



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

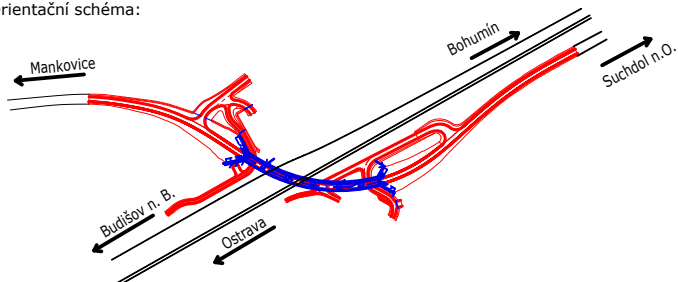
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P02	01.12.2022	Zpracování připomínek	Ing. Petr Libosvár
P01	12.08.2022	DÚR k připomínkovému řízení odbornými složkami objednatele	Ing. Petr Libosvár

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.	 EXPROJEKT
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel objektu:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	 EXPROJEKT
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. David Rose Ing. Petr Libosvár	Specialista: —

Název stavby/akce:	"Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou"		Označení investora: 5813520049
			Označení zhotovitele: 2021-125
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části: B
Název objektu/dílní části:			Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva		Číslo přílohy: B
Název dílní části přílohy:			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -	Stupeň dokumentace: DÚR
Ing. Petr Libosvár	Ing. Petr Libosvár	Formáty:	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování: 11/2022
Moravskoslezský	Nový Jičín	189112, 196102	

5813520049_DURX_BXXXXX_XXXXXXXXXX_XX_B_XXX_P02

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

STUPEŇ: Dokumentace pro územní řízení (DÚR)

Souhrnná technická zpráva

VYPRACOVAL: Ing. Petr Libosvár

DATUM: srpen 2022

Obsah:

B1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	5
a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území	5
b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování	5
c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	5
e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	5
f) výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum	6
apod.,	6
g) ochrana území podle jiných právních předpisů	6
h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území	7
i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	7
j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	7
k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	7
l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	8
m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavby umísťuje	8
n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	8
o) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	8
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	8
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí	8
b) účel užívání stavby	8
c) trvalá nebo dočasná stavba	8
d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby	9
e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby	9
f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	9
g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů	9
h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.	9
i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	10
j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	10
k) orientační náklady stavby	10
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	10
a) Urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	10
b) Architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení	10
B2.3 Celkové technické řešení	10
a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů	10
b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	10
c) celková spotřeba vody	10
d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	10
e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	11
B2.4 Bezbariérové užívání stavby	11
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby	11
a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	11
b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	12
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	12
a) Zabezpečovací zařízení	12
b) Sdělovací zařízení	14
c) Silnoproudá technologie včetně dispečerské řídicí techniky	15
B2.7 Základní charakteristika stavebních objektů	16
INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	16
a) Železniční svršek a spodek	16
b) Přejezdy a přechody	16
c) Mosty, propustky, zdi	17
d) Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)	18
e) Potrubní vedení	19
f) Pozemní komunikace	19
POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	25
a) Drobná architektura a oplocení	25
TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	25
a) Trakční vedení	25
b) Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	26
c) Ukolejení kovových konstrukcí	26
OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	26

a)	Příprava území a kácení	26
b)	Náhradní výsadba	27
B2.8	Zásady požární bezpečnostního řešení	27
B2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	27
B2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	27
B2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	28
B3.	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	28
B4.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	28
B5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	29
B6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	29
a)	vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	29
b)	vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.	29
c)	vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,	29
d)	způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,	29
e)	v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,	29
f)	navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	29
B7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	29
B8.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	30
B9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	31

Seznam zkratek

AC	Střídavý proud	NS	napájecí stanice
ASHS	Autonomní samohasící systém	NZ	napájecí zdroj
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání	Odb.	odbočka
CIN	Celkové investiční náklady	PD	přípravná dokumentace
ČD	České dráhy, a.s.	PNS	provizorní napájecí stanice
ČSN	Česká technická norma	PHS	protihluková stěna
DC	stejnoseměrný proud	PTM	trakční měnič
DD	dálková diagnostika	PTS	přejezdová transformační stanice
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů	PS	provozní soubory
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel	PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
DOK	dálkový optický kabel	PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů	RD	releový domek
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovacího zařízení	SO	stavební objekty
d.ú.	definiční úsek	SON	Správa osobních nádraží
DÚ	Drážní úřad	SS	spínací stanice
DŘT	dispečerská řídicí technika	ss	subsystém
ED	elektrodispečink	SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí	SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)	TK	traťová kabelizace, traťový kabel
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)	TM	trakční měnič
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn	TNS	trakční napájecí stanice
EPS	elektrická požární signalizace	TRS	traťový rádiový systém
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace	TR, TS	Trafostanice
FKZ	filtračně kompenzační zařízení	TTP	Tabulka traťových poměrů
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)	TTS	traťová transformační stanice
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)	TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
GVD	Grafikon vlakové dopravy	t.ú.	traťový úsek
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
IPO	individuální protihluková opatření	TV	trakční vedení
ITZ	integrované telekomunikační zařízení	TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště	UIC	Mezinárodní železniční unie
KJŘ	knižní jízdní řád	UNZ	univerzální napájecí zdroj
MP	mostní provizorium	VB	výpravní budova
MPP	mostní průjezdný průřez	VN	vysoké napětí
MK	místní kabelizace, místní kabel	VO	veřejné osvětlení
MR	měnič	VVN	velmi vysoké napětí
MRTS	místní rádiová technologická síť	ZOK	závěsný optický kabel
MŘS	místní řídicí systém	ZPF	zemědělský půdní fond
NN	nízké napětí	ŽST	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

B1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

- a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“ v rozsahu, v jakém je navržena, má zásadní územní nároky a požadavky na úpravu okolí. Většina území je v současnosti využita tělesem celostátní železniční dráhy č. 270 a 276 (dle knižního jízdního řádu), zařazené (270), resp. nezařazené (276) do systému TEN-T a tělesem pozemní komunikace III/4734. Toto území má charakter plochy dopravy. Část stavby je pak situována v prostoru ZPF (přeložka silnice 4734). Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách a v ochranném pásmu silnice III. třídy. Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou železniční regionální trať Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou (trať č. 306 dle GVD) a dvoukolejnou elektrizovanou celostátní trať Bohumín – Přerov (trať č. 305 dle GVD).

Stavba „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“ kolejově začíná v km 231,174 a končí v km 231,300 (trať č. 305), resp. v km 1,420–1,540 (trať č. 306). Stavba se nachází na území Moravskoslezského kraje v k. ú. Suchdol nad Odrou [759163] a Mankovice [691534].

Stavbou dotčené kolejiště je napojeno na dosavadní technické vybavení území. Liniová část stavby i stavební objekt mostu jsou realizovány ve stávajícím obvodu dráhy na pozemcích Správy železnic, s.o. i na pozemcích mimodrážních vlastníků.

Správcem trati je Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Ostrava. Správcem převáděné pozemní komunikace je Správa silnic Moravskoslezského kraje, p.o.

- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Vlastní traťový úsek je vytrasován na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích Správy železnic s. o. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku. Přeložka pozemní komunikace je vytrasována v nové poloze, tak aby bylo možné nastoupat nad železniční trať. Směrové vedení přeložky je v souladu s aktuální změnou územního plánu městyse Suchdol nad Odrou. Potvrzení ohledně souladu s územně plánovací dokumentací bude požádáno u Odboru územního plánování a stavebního řádu, městského úřadu Nového Jičína.

- c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Pro předmětnou stavbu není třeba řešit výjimku z obecných požadavků na využívání území.

- d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,

Stavba je v souladu s požadavky dotčených orgánů. Jejich vyjádření bude v části „H Dokladová část“ této projektové dokumentace.

- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Z regionálně geologického hlediska sledovaná území spadá do moravské oblasti, regionu terciér Karpat. Jedná se o terciér Alpsko-karpatské předhlubně a vnitrohorských pánví. Horninovou náplň tvoří převážně jíly, podřízeně (jako proplástky) písky a jemnozrné štěrky neogenního stáří. Jíly zvětřávají a mění barvu z šedozelené na rezavohnědou (obsahují limonit). Pod třetihorními jíly a písky jsou přítomny prvohorní pískovce, prachovce a droby (kulmské horniny).

Kvartérní usazeniny budují především plošně rozsáhlé pokryvy eolických spraší a případně i sprašových hlín. Spraše jsou zeminy s chaotickou silně porézní strukturou tmelenou CaCO₃. Spraše jsou typické tzv. prosedáním při zatížení a současném kontaktu s vodou. V širší oblasti, v okolí vodních toků, na předkvartérní podklad erozně nasedají kvartérní fluvialní (říční usazeniny) – písčité štěrky, štěrkovité písky, písčité jíly a jíly. V predisponovaných územích se vyskytují deluvialní (svahoviny) a deluviofluvialní sedimenty reprezentované pestrými, převážně jemnozrnnými písčito-hlinitými až hlinito-písčitými uloženinami. Nejmladším členem geologického profilu jsou antropogenní navážky, typické pro zastavěná území.

Na lokalitě není evidována historická těžba. (V těsném sousedství zájmové lokality je aktivní štěrkopískovna Mankovice, stavba by neměla být ovlivněna).

