez státní záruky													0.000
	6	Úroky z úvěrů se státní zárukou													0.000
	7	Úroky z dodavatelských úvěrů													0.000
	8	Náklady na zajištění dodávek energií zahrnované do HIM													0.000
	9	Ostatní investiční náklady výše neuvedené			0.000	0.000	0.000	0.628	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.628
8128	5	Investiční náklady ostatní celkem	0.000		0.000	0.000	0.000	0.628	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.628
8129		REZERVA na úhradu investičních nákladů			0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	23.216	23.523	0.000	46.739
812	5	INVESTIČNÍ NÁKLADY CELKEM	0.000		0.751	3.218	0.000	10.178	9.550	9.576	10.272	266.495	270.798	16.923	597.761
8130		Splátky návratných fin.výpomocí ze stát.rozpočtu													0.000
8131		Splátky úvěrů poskytnutých se státní zárukou													0.000
8132		Splátky úvěrů poskytnutých bez státní záruky													0.000
8133	1	Příspěvky poskytnuté na sdruženou akci													0.000
	2	Splátky dodavatelských úvěrů													0.000
	9	Jiné investiční potřeby výše neuvedené			0.000	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8133	5	Ostatní investiční potřeby	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
813	5	SOUHRN INVESTIČNÍCH POTŘEB	0.000		0.751	3.218	0.000	10.178	9.550	9.576	10.272	266.495	270.798	16.923	597.761
8141		Vlastní zdroje účastníka programu													0.000
8142		Úvěry poskytnuté bez státní záruky													0.000
8143	1	Úvěry se státní zárukou přijaté KoB nebo ČMZRB													0.000
	9	Úvěry poskytnuté se státní zárukou ostatní													0.000
8143	5	Úvěry poskytnuté se státní zárukou	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8144	1	Návratné fin.výpomoci (NFV) - poslední platný rozpočet													0.000
	2	NFV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.rezervního fondu													0.000
	3	NFV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.Národního fondu													0.000
	4	NFV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.Státních fin.aktiv													0.000
8144	5	Návratné finanční výpomoci ze státního rozpočtu	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8145	1	Systémové určené výdaje (SUV) - poslední platný rozpočet													0.000
	2	SUV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.rezervního fondu													0.000
	3	SUV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.Národního fondu													0.000
	4	SUV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.Státních fin.aktiv													0.000
8145	5	Systémové určené výdaje státního rozpočtu	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8146	1	Individuálně posuzované výdaje (IPV) -posledně platný rozp.													0.000
	2	IPV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.rezervního fondu													0.000
	3	IPV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.Národního fondu													0.000
	4	IPV - převody do násl.roku (-,+) prostředř.Státních fin.aktiv													0.000
8146	5	Individuálně posuzované výdaje státního rozpočtu	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8147	1	Dotace ze Státního fondu životního prostředí													0.000
	2	Dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury	0.000		0.751	3.218	0.000	10.178	9.550	9.576	10.272	266.495	270.798	16.923	597.761
	3	Dotace ze Státního fondu rozvoje bydlení													0.000
	9	Dotace z jiných státních fondů													0.000
8147	5	Dotace poskytnuté ze státních fondů	0.000		0.751	3.218	0.000	10.178	9.550	9.576	10.272	266.495	270.798	16.923	597.761
8148	1	Dotace z rozpočtu obce													0.000
	2	Dotace z rozpočtu okresu													0.000
	3	Dotace z rozpočtu kraje													0.000
8148	5	Dotace z územních rozpočtů	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8149	1	Příspěvky přijaté na sdruženou akci													0.000
	2	Dodavatelské úvěry													0.000
	9	Jiné cizí zdroje tuzemské výše neuvedené													0.000
8149	5	Jiné zdroje tuzemské	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8151	1	Dotace z fondu PHARE				0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	2	Dotace z fondu SAPARD				0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	3	Dotace z fondu ISPA				0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	4	Dotace z kohezního fondu EU				0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	5	Dotace ze strukturálních fondů EU				0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	9	Dotace z jiných fondů EU				0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8151	5	Dotace poskytnuté z fondů EU	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8152	1	Dotace z fondu NATO na bezpečnostní investice													0.000
	9	Dotace z jiných fondů NATO													0.000
8152	5	Dotace z fondů NATO	0.000		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
8159		Jiné zahraniční zdroje výše neuvedené													0.000
819	5	SOUHRN INVESTIČNÍCH ZDROJŮ	0.000		0.751	3.218	0.000	10.178	9.550	9.576	10.272	266.495	270.798	16.923	597.761

SPECIFIKACE STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ AKCE		VZOR 83
NÁZEV AKCE	Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom - Suchdol nad Odrou	
ČÍSLO AKCE	5 813 520 049	
INVESTOR	Správa železnic, státní organizace	
číslo řádku	STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY *	náklady realizace celkem mil. Kč
E.1.1.1	Železniční svršek	0.698
E.1.1.2	Železniční spodek	0.269
E.1.5	Ostatní inženýrské objekty	0.631
E.1.8	Pozemní komunikace	408.433
E.2	Pozemní stavební objekty	0.750
E.3.1	Trakční vedení	20.050
D.1	Železniční zabezpečovací zařízení	36.556
Celkem v mil. Kč		467.387

Příloha F

Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1, Nové Město

Čj.: 2020-029

V Brně dne 08. 10. 2020

Věc: **Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace – příloha F záměru projektu**

Záměr projektu: „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“

Na základě Smlouvy o dílo na zpracování záměru projektu **Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou**, se společnost EXprojekt s.r.o. stala dodavatelem projektových prací.

Navržené technické řešení bylo zpracováno v souladu se zadávacími podmínkami a dalšími pokyny objednatele, které jsou zaznamenány v zápisech z výrobních jednání. V rámci těchto podmínek vymezených objednatelem konstatujeme, že námi navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem.



Ing. David Rose,
Hlavní inženýr projektu,
EXprojekt s.r.o.


EXprojekt s.r.o. | www.exprojekt.cz
tel: 533 312 000 | fax: 533 312 001
IČ: 29285801 | DIČ: CZ 29285801

3

Příloha J

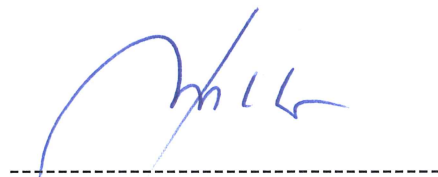
Čestné prohlášení investora stavby

Čestné prohlášení investora stavby

Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou

V souladu se Směrnicí č. V-2/2012, změna č. 4, upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, schválené rozhodnutím ministra dopravy dne 15. 9. 2015, čj. 644/2012-910-IPK/29, tímto prohlašujeme, že poskytnutí finančních prostředků na předmětnou stavbu **nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu.**

V Olomouci dne 13. ledna 2021



Ing. Miroslav Bocák

ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