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmová oblast rajonu 1510 Kvartér Odry. Oblast je odvodňována řekou Odrou. Podzemní voda nejsvrchnějšího mělkého oběhu proudí směrem k vodoteči řeky Odry, která tvoří místní drenážní bázi. Hladina podzemní vody bude v hydraulické spojitosti s vodním tokem a bude oscilovat v závislosti na vodních stavech v řece.

f) **výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů** – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,

V první polovině roku 2022 byl firmou TESIA speciální technické práce s.r.o. ve spolupráci s firmou Projekce iGEO s.r.o. proveden inženýrsko-geologický k posouzení základových poměrů.

Provedené průzkumy a závěry:

V rámci geotechnických prací byly provedeny 3 jádrové vrty, 2 sondy statické penetrace a 5 dynamických penetračních sond a analytické posouzení velkého množství především neporušených vzorků.

Geologické poměry jsou mírně složitě. Typ konstrukce a charakter projektovaných konstrukcí je složitý, budoucí staveniště je hodnoceno II. – III. geotechnickou kategorií (ČSN EN 1997-1).

g) **ochrana území podle jiných právních předpisů**

Stavba se částečně nachází v oblasti NATURA 2000. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti Poodří vydala stanovisko (č.j. SR/0051/PO/2022-2 ze dne 1. 8. 2022), že uvedený záměr nemůže mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo ptačí oblasti soustavy NATURA 2000. Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal dle §45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny stanovisko (č.j. MSK 97376/2022 ze dne 1. 8. 2022), že záměr nemůže mít významný vliv na předmět ochrany. Současně vydal i sdělení, že z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí není daný záměr předmětem posuzování.

Záměr okrajově zasahuje do velkoplošného zvláště chráněného území, a to do CHKO Poodří, a to do jeho III. zóny ochrany.

Stavba se nenachází na území nadregionálního biokoridoru – ÚTP ÚSES ČR (1996).

Stavba se nenachází na migračně významném území.

Stavba se nachází na hranici dobývacího prostoru 3008801 Mankovice (štěrkopísky).

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.

Stavba se částečně nachází ve zvláště chráněném území – jedná se o Chráněnou krajinnou oblast Poodří (stanovisko viz první bod v odstavci g).

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Dotčená pásma jiných vlastníků a správců:

Ochranné pásmo lesa (zákon č. 289/1995 Sb. – lesní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

Silniční ochranné pásmo (zákon č. 13/1997 Sb.)

Stavba se nachází v ochranném silničním pásmu – pozemní komunikace III. třídy (III/4734). Stavba převádí tuto komunikaci přes železniční trať.

V rámci navrhovaných prací bude zmíněná komunikace přeložena do nové polohy, tak aby bylo odstraněno úrovněvé křížení s dotčenými železničními tratěmi.

Ochranné pásmo elektrického vedení (zákon č. 458/2000 Sb. – energetický zákon)

Stavba kříží nadzemní vedení VN do 35 kV a VVN do 110 kV ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce, a. s. Stavební úpravy se uvedených sítí nedotknou.

Ochranné pásmo plynovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se kříží STL plynovod společnosti GasNet – řešení viz SO 11-33-01.

Ochranná pásma parovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu parovodu.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací (zákon č. 274/2001 Sb.)

Stavbu se nachází v ochranném pásmu vodovodní přípojky Správy železnic, s.o.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu kanalizace.

Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje (zákon č. 127/2005 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu rádiového zařízení či rádiového směrového spoje.

Ochranné pásmo komunikačního vedení (zákon č. 127/2005 Sb. – o elektronických komunikacích)

Stavba se nachází v prostoru podzemních komunikačních vedení, jejichž ochranné pásmo je dle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, 1,5 m po stranách krajního vedení. Jedná se o kabely v majetku Správy železnic, s.o., ČD-Telematika a.s. a společnosti CETIN a.s. Přeložky kabelů jsou součástí PS 11-02-51 a SO 00-30-01.

Ochranná pásma vodních děl (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního díla.

Ochranná pásma vodních zdrojů (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon):

Stavba se nenachází v ochranném pásmu žádného vodního zdroje.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území...

Stavba se nenachází v zóně záplavového území.

V území se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Na lokalitě není evidována historická těžba. (V těsném sousedství zájmové lokality je aktivní štěrkopískovna Mankovice, stavba by neměla být ovlivněna).

Svahové nestability: ne, v širším okolí se však vyskytuje celá řada aktivních, příp. dočasně uklidněných svahových nestabilit přírodního původu.

Zeměřesení (ČSN EN 1998) – ano (0,05 g). Seizmicita zájmového území byla klasifikována dle normy ČSN EN 1998-1 Navrhování konstrukcí, odolných proti zeměřesení, její národní přílohy a změny Z4/2016. Pro zájmové území je stanovena hodnota referenčního špičkového zrychlení $a_{gR} = 0,49 \text{ ms}^{-2}$. Stavba nebude ovlivněna.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území.

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky: Stavba bude realizována jednak v ochranném pásmu dráhy, jednak v ochranném pásmu pozemních komunikací. Stavbou budou dotčeny mimodrážní pozemky i pozemky mimo vlastnictví dotčených obcí nebo kraje. Ve stavbě je uvažováno s trvalým vynětím pozemků ZPF.

Ochrana okolí: Stavba během svého užívání nebude mít negativní vliv pro své okolí. Spíše naopak. Realizací stavby se zvýší bezpečnost a spolehlivost železniční, a hlavně silniční dopravy. Užívání stavby zůstane zachováno stávající.

Odtokové poměry: Stávající odtokové poměry budou zachovány – pozemní komunikace i drážní objekty budou odvodněny povrchově do přilehlé vodoteče.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.

V rámci nového technického řešení budou nutné demolice stávajících mostních objektů v prostoru přejezdu (silniční propustky).

Případné kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení obsahuje údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

Podrobný rozsah a popis dřevin je popsán v části B6 Vliv stavby na životní prostředí.

Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.

Stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy a ochranném pásmu pozemních komunikací.

Budou dotčeny pozemky ZPF: bude požádáno o závazné stanovisko – souhlas podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, s trvalým a dočasným odnětím dotčené zemědělské půdy ze ZPF. K dotčení pozemků do 50 m od pozemků PUPFL nedojde.

- l) **územně technické podmínky** – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, **přeložky inženýrských sítí**, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě.

Jedná se o dopravní stavbu, která je sama o sobě dopravní infrastrukturou obsahující potřebnou technickou infrastrukturu. Z hlediska pozemních komunikací dojde k nahrazení stávajícího přejezdu nadjezdem. Součástí této přeložky pak bude napojení do areálu TNS Suchdol, šterkoven společnosti Českomoravský šterk, napojení na stávající cyklostezku a sjezdy na přilehlá pole.

V rámci realizace stavby dojde k přeložkám stávajících inženýrských sítí. Před začátkem prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě vytyčeny.

- m) **seznam pozemků podle katastru nemovitostí**, na kterých se stavby umístí

Stavba leží na území Moravskoslezského kraje.

k. ú.: Mankovice 691534, Suchdol nad Odrou 759163

Stavba je navržena převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví investora, tj. Správy železnic, státní organizace. Snahou bylo minimalizovat jak dočasné, tak i trvalé záborů. Nicméně, dojde k trvalým záborům kvůli umístění přeložek pozemní komunikace a na ni navazujících sjezdů, zařízení stavenišť a přístupových cest, k dočasným záborům mimodrážních pozemků (dočasné i trvalé odnětí pozemků ZPF). Seznamy pozemků jsou v samostatné části dokumentace H.1.5. Geodetická dokumentace, která je součástí dokladové části dokumentace H. Dokladová část.

- n) **seznam pozemků podle katastru nemovitostí**, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

Stavba leží na území Moravskoslezského kraje.

k. ú.: Mankovice 691534, Suchdol nad Odrou 759163

Seznamy pozemků jsou v samostatné části dokumentace H.1.5. Geodetická dokumentace

- o) **věcné a časové vazby stavby**, podmiňující, vyvolané, související investice.

Stavba bude realizována až po, nebo v souběhu se stavbou „Polom – Suchdol nad Odrou, BC“.

B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

B2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

- a) **nová stavba nebo změna dokončené stavby**; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, **závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu** a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

Jedná se o změnu dokončené stavby. Stávající úrovně křížení dvou železničních tratí a pozemní komunikace třetí třídy bude nahrazeno křížením mimoúrovňovým. Součástí stavby je i zajištění všech současných sjezdů z rekonstruované pozemní komunikace.

- b) **účel užívání stavby**

Stavba slouží pro provoz železniční a silniční dopravy. Stávající účel nebude změněn.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu.

- d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby

Jedná se o náhradu stávajícího trojkolejného přejezdu P6496 mimoúrovňovým křížením – silničním nadjezdem.

Návrhová rychlost na nadjezdu bude 70 km/h, rychlost na překračovaných tratích zůstane stávající.

Stavbou budou dotčeny trati č. 270 a 276 (dle knižního jízdního řádu) a silnice III/4374.

Součástí stavby je i zajištění přístupu do TNS Suchdol nad Odrou a na všechny stávající účelové komunikace.

Navrhované kapacity stavby:

Zabezpečovací zařízení – navrhované kapacitní údaje:

Přejezdové zabezpečovací zařízení rušené.....	1 ks
Kabelová trasa – výkop.....	10 m
Pokládka kabelů.....	20 m

Sdělovací zařízení – navrhované kapacitní údaje:

Úprava kabelové trasy	100 m
Ochrana kabelové trasy.....	85 m

Dispečerská řídicí technika – navrhované kapacitní údaje:

Úprava DŘT a MŘS včetně řídicího systému na ED Ostrava.....	1+1 ks
---	--------

Železniční svršek a spodek, nástupiště, zpevněné plochy, vč. přejezdu – navrhované kapacitní údaje:

Úprava GPK.....	370 m
Zpevněný příkop.....	150 m
Demontáž přejezdové konstrukce.....	3 ks

Mosty, propustky, zdi – navrhované kapacitní údaje:

Silniční propustek – zrušení.....	1 ks
Silniční most – novostavba.....	1 ks

Potrubní vedení:

Přeložka STL plynovodu.....	578 m
-----------------------------	-------

Trakční zařízení – navrhované kapacitní údaje:

Rozvinutá délka trolejového drátu.....	600 m
--	-------

Silnoproudé objekty a rozvody – navrhované kapacitní údaje:

DOUO.....	6 ks
-----------	------

- e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Řešená stavba nevyžaduje výjimky z technických požadavků apod.

- f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Viz bod B1 d).

- g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- Okrajově zasahuje do velkoplošného zvláště chráněného území – Chráněné krajinné oblasti Poodří.
- Okrajově zasahuje do lokality soustavy NATURA 2000 – Ptačí oblasti Poodří.
- 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 i mimodrážních.

- h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.

Potřeby a spotřeby médií a hmot:

Zůstává stávající.

Hospodaření s dešťovou vodou:

Zůstává stávající.

Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.: Stavbou nevzniknou tyto nároky, pouze vzniknou běžné odpady v rámci výstavby.

i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Časové údaje o realizaci stavby: Realizace je naplánována od února roku 2026 do prosince roku 2027. Popis stavebních postupů včetně harmonogramu je součástí přílohy B.8 Zásady organizace výstavby.

Členění na etapy: Stavba bude realizována ve dvou stavebních sezónách, rozčleněna bude na dvě etapy / stavební postupy. Podrobný popis je uveden v části B.8 Zásady organizace výstavby.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Po ukončení stavby bude zahájen zkušební provoz, který bude trvat 6 měsíců.

k) orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady stavby činí cca 530 mil. Kč.

B2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

a) Urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Umístění této stavby dopravní infrastruktury je dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa, tělesa pozemní komunikace a polohou TNS Suchdol nad Odrou.

Prostorové řešení drážního kolejiště vychází z dopravně-technologických potřeb provozu dráhy, prostorové řešení pozemních komunikací vychází z dopravně-technologických potřeb provozu na pozemní komunikaci.

b) Architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Vzhledem k charakteru stavby a umístění nebyly, v rámci navrhovaných řešení, definovány speciální požadavky na architektonická ztvárnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů. To platí i pro tvarové, materiálové a barevné řešení.

B2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů

Viz část B2.6 a B2.7 této TZ.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavba nevytváří nové požadavky na trvalé zdroje. Z hlediska dočasných zdrojů – napojení staveniště na elektrickou energii a vodovodní přípojku viz část B.8 Zásady organizace výstavby.

c) celková spotřeba vody

V rámci stavby se nebudují objekty připojené na vodovodní řád s nutností používání vody. Potřeby vody jsou řešené z hlediska dočasných zdrojů v průběhu výstavby, kde nelze v tuto chvíli jednoznačně určit spotřebu vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,

Při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

- e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

V rámci projektové přípravy nejsou známy žádné požadavky na kapacitu komunikačních sítí.

B2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba se nachází v extravilánu, na mostě je dle požadavku budoucího správce jednostranný rozšířený nouzový chodník.

B2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

- a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Pro návrh trakčního vedení platí přednostně tyto normy:

- ČSN EN 50119 ed.2 Drážní zařízení – Pevná trakční zařízení – Trolejová vedení pro elektrickou trakci
- ČSN 34 1530 ed. 2 Drážní zařízení – Elektrická trakční vedení železničních drah celostátních, regionálních a vlečků
- ČSN 34 1500 ed.2 Drážní zařízení – Předpisy pro elektrická trakční zařízení
- ČSN EN 50122-1 ed.2 Drážní zařízení – Pevná trakční zařízení – Část 1: Ochranná opatření vztahující se na elektrickou bezpečnost a uzemňování
- ČSN EN 50122-2 ed.2 Drážní zařízení – Pevná trakční zařízení – Část 2: Ochranná opatření proti účinkům bludných proudů, způsobených DC trakčními proudovými soustavami,
- ČSN EN 50124-1 Drážní zařízení – Koordinace izolace – Část 1: Základní požadavky – Vzdušné vzdálenosti a povrchové cesty pro všechna elektrická a elektronická zařízení,
- ČSN EN 50124-2 Drážní zařízení – Koordinace izolace – Část 2: Přepětí a ochrana před přepětím,
- ČSN 34 1500 ed. 2 Drážní zařízení – Pevná trakční zařízení – Předpisy pro elektrická trakční zařízení
- ČSN EN 50163 ed.2 Drážní zařízení – Napájecí napětí trakčních soustav
- ČSN EN 50367 ed.2 Drážní zařízení – Systémy sběračů proudu – Technická kritéria pro interakci mezi pantografem a nadzemním trolejovým vedením
- ČSN EN 50388 ed. 2 Drážní zařízení – Napájení a drážní vozidla – Technická kritéria pro koordinaci mezi napájením (napájecí stanice) a drážními vozidly pro dosažení interoperability
- ČSN EN 50149 ed.2 Drážní zařízení – Pevná drážní zařízení – Elektrická trakce – Profilový trolejový vodič z mědi a slitin mědi,
- ČSN EN 50206-1 Drážní zařízení – Kolejová vozidla – Pantografové sběrače: Vlastnosti a zkoušky – Část 1: Pantografové sběrače proudu vozidel pro trať celostátní,
- ČSN 73 6223 Ochranná zařízení proti dotyku s živými částmi trakčního vedení a proti účinkům výfukových plynů na objektech nad železničními drahami.
- ČSN 37 5199 Označování a bezpečnostní sdělení na trakčních vedeních celostátních drah a vlečků
- ČSN EN 50 110-1 ed. 2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- ČSN EN 50 110-2 ed. 2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních – Část 2: Národní dodatky

Trolejové vedení je navrženo podle schválené vzorové dokumentace sestavy pro elektrizaci tratí s jmenovitým napětím 25kV, 50Hz. Elektrická trakční soustava střídavá 25 kV, 50 Hz limitní hodnoty jsou navrženy podle ČSN EN 50163, ed. 2.

Pro vedení zpětného proudu slouží kolejnicové pasy. Proudové propojky v částech kolejí bez kolejových obvodů jsou součástí stavebních objektů ukolejnění.

Z důvodů omezení bludných proudů a zmenšení úbytků trakčního napětí budou kolejnice svařeny. Pro výlukové stavy související s demontáží kolejí nebo přelozkou zpětných kabelů musí být zajištěno náhradní propojení zpětné cesty podle ČSN 34 1509.

Ochranná a bezpečnostní opatření – Tato opatření jsou navržena při respektování ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 50122-1 ed. 2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN 37 5199, ČSN ISO 3864 (01 8010).

Ukolejnění podpěr TV a ocelových konstrukcí – Ukolejnění podpěr se provede podle ČSN 34 1500 ed. 2 a typových sestavení, je navrženo kompletní ukolejnění všech vodivých konstrukcí včetně podpěr TV.

Ochrana proti atmosférickému přepětí – Je navržena dle ČSN 34 1500 ed. 2 pomocí růžkových bleskojistek umístěných neizolovaně na podpěrách TV.

Nátěry – Nátěry jsou rozděleny na ochranné, bezpečnostní a protikorozi a provádějí se dle předpisu S 5/4, příslušných ČSN a podle TKP staveb státních drah.

Zhotovitel stavebního objektu trakčního vedení musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 a ČSN EN 50423-1.

Vzdálenost živých částí TV od terénu a schůdných míst je navržena podle ČSN EN 50122-1 ed.2 a ČSN 34 1530 ed.2.

Určení vnějších vlivů – Podmínky prostředí pro pevná elektrická zařízení stanovuje ČSN EN 50125-2. Z hlediska nebezpečí úrazu elektrickým proudem se jedná o venkovní prostor nebezpečný.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

Protikorozi ochrana je navržena v souladu s předpisem ČD S 5/4. Ochrana proti bludným proudům je navržena v souladu s předpisem ČD SR 5/7 (S) a TP 124. Na základě výsledků korozního průzkumu související stavby „Polom – Suchdol nad Odrou, BC“ bude realizována ochrana dle stupně č. 4. Kombinace primární ochrany dle ČSN EN 206+A1 (73 2403) a případné sekundární ochrany dle SŽDC (ČD) SR 5/7(S), kapitola III. včetně provaření výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce.

B2.6 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

a) Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení

- PS 11-01-11 Úprava SZZ v žst. Suchdol nad Odrou

Stávající stav

V ŽST Suchdol nad Odrou je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronické stavědlo s ovládáním z pracoviště JOP na CDP Přerov s možností ovládání z pracoviště pro místní obsluhu JOP v dopravní kanceláři v ŽST Suchdol n. O., nebo z PPV Ostrava Svinov. V ŽST Suchdol nad Odrou je ve stávající stavědlové ústředně umístěna vnitřní výstroj SZZ a TZZ navázaná na dálkové ovládání z CDP, resp. PPV. V TU Suchdol – Polom je provedeno navázání SZZ na stávající TZZ 3.kategorie elektronický centralizovaný tříznaký automatický blok. Volnost mezistaničního úseku je zjišťována kolejovými obvody 75 Hz. Pro ovládání vazby na PZS 231,244 je v TÚ Suchdol nad Odrou – Polom využito kolejových obvodů, na trati Suchdol – Budišov na Budišovkou pak počítačů náprav.

Nový stav

Předmětem tohoto PS je úprava SZZ v ŽST Suchdol nad Odrou a s tím spojených vazeb na PZZ a TZZ. V rámci akce dojde ke zrušení PZZ přejezdu P6496 v žkm 231,244, což vyvolá nutné úpravy v zařízení DOZ a SZZ ŽST Suchdol nad Odrou, které řeší tento PS. Budou provedeny nutné úpravy v SÚ Suchdol n. O., softwarové úpravy na předmětných pracovištích (JOP v DK Suchdol nad Odrou, CDP a PPV).

Budou provedeny softwarové úpravy cvičného sálu CDP Přerov.

Bude provedena úprava desky nouzových obsluh v DK ŽST Suchdol nad Odrou.

Rozsah stávajících KO a PN v prostoru stavby se nemění. Bude upravena základní dokumentace ŽST Suchdol nad Odrou.

Traťové zabezpečovací zařízení

- PS 11-01-21 Úprava TZZ v úseku Suchdol nad Odrou – Polom a úprava zabezpečovacích zařízení v úseku Suchdol nad Odrou – Odry

Stávající stav

V traťovém úseku Suchdol nad Odrou – Polom je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronický centralizovaný tříznakový automatický blok. Volnost mezistaničního úseku je zjišťována kolejovými obvody 75 Hz. Přejezd v km 231,244 je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 – s celými závorami a s pozitivní signalizací. Ovládání přejezdu je automatické ve vazbě na jízdu vlaku a stavění jízdních cest. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjištěna prostředky kontroly volnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, na trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou je volnost úseků zjišťována počítači náprav. Vnitřní část zařízení je umístěna v reléovém domku, který bude stavbou „Polom – Suchdol n. O., BC“ přemístěn.

Nový stav

Vnitřní část ZZ v RD, jakožto i venkovní části ZZ, budou demontovány. Kabely od demontovaných zařízení budou odpojeny, zaslepeny a ponechány v zemi.

Demontovaná zařízení: 2x4 KO typu ASE používané k anulaci předmětného PZS. Dále pak vnitřní zařízení samotného PZZ a vnější část PZS (výstražníky, závory atp.).

Zrušením KO typu ASE nedojde ke změnám v uspořádání kolejových úseků. Veškeré demontované zařízení bude v maximální míře uloženo k vyzískaným materiálům. Rozsah stávajících KO a PN v prostoru stavby se nemění. Bude upravena základní dokumentace TZZ.

Přejezdové zabezpečovací zařízení

- PS 11-01-31 Provizorní úprava přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je přejezdové zabezpečovací zařízení PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 – s celými závorami a s pozitivní signalizací.

Nový stav

Tento PS řeší provizorní stav předmětného PZS. V rámci PS budou posunuty výstražníky se závorami A a C blíže ke stanici, a to z důvodu překládky pozemní komunikace, jež je předmětem SO 11-52-01 Přeložka silnice III/04734. Počítací body PB 43 a PB44 jež jsou ve stávajícím stavu využívány k anulaci PZS na trati Suchdol – Budišov nad Budišovkou zůstanou ve stávajících polohách beze změny.

Bude upravena základní dokumentace předmětného PZS.

Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

- PS 11-01-71 Úprava ETCS trati Polom – Suchdol nad Odrou

Stávající stav

Ve sledovaném úseku je instalován a provozován evropský vlakový zabezpečovač ETCS s vazbou na SZZ a TZZ.

Nový stav

Součástí stavby je úprava stávajícího evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Typ zařízení se stavbou nemění, pouze se upraví, resp. zruší vazby s rušeným PZS km 231,244. Bude provedena úprava RBC: Odstraněné adresných dat rušeného PZS z radioblokové centrály ETCS, dále budou provedeny úpravy SW obslužného pracoviště HMI u traťových dispečerů sálu Prosenice – Polanka n. O., dispečera DŽDC a dispečera ETCS.

b) Sdělovací zařízení

Dálková, optická, závěsná kabelizace (DK, DOK, ZOK)

- PS 11-02-51 Úprava DOK a TK

Stávající stav

V rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ bude vybudována nová dálková kabelizace ve dvou geograficky oddělených trasách – metalický traťový kabel, HDPE trubky, dálkový optický kabel (DOK) v jedné trase (hlavní trasa) a vyhledávací metalický kabel, HDPE trubky, traťový optický kabel (TOK) v druhé trase (detekční). Navržená hlavní kabelová trasa leží pod pilířem nového mostu (jeho poloha nebyla v době odevzdání projektu „Polom – Suchdol n. O., BC“ známa). Musela by se tedy provést přeložka kabelů v hlavní kabelové trase, kde jsou vedeny i kabely zabezpečovací. Detekční kabelová trasa není v kolizi se spodní stavbou nově budovaného mostu. Z TOK je v projektu navržen výpich do sdělovacího modulu u RD přejezdu P6496 a propojovací optický kabel (POK) ze sdělovacího modulu do technologického domku (TD) systému indikátoru horkoběžnosti (km 231,122).

Ze ŽST Suchdol nad Odrou je položen traťový kabel –EY 10XN0,8 do ŽST Budišov nad Budišovkou. Kabel je uložen podél koleje v místě řešeného přejezdu. Kabel by neměl být v kolizi s navrhovanou konstrukcí nového mostu.

Nový stav

Vzhledem k tomu, že u stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ ještě nebylo vypsáno výběrové řízení na dodavatele stavby, bylo domluveno se zástupcem investora řešení, díky kterému se vyhneme realizaci přeložky kabelů v hlavní kabelové trase. V rámci naší stavby („Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“) bude v projektu upravena kabelová trasa v okolí budovaného mostu, dále bude změněn výpich z TOK, který bude nově proveden do TD systému indikátoru horkoběžnosti. POK mezi TD indikátoru horkoběžnosti a sdělovacím modulem u RD přejezdu zůstane beze změny. Při vypsání soutěže na dodavatele stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ budou uchazeči informováni, že kabelová trasa bude realizována dle návrhu ve stavbě „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“.

V rámci stavby „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“ pak bude provedena demontáž výpichu z traťového kabelu do sdělovacího modulu u RD přejezdu P6496 a demontáž POK mezi sdělovacím modulem u RD a TD systému indikátoru horkoběžnosti.

Toto navržené řešení minimalizuje náklady na ochranu kabelů vybudovaných v rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“!

Traťový kabel –EY 10XN0,8 ze ŽST Suchdol nad Odrou do ŽST Budišov nad Budišovkou by neměl být v kolizi s navrhovanou konstrukcí nového mostu. Přesto pro jistotu bude provedena jeho ochrana v úseku km 1,458 – km 1,510. V tomto úseku, mimo část, kde je kabel uložen v chrániče pod komunikací, bude kabel odkryt a uložen do kabelových žlabů.

Přenosový systém

- PS 11-02-81 Úprava přenosového zařízení

Stávající stav

V rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ bude vybudován přenosový systém IP MPLS. Prvky přenosové sítě budou umístěny ve sdělovacím modulu u RD přejezdu P6496 a v TD systému indikátoru horkoběžnosti (km 231,122).

Nový stav

V rámci stavby („Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“) bude provedena úprava návrhu přenosového zařízení ve stavbě „Polom – Suchdol n. O., BC“, tak aby byla konfigurace přizpůsobena výpichu z TOK do TD indikátorů horkoběžnosti.

V rámci stavby „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“ pak bude provedena demontáž instalovaného switchu ve sdělovacím modulu u RD přejezdu P6496 a úprava konfigurace přenosového systému. Demontované zařízení bude předáno správci k dalšímu využití.

Z důvodu přesunu stávající brány do prostor trakční měnirny ŽST Suchdol n.O. a přilehlého objektu TNS vybudovaného v rámci stavby „Polom-Suchdol n.O., BC“ bude u nově vzniklé brány instalován zvonek s interkomem v IP provedení s výstupem v kanceláři MŘS v objektu trakční měnirny.

c) Silnoproudá technologie včetně dispečerské řídicí techniky

Dispečerská řídicí technika

- PS 11-03-11 TNS Suchdol n.O. - úprava DŘT a MŘS vč.řídicího systému na ED Ostrava

Stávající stav

Řídicí pracoviště elektrodispečerů je hlavním řídicím, dohledovým a avizovacím pracovištěm Oblastního ředitelství Ostrava. Řídicí systém PTZ (Pevných Trakčních Zařízení) na řídicím pracovišti ED Ostrava je hlavním řídicím systémem z pohledu činnosti elektrodispečera. Tento centralizovaný systém je využíván pro řízení a dohled nad lokální distribuční soustavou tvořenou z technologie vysokého napětí v majetku Správy železnic v obvodu Oblastního ředitelství Ostrava. Do systému PTZ jsou mimo jiné zahrnuty bezobslužné napájecí stanice, bezobslužné spínací stanice, distribuční trafostanice, technologie napájení trakčního vedení, napájení zabezpečovacího zařízení kabelovým rozvodem 6kV a 22kV. Řídicí systém je základním prostředkem operativního řízení provozu elektrických zařízení z elektrodispečinku.

Na řídicí systém PTZ řídicího pracoviště ED Ostrava technologicky navazují systémy kontrol a řízení umístěné na objektech napájecích a spínacích stanic, které jsou doplněné o místní řídicí systémy s vizualizacemi. Zároveň na řídicí systém PTZ navazují technologie dálkové řídicí techniky (DŘT) umístěné na technologických objektech.

V rámci stavby Polom – Suchdol, BC jsou na trakční měnirně TNS Suchdol nad Odrou vyprojektovány úpravy a doplnění DŘT, SKŘ a MŘS. Dispečerský systém zajišťuje řízení dálkové řídicí techniky /DŘT/ se systémem kontroly a řízení /SKŘ/ sběr a přenos dat za účelem dálkového monitorování a řízení z objektu trakční měnirny a ústředního monitorování a řízení z řídicího systému na řídicím pracovišti ED Ostrava. V provozu je systém SI-CAM včetně optických komunikačních kruhů pro připojení rozvodů R22kV, NTS22kV, R3kV, skříň OSTATNÍ /ROST1, ROST2/ pro připojení dalších technologií, místní řídicí systém a rozvaděče ksS. Komunikace s ED Ostrava dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2.

Nový stav

Realizace stavby „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“ se předpokládá v souběhu se stavbou Polom – Suchdol, BC tak, aby byly omezeny vícenáklady vzniklé při montáži a sw zkouškách doplňované technologie (DOÚO a návěsti státní sběrač), která bude zahrnuta do stávajícího systému kontroly a řízení na TNS Suchdol n.O. Jedná se o odpojovače č.421, 422, N111, N112, 23A a 23B, se kterými bude v rámci stavby včetně provizorních stavů manipulováno. Přes neutrální pole budou osazeny trvalé návěsti státní sběrač. Stávající elektrické dělení se dočasně propojí, světelné indikátory se dočasně vypnou.

Pro připojení technologií nn je v provozu dvojitý optický kruh, ve kterém je komunikováno protokolem PROFINET. Ve stávajícím stavu komunikují v tomto kruhu pole rozvodny R3kV a skříň OSTATNÍ (ROST1) TNS Suchdol n.O. Ve stavbě Polom – Suchdol, BC byl tento dvojitý optický kruh rozšířen o skříň OSTATNÍ (ROST2) v NTS 22kV Suchdol n.Odrou. Do stávajícího automatu ROST1 bude dodána komunikační karta pro připojení rekonstruovaného DOÚO (POZ/PLC) s ethernetovým rozhraním.

V souvislosti s rozšířením SKŘ na TNS Suchdol n.O. bude provedeno potřebné SW vybavení místního řídicího systému na objektu pro rozšíření a zakomponování vizualizace doplňovaných technologií.

Ostatní technologie R22kV zůstává beze změny.

Dále v rámci tohoto provozního souboru bude provedeno doplnění stávajícího řídicího systému na ED Ostrava, kde budou provedeny veškeré úpravy v řídicím systému Wonderware /WW/ na řídicím pracovišti ED Ostrava potřebné pro zakomponování doplňovaných technologií připojených do systému kontroly a řízení /DŘT/ umístěných v TNS Suchdol nad Odrou. Vizualizace řídicího systému WW bude aktualizována a doplněna tak, aby obsahovala všechny signalizace, povely a měření zahrnuté do systému kontroly a řízení /DŘT/ v rámci stavby „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“.

Uvedený provozní soubor bude dále řešit veškeré přechodové stavy při opravě systému kontroly a řízení /DŘT/ na objektu TNS Suchdol nad Odrou včetně úprav řídicího systému na řídicím pracovišti ED Ostrava tak, aby po celou dobu realizace byla minimalizována doba, po kterou nebude technologie jednotlivých objektů dohlížena

v řídicím systému na ED Ostrava. Celý průběh opravy musí být realizován tak, aby docházelo pouze k dílčím výpadkům monitoringu a ovládání jednotlivých technologií, a to v minimální možné míře.

Závěrem budou provedeny kompletní funkční zkoušky všech doplňovaných technologií, včetně celkového zprovoznění rozšiřovaného systému SKŘ jako celku.

B2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

a) Železniční svršek a spodek

- SO 11-10-01 Přejezd P6496 – železniční svršek

Stávající stav

Vstupním předpokladem, od kterého se odvíjí stav železničního svršku na celostátní trati (305 Bohumín – Přerov), je realizace stavby "Polom – Suchdol n. O., BC", jejíž realizace je plánovaná na roky 2025–2028. 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 je 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. Na přejezdu je lokálně svršek tvaru 49 E1 / B91 S/2, rozdělení „u“, rok vložení 2020. Směrově je kolej vedena v kružnicovém oblouku R = 455 m s krajními přechodnicemi. Stávající traťová rychlost na regionální trati je 60 km/h.

Nový stav

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 v km 231,175 – 231,300 a v km 1,420 – 1,540) tak, aby omezení vlakové dopravy v průběhu výstavby nového mostu bylo co nejkratší. Následně budou upraveny stezky do normového stavu.

- SO 11-11-01 Přejezd P6496 – železniční spodek

Stávající stav

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 je navrženo provést 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.

Nový stav

V případě souběhu se stavbou Polom – Suchdol n. O., B.C. nebude zřizována navržená ZKPP, protože po zrušení přejezdu ztratí svůj účel. V rámci železničního spodku bude stávající odvodnění dvoukolejné trati upraveno v délce 75 m: zatrubněné části příkopů pod silnicí budou přestavěny na otevřené (samotná demolice silničních propustků bude řešena v rámci rušení pozemní komunikace, dále budou příkopy zahloboubeny a prodlouženy k novým vyústěním do Suchého potoka u mostu ev. km 231,296. Toto řešení umožní zrušit stávající propustek pod silnicí, odvádějící vodu od přejezdu kolmo k trati vpravo, který je v kolizi s navrženou podpěrou mostu.

b) Přejezdy a přechody

- SO 11-13-01 Zrušení přejezdu P6496

Železniční přejezd P6496 v km 231,244 převádí silnici III/04734 přes 2kolejnou trať 305 B Bohumín – Přerov a 1kolejnou regionální trať 306 C Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. Úhel křížení je 45°, délka přejezdu 53,5 m; šířka přejezdu 9,5 m. Přejezdová konstrukce je tvořena celopryžovými panely, na dvoukolejné trati se závěrnými zídkami a vnějšími panely; na jednokolejné trati je vnější část konstrukce tvořena asfaltem. V rámci stavby "Polom – Suchdol n. O., BC" je navržena dvoukolejná část ke kompletní rekonstrukci.

Nový stav

Přejezdové konstrukce v obou tratích budou odstraněny včetně závěrných zídek. V případě souběhu se stavbou Polom – Suchdol n. O., B.C. nebude realizována v ní navržená rekonstrukce přejezdu na hlavní trati Bohumín – Přerov.

V rámci stavebních postupů bude zřízena provizorní přeložka silnice, která umožní předstihovou výstavbu náspu a mostní opěry. Tato přeložka si vyžádá dočasný posun přejezdové konstrukce v Budišovské trati o 1,2 m směrem k Suchdolu n. O. – bude použita stávající konstrukce.

c) Mosty, propustky, zdi

• SO 11-22-01 Estakáda na silnici III/04734 přes trať Polom-Suchdol nad Odrou

Stávající stav

Novostavba.

Nový stav

Mostní objekt převádí silnici III/4734 z Mankovic do Suchdolu nad Odrou přes novou trasu účelové komunikace, jednokolejnou železniční trať č. 276 (Suchdol nad Odrou-Budišov nad Budišovkou), dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať č. 270 (Česká Třebová-Přerov-Bohumín), novou křižovatku dvou účelových komunikací, koryto Suchého potoka a přes přeložku účelové komunikace zabezpečující příjezd do areálu šterkovny Českomoravský šterk.

Mostní objekt je navržen v půdorysném i výškovém oblouku s úhlem křížení s tratí cca 45°. Směrově je nosná konstrukce částečně v přechodnici, která plynule navazuje na levostranný směrový oblouk o poloměru 205 m. Podélný sklon komunikace zpočátku stoupá v hodnotě 6 % a nad koridorem přechází do klesání ve sklonu 6 %. Niveleta v místě mostního objektu je ve vrcholovém oblouku o poloměru 2100 m.

Výškové vedení mostního objektu zabezpečuje splnění požadavků na minimální výšky průchozích a průjezdních prostor pozemních komunikací a dodržení volního mostního prostoru u železničních tratí. Výška minimálního průjezdného prostoru pro účelové komunikace je 4,2 m, výška VMP regionální neelektrifikované tratě je 4,85 m, výška VMP na elektrifikované koridorové trati byla stanovena projektantem trakčního vedení na 7,0 m a výška průjezdného prostoru na účelové komunikaci zabezpečující příjezd do šterkovny byla zástupci šterkovny požadována na 5,3 m. Vedení mostu dále křížuje vedení VVN ČEZ, které se nachází cca 12,0 m nad úrovní nivelety.

Nosná konstrukce je vzhledem k vedení trasy a minimalizaci časových omezení při budování mostu na překračovaném železničním koridoru uvažována jako šestipolová spřažená ocelobetonová spojitá konstrukce ze svařovaných nosníků s rozpětím polí 28+35+35+35+30+24 m. Odvodnění mostu zabezpečí odvodňovače zaústěné do svislých svodů s odvedením vody do blízké vodoteče (Suchého potoka).

Na mostě je vedena doprava ve dvou jízdních pruzích šířky 3,25 m. Most je pro splnění dovolených rozhledů pro zastavení vozidla v příčném směru rozšířen o 1,65 m. Na římsce vlevo je dle požadavku budoucího správce mostu navržen rozšířený nouzový chodník šířky 1,0 m ve sklonu 2,5 %. Pravá římsa je navržena bez chodníků. Volná šířka na mostě je 9,15 m (1,65+0,25+3,25+3,25+0,25+0,5), šířka nosné konstrukce je 11,4 m, šířka mostu je 11,9 m. Příčný sklon silnice na mostě je jednostranný 6,0 %. Na mostě bude dle požadavku budoucího správce provedena třívrstvá asfaltová vozovka ve složení o celkové tloušťce 140 mm.

V příčném řezu nosné konstrukce je navrženo šest svařovaných nosníků v osové vzdálenosti 1,9 m. Výška nosníku je navržena 1,1 m. V místě nad podpěrami budou ocelové příčníky, které přenášejí zatížení pomocí ložisek do spodní stavby. ŽB deska mostovky, která je spřažena s ocelovými hlavními nosníky a příčníky spřahovacími trny je tloušťky 300 mm. Horní povrch desky je v jednostranném příčném sklonu 6,0 % po úžlabí odvodnění, pak pokračuje proti sklonem 4,0 % k volnému okraji.

Na mostě bude po obou stranách podél říms osazeno zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H3. Na levé římsce je za nouzovým chodníkem navrženo ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Na obou římsách v prostoru nad tratí a nad zesilujícím vedením budou osazeny protidotykové zábrany na ochranu před přímým dotykem živých částí vysokého napětí. Pod mostem budou osazeny odrazné tyče, na které se uchyty kabel zesilujícího vedení a bude připravena konzola pro uchycení kabelu 22 kV.

Založení mostu se předpokládá hlubinné na velkopřůměrových pilotách. Spodní stavba je tvořena masivními železobetonovými opěrami a mezilehlými podpěrami. Opěry jsou ukončeny bez křidel s návazností na konstrukci

z vyztužené zeminy s lícními obkladovými tvarovkami ze štípaného betonu a s horizontální geosyntetickou výztuží. Lícni obkladové tvarovky budou zakončeny monolitickými ŽB římsami s lankovým zábradlím. Podpěry tvoří samostatné pilíře na společném základovém pasu.

Výstavba mostu se předpokládá ve dvou stavebních sezonách. V první stavební sezoně se provede založení, spodní stavba a části násypů zemního tělesa. V druhé stavební sezoně se vybuduje nosná konstrukce včetně svršku a vybavení. Při pracích v blízkosti elektrifikované tratě bude zřízeno neutrální pole a bude omezena rychlost koridorové tratě na 50 km/h. Nosná konstrukce bude sestavována na provizorních montážních podpěrách/skružích umístěných podél podpěr. Navážení dílu a jejich sestavování proběhne v předstihu na montážní plošině. V polích 2 a 3 nad železniční tratí bude před zahájením montážních prací zřízena lehká ochranná skruž na posuvné jeřábové dráze, která zabezpečí ochranu tratě před pádem lehkých předmětů a zároveň vytvoří pracovní prostor pro armování a betonáž ŽB desky mostu. Osazování ochranné skruže a montáž samotných ocelových nosníků na montážní podpěry a betonáž ŽB desky bude probíhat v krátkodobých nočních výlukách obou traťových kolejí.

d) Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

- SO 00-30-01 Přeložky kabelů CETIN

Předmětem dokumentace je přeložka a ochrana sítí CETIN a.s. v rozsahu stavby.

V zemní trase se nachází podzemní síť CETIN. Bude zde postaven nový silniční nadjezd, a tak bude nutno tuto trasu přeložit. Dále může být trasa dotčena stavbou nové cyklostezky – tuto trasu je nutno ochránit.

Kabely budou přerušeny, bude umístěna nová kabelová komora, do které budou umístěny nové kabelové spojky – optické a metalické.

Pro prodloužení kabelů pro přeložku budou naspojovány nové kabelové vložky. Pro optický kabel bude nutné zafouknout novou délku až do místa další spojky.

V místě podchodu pod koleji a pod komunikací bude uloženo do tří dělených chrániček Ø110mm s předepsaným krytím.

Trasa bude kryta oranžovou výstražnou fólií.

Pokud bude dotčena zemní trasa pod novou cyklostezkou, bude uložena do tří chrániček Ø110mm.

Před a po přeložce budou provedena příslušná měření vč. vypracování měřicích protokolů.

- SO 00-30-02 Přejezd P6496 – demontáž kamerového systému

Stávající stav

V rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ bude přemístěna vnitřní technologie stávajícího kamerového systému ze stávajícího RD přejezdu P6496 do sdělovacího modulu u nového RD přejezdu budovaného v rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“.

Nový stav

Technologie kamerového systému z RD přejezdu P6496 bude demontována. Rovněž budou demontovány samotné kamery a kamerové sloupky. Demontované zařízení bude předáno správci k dalšímu využití.

- SO 00-30-03 Přejezd P6496 – demontáž PZTS

Stávající stav

V rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ bude v RD přejezdu P6496 a ve sdělovacím modulu připojeném k tomuto RD vybudován systém PZTS.

Nový stav

Ústředna PZTS a všechny její čidla včetně kabeláže, instalované v rámci stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“ v reléovém domku a sdělovacím modulu u přejezdu P6496, budou demontovány a předány správci k dalšímu využití.

e) Potrubní vedení

- SO 11-33-01 Přeložka STL plynovodu GasNet

Návrhem nového dopravního řešení dochází ke kolizi se stávajícím plynovodem STPE 160 (předpoklad PE 100 SDR 17,6 dimenze 160*9,1 mm), také v místě budovaného nájezdu na mostní konstrukci dochází k dotčení přípojky a následného OPZ – NAVOS-KM STPE 90 (předpoklad PE 100 SDR 17,6 dimenze 90*5,2 mm).

Plynovod STL PE160 bude v délce 579,0 m přeložen tak, aby byl v koordinaci se stavebním objektem mostní konstrukce společně s nově budovanými komunikacemi. Součástí stavby je přepojení OPZ NAVOS-KM STL PE 90 v délce 103,0 m v místě křížení nájezdu na mostní konstrukci a obslužných komunikací směrem k areálu NAVOS-KM. Původní úsek plynovodu bude po dobu stavby využit jako by-pass, po přepojení na nový úsek bude zrušen částečně vytrháním ze země, částečně odplyněním a ponecháním v zemi.

Přepojení OPZ předpokládá založení chráničky do náspu nájezdu na silniční těleso, vložení přepojovaného potrubí, dále křížení obslužné komunikace a následné dopojení v místě podél stávající příjezdové cesty k areálu NAVOS-KM na stávající potrubí PE 90.

f) Pozemní komunikace

- SO 11-52-01 Přeložka silnice III/04734

Stávající stav

Řešená část silnice III/04734 se nachází v extravilánu mezi Mankovicemi a Suchdolem nad Odrou v okrese Nový Jičín v Moravskoslezském kraji na rozhraní dvou katastrálních území, a to k.ú. Mankovice [568589] a k.ú. Suchdol nad Odrou [599930].

Silnice III/04734 je v řešené části úrovněově křížena s celostátní dvoukolejnou tratí (Suchdol nad Odrou – Polom) a jednokolejnou regionální tratí (Suchdol nad Odrou – Odry). V místě křížení je přejezd P6496. V současném stavu dochází k velkým časovým postojům vozidel pozemní komunikace.

Povrch silnice III/04734 je z asfaltového betonu se stávající šířkou zpevnění v rozmezí 6,5 – 7,0 m.

Na začátku plánované úpravy komunikace je po levé straně ve směru Suchdol n.O. autobusová zastávka s obřatištěm a sjezd na účelovou komunikaci vedoucí do areálu společnosti NAVOS, a.s.

Naproti, vpravo ve směru staničení, je na silnici III/04734 napojena cyklostezka vedoucí do Jeseníku n.O. a dále do Hrabětic.

Před přejezdem je vlevo ve směru staničení nebezpečný vjezd do areálu rozvodny. Dále je zde přejezd P 6496 – regionální jednokolejná trať a přibližně po 35 m dvoukolejná trať. Za přejezdem je ostrá levotočivá zatáčka, kde se napojují dva sjezdy. První sjezd napojuje nebezpečnou ÚK vedoucí kolem železniční trati ve směru Jeseník nad Odrou. Druhý sjezd napojuje nebezpečnou ÚK vedoucí k lesu kolem štěrkopískovny. V místě zatáčky jsou dva trubní propustky.

Ve směru na Suchdol je most přemostňující řešenou silnici přes vodní tok s názvem Suchý potok.

Dále po trase je po pravé straně sjezd na ÚK vedoucí do Štěrkopískovny.

Silnice pokračuje ve směru Suchdol nad Odrou.

Návrh

Realizací stavby dojde k náhradě přejezdu P6496 mimoúrovňovým křížením. Silnice III/04734 bude vedená nad dráhou na estakádě SO 11-22-01. Po dokončení stavby bude správcem komunikace SSMSK (Správa silnic Moravskoslezského kraje). Stavební objekt se nachází na k.ú. Mankovice [568589] a k.ú. Suchdol nad Odrou [599930].

Celková délka přeložky silnice je 720 m a návrhová rychlost je 70 km/h. Přeložka se na začátku i na konci napojuje na stávající stav silnice S III/04734.

Příčný sklon silnice III/04734 je dostředný ve sklonu 6,00 % nebo 2,50 %. Základní kategoriální šířka komunikace je 7,5 m, jízdní pruhy 3,0 m, zpevněné krajnice 0,25 m a nezpevněné krajnice 0,75 m (v místě svodidel 1,5 m). V místě oblouků je provedeno rozšíření jízdního pásu o 0,25 m.

Povrch silnice je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 60 mm, asfaltového betonu pro podkladní vrstvy tl. 90 mm a 2x štěrkodrt' tl. 200 a 250 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 500 mm.

Odvodnění komunikace je zajištěno podélnými a příčnými sklony volně do terénu nebo do nově navržených příkopů, které se dále v rámci dalších objektů napojují na příkopy stávající. Po pravé straně před mostním objektem je navržen vsakovací podélný příkop délky 71 m.

- SO 11-52-02 Účelová komunikace do SEE

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě budoucí komunikace autobusová zastávka s obratištěm a sjezd na účelovou komunikaci vedoucí do areálu společnosti NAVOS, a.s. ÚK je s šířkou zpevnění přibližně 6,0 m s povrchem z asfaltového betonu (asf. beton na betonových panelech).

Návrh

Objekt je rozdělen z hlediska správcovství ve staničení 0,063 94 km. Po dokončení stavby bude správcem Správa železnic. Stavební objekt se nachází v k.ú. Suchdol nad Odrou [599930] a z malé části v k.ú. Mankovice [568589].

Jedná se o účelovou komunikaci vedoucí do areálu SEE. Komunikace bude dále využívána jako přístup k areálu NAVOS, a.s. v rámci pokračování trasy (SO 115203) a dále se komunikace napojuje na účelovou komunikaci pod most (SO 115204) pokračující dále jako cyklostezka (SO 115205). První část komunikace je v délce 63,94 m a druhé napojující se rameno směrem do areálu SEE je v délce 44,66 m.

Komunikace je navržena v kategoriální šířce 7,0 m, tedy s obousměrným provozem s jízdními pruhy š. 2,75 m, zpevněné krajnice 0,25 m a nezpevněné krajnice 0,75 m (v místě svodidel 1,5 m).

Sjezd na tuto komunikaci je z přeložky S III/04734 ve staničení v km 0,143 83 po levé straně. Nároží je tvořeno prostými oblouky o poloměru $R = 15,00$ m a $R = 15,05$ m. Délka připojení je 34,10 m.

Povrch první části komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 70 mm a 2x štěrkodrt' tl. 150 a 250 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm.

Povrch druhého ramene komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 50 mm a 2x štěrkodrt' tl. 150 a 200 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm.

Odvodnění komunikace je zajištěno podélnými a příčnými sklony volně do terénu nebo do nově navržených příkopů. Pod ramenem směřujícím do SEE je navržen trubní propustek DN 400. U napojení na silnici III/04734 je odvodnění řešeno do nově navrženého betonového šterbinového žlabu.

Další součástí tohoto SO je zpevněná manipulační plocha v areálu rozvodny kolem budovy. Komunikace je napojena na budoucí zpevněné plochy akce BC a slouží pro zajištění dopravního přístupu ke vchodu do budovy. Komunikace je navržena v šířce 3,5 m a na konci úseku je plocha 8 x 12,45 m. Příčný sklon je 2,5 %. Povrch zpevněné plochy je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 50 mm a 2x štěrkodrt' tl. 150 a 200 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm. Odvodnění je zajištěno podélným a příčným sklonem volně do terénu.

V celém úseku, kde je stávající vedení v křížení s nově navrženými zpevněnými plochami a není zde navržena přeložka, bude provedeno před zahájením stavby vytyčení, bude provedeno ruční obnažení a zajištění stávajících kabelů do vhodných montážních půlených chrániček, a to ve všech nezajištěných místech (průměr bude zvolen dle počtu kabelů po obnažení), spoje musí být pevné a utěsněny proti nečistotám.

- SO 11-52-03 Účelová komunikace do NAVOS

Stávající stav

V současném stavu se jedná o účelovou komunikaci vedoucí do areálu společnosti NAVOS, a.s. ÚK je s šířkou zpevnění přibližně 6,0 m s povrchem z asfaltového betonu (asf. beton na betonových panelech).

Návrh

Po dokončení stavby bude správcem NAVOS, a.s. Stavební objekt se nachází na k.ú. Suchdol nad Odrou [599930].

Jedná se o účelovou komunikaci do areálu NAVOS, a.s. Komunikace je v přímé v délce 28,51 m a začíná ve staničení km 0,063 94 předchozího stavebního objektu SO 11-52-02.

Komunikace je navržena v kategorií šířce 7,0 m, tedy s obousměrným provozem s jízdními pruhy š. 2,75 m, zpevněné krajnice 0,25 m a nezpevněné krajnice 0,75 m.

Povrch komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 70 mm a 2x štěrkodrt tl. 150 a 250 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm.

Odvodnění komunikace je zajištěno podélnými a příčnými sklony volně do terénu nebo do nově navržených příkopů.

- SO 11-52-04 Účelová komunikace pod most

Stávající stav

V současném stavu je v místě SO zelená plocha s dřevinami a částečně stávající silnice III/04734.

Návrh

Po dokončení stavby bude správcem Městys Suchdol nad Odrou. Stavební objekt se nachází na k.ú. Mankovice [568589] a k.ú. Suchdol nad Odrou [599930].

Účelová komunikace je v délce 136 m a slouží jako napojení na cyklostezku a také ke správě a údržbě mostní opěry. Dále je zde navržena zpevněná plocha 7,75 x 15,0 m pro možnost obrácení vozidel.

Šířka zpevnění komunikace je 4,0 m s nezpevněnými krajnicemi š. 0,5 m. Odvodnění komunikace je zajištěno podélnými a příčnými sklony volně do terénu nebo do nově navržených příkopů. Pod komunikací je v km 0,052 70 navržen betonový trubní propustek DN 400.

Na rozhraní SO 115204 a 115205 jsou navrženy tři sloupky výšky 0,75 nad povrchem komunikace pro zamezení nežádoucího provozu motorových vozidel směrem na cyklostezku.

Povrch komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 50 mm a 2x štěrkodrt tl. 150 a 200 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm.

- SO 11-52-05 Cyklostezka

Stávající stav

V současném stavu je cyklostezka napojena na S III/04734 naproti ÚK vedoucí do areálu NAVOS. V místě nově navrhované trasy je zelená plocha s dřevinami.

Návrh

Po dokončení stavby bude správcem obec Mankovice. Stavební objekt se nachází v k.ú. Mankovice [599930].

Komunikace je v délce 99,30 m a začíná napojením na ÚK (SO 115204) ve staničení km 0,136 00 až do 0,235 30, kde se napojuje na stávající cyklostezku. Šířka zpevnění komunikace je 4,0 m s nezpevněnými krajnicemi š. 0,5 m. Na konci se při napojení na stávající cyklostezku zpevnění zužuje na 2,5 m.

Povrch komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 50 mm a 2x štěrkodrt tl. 150 a 200 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm.

Odvodnění komunikace je zajištěno podélnými a příčnými sklony volně do terénu.

- SO 11-52-06 Účelová komunikace pro štěrkovny

Stávající stav

V současném stavu je v místě plánovaného SO zelená plocha. Nynější přístup do štěrkoven je zajištěn pomocí komunikace z betonových panelů, která se napojuje na stávající silnice III/04734 po pravé straně ve směru Suchdol nad Odrou.

Návrh

Po dokončení stavby bude správcem Městys Suchdol nad Odrou. Stavební objekt se nachází v k.ú. Suchdol nad Odrou [599930].

Účelová komunikace vede do štěrkopískoven. Komunikace začíná napojením na přeložku silnice III/04734, kde je navržena nové konstrukce vozovky. Dále se pokračuje v trase stávající silnice III/43734, kde bude provedeno frézování vozovky a položení nového krytu. Dále komunikace vede v nové stopě pod mostním objektem až ke stávající komunikaci do štěrkopískoven.

Celková délka komunikace je 219,72 m. V místě původní komunikace (S III/04734) je zachována původní šířka zpevnění 6,5 m. V nové stopě je navržena šířka zpevnění 5,2 m s nezpevněnou krajnicí š. 0,5 m.

Je navržena štěrková manipulační plocha ke stožáru VVN (ČEZ). Kolem stožáru je zachován min. prostor 5,0 m, kde nejsou žádné stavební úpravy.

V km 0,203 49 je navržen levostranný sjezd na pole šířky 8,0 m a délky 7,50 m. Nároží sjezdu je tvořeno prostými oblouky o poloměru $R = 3,00$ m. Pod sjezdem je navržen betonový trubní propustek DN 400.

Povrch nové vozovky je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 60 mm, asfaltového betonu pro podkladní vrstvy tl. 90 mm a 2x štěrkodrt' tl. 200 a 250 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 500 mm. Souvislá údržba bude provedena s novým povrchem z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 60 mm.

Odvodnění komunikace je zajištěno podélnými a příčnými sklonů volně do terénu nebo do stávajících či nově navržených příkopů.

- SO 11-52-07 Účelová komunikace k lesu

Stávající stav

V současném stavu je v místě SO stávající silnice III/04734 z asfaltového betonu a nezpevněný sjezd ze šterku s hlínou. ÚK dále vede kolem štěrkoven k lesu.

Návrh

Po dokončení stavby bude správcem Městys Suchdol nad Odrou. Stavební objekt se nachází v k.ú. Suchdol nad Odrou [599930].

Účelová komunikace vede k lesu kolem štěrkopískoven a k polní ÚK (SO 115208). Komunikace začíná napojením na ÚK pro štěrkovny (SO 115206) v km 116 83.

Komunikace začíná v trase stávající silnice III/43734, kde bude provedeno frézování vozovky a položení nového krytu. Dále je komunikace vedena na stávající nezpevněné komunikaci, kde bude provedena nová konstrukce vozovky.

Celková délka komunikace je 116,86 m. V místě původní komunikace (S III/04734) je zachována původní šířka zpevnění 6,5 m. V nové stopě je navržena šířka zpevnění 4,5 m s nezpevněnou krajnicí š. 0,5 m. Odvodnění komunikace je zajištěno podélnými a příčnými sklonů volně do terénu nebo do stávajících příkopů.

Povrch nové vozovky komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 50 mm a 2x štěrkodrt' tl. 150 a 200 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm. Souvislá údržba bude provedena s novým povrchem z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 60 mm.

- SO 11-52-08 Polní účelová komunikace

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je začátek sjezdu z asfaltového betonu a ÚK dále pokračuje v nezpevněném stavu s povrchem ze štěrku s hlínou. Stávající ÚK vede kolem železniční trati ve směru Jeseník nad Odrou.

Návrh

Po dokončení stavby bude správcem Správa železnic. Stavební objekt se nachází na k.ú. Mankovice [568589].

Účelová komunikace je navržena v délce 51,34 m. ÚK začíná v km 0,092 38 SO 11-52-07 pomocí nároží s oblouky o poloměru $R = 6,00$ m a $R = 25,00$ m. Komunikace SO 11-52-08 se na konci napojuje na stávající nezpevněnou ÚK vedoucí kolem železniční trati ve směru Jeseník nad Odrou. Šířka zpevnění je 3,0 m s nezpevněnou krajnicí š. 0,5 m. Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem volně do terénu.

Povrch komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 50 mm a 2x štěrkodrt' tl. 150 a 200 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm.

- SO 11-52-09 Sjezd na pole

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je sjezd na pole přes autobusový záliv. V místě SO je v současném stavu orná půda.

Návrh

Po dokončení stavby bude správcem zPlavna s.r.o. Stavební objekt se nachází na k.ú. Mankovice [568589].

Předmětem stavebního objektu je sjezd na pole, který se napojuje na přeložku silnice III/04734 po pravé straně v km 0,005 00. Délka sjezdu je navržena v délce 20 m, šířka zpevnění je 4,0 m s nezpevněnou krajnicí š. 0,5 m.

Sjezd je napojen na silnici přes betonový obrubník BO 15/25 zvýšený oproti vozovce o 20 mm.

Povrch komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 50 mm a 2x štěrkodrt' tl. 150 a 150 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm.

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem volně do terénu.

- SO 11-52-10 Rušení pozemních komunikací

Předmětem stavebního objektu je trvalé rušení pozemních komunikací a zpevněných ploch.

V rámci přeložky S III/04734 dojde k odřezování stávajících asfaltových vrstev. Tento asfaltový recyklát bude využit při stavbě nových tras polních komunikací či do nezpevněných krajnic. Dále budou odtěženy všechny konstrukční vrstvy ve vymezené délce až na stávající rostlý terén. V některých částech budou spodní konstrukční vrstvy zachovány a po položení nového krytu budou tvořit část nově navržených komunikací (SO 115206 a SO 115207). Dále bude odstraněna nezpevněná krajnice z asfaltového recyklátu či štěrkodrti a bude vyrovnán terén pro přípravu podkladu pro násypové těleso.

V rámci komunikace do areálu NAVOS dojde k odstranění a odtěžení stávajících konstrukčních vrstev (asf. beton na betonových panelech s podkladem) až na rostlý terén. Dále bude odstraněna nezpevněná krajnice z asfaltového recyklátu či štěrkodrti.

Konstrukce vozovky dalších ÚK (štěrkodrt' s hlínou) bude odstraněna dle vymezeného rozsahu, aby byla připravena pro pokládku nových konstrukčních vrstev.

Před zahájením stavby bude provedeno sejmutí ornice v rozsahu dle rozhodnutí o vynětí z ZPF. Část ornice bude uložena na mezideponii a z části se bude nakládat dle rozhodnutí o vynětí ze ZPF.

- SO 11-52-11 Provizorní přeložka silnice III/04734

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě navrhované komunikace obratiště pro autobusy s povrchem ze štěrku s hlínou, zelená plocha s dřevinami, štěrkový sjezd a plot areálu SEE.

Návrh

Předmětem návrhu je provizorní přeložka silnice III/04734. Jedná se dvoupruhovou komunikaci kategorií šířky 7,5 m, jízdní pruhy 3,0 m, zpevněné krajnice 0,25 m a nezpevněné krajnice 0,75 m. Délka komunikace je 130,25 m.

Provedením přeložky bude možné budovat konsolidační násyp a mostní opěru při zachování nezbytného provozu dopravy.

Komunikace je napojena na současnou ÚK (směr areál NAVOS) v místě obratiště a dále bude kolem budoucí mostní opěry pokračovat až za první křížení s dráhou, kde se napojí na současný stav silnice III/04734. Nároží v místě napojení na ÚK je z oblouků o poloměru $R = 10,0$ m. Z jedné strany bude vozovka rozšířena o manipulační plochu ze štěrkodrti pro lepší průjezd dlouhých nákladních vozidel.

Je navržena úprava stávajícího sjezdu napojující areál rozvodny, aby byl areál zpřístupněn po celou dobu výstavby. Sjezd je navržen ze štěrkodrti s nárožím z oblouků o poloměru $R = 5,0$ m. Pod sjezdem je navržen propustek DN 400 z korugovaných plastových trub.

Odvodnění komunikace je zajištěno podélnými a příčnými sklony volně do terénu nebo do nově navržených příkopů, které se dále napojují na příkopy stávající.

Povrch komunikace je z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložné vrstvy tl. 80 mm a 2x štěrkodrti tl. 150 a 200 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 500 mm.

Provedením přeložky bude potřeba provést následující úkony:

- Dočasně posunout stávající plot areálu Správy železnic
 - Provést potřebné vykácení zeleně
 - Provést dočasnou povrchovou úpravu jednokolejného přejezdu
 - Provést dočasné zabezpečovací zařízení přejezdu
- SO 11-52-12 Provizorní ÚK pro příjezd do štěrkoven

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě navrhované komunikace orná půda.

Návrh

Předmětem návrhu je provizorní účelová komunikace do štěrkopískoven potřebná pro zachování potřebné dopravy do areálu. Komunikace začíná napojením na stávající silnici III/04734 a dále vede s odstupem kolem plánovaného násypu přeložky S III/04734, kde se napojuje na stávající komunikaci do štěrkopískoven z betonových panelů.

Jedná se jednopruhouvou komunikaci se základní šířkou zpevnění 3,5 m s nezpevněnými krajnicemi š. 0,5 m. Jsou navrženy dvě výhybny, kde pomocí vlečných křivek bylo ověřeno vyhnutí se dvou nákladních vozidel. Nároží při napojení na S III/04734 je tvořeno oblouky s poloměry $R = 8,00$ m a $R = 10,00$ m. Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem volně do terénu.

Povrch komunikace je z dvouvrstvého nátěru tl. 10 mm, recyklovaného materiálu tl. 100 mm a štěrkodrti tl. 300 mm s výměnnou vrstvou ze štěrkodrti tl. 250 mm.

- SO 11-52-13 Provizorní ÚK do areálu TNS

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v místě navrhované komunikace zelená plocha s dřevinami.

Návrh

Předmětem návrhu je provizorní účelová komunikace do areálu TNS. Komunikace je navržena z betonových silničních panelů v šířce 3,0 m. Trasa začíná napojením na stávající ÚK (směr areál NAVOS) až za plánovanou úpravou (SO 115203) a na konci se napojuje na část SO 115202, která bude v době budování této provizorní komunikace hotová. Vozidla budou dále po této komunikaci pokračovat směrem do areálu TNS.

Tato komunikace bude používána v době budování násypu SO 115201 a začátku SO 115202, aby byl po celou dobu výstavby dopravně zajištěn přístup do areálu TNS

Délka komunikace je 46,66 m. Nároží v místě napojení na ÚK je z oblouků o poloměru $R = 3,0$ m a $R = 6,0$ m. Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem volně do terénu.

Povrch komunikace je ze silničních betonových panelů tl. 150 mm, šterku frakce 4/8 tl. 50 mm, šterku frakce 8/16 tl. 100 mm s výměnnou vrstvou ze šterkodrti tl. 250 mm.

POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

a) Drobná architektura a oplocení

- SO 11-79-01 Úprava oplocení TM

Stávající plot z drátěného pletiva je v kolizi s provizorní přeložkou pozemní komunikace III/4734. Jeho část bude snesena a postavena o cca 10 m východněji oproti stávajícímu stavu. Po odstranění přeložky bude v původní trase obnoven. Na severní straně oplocení areálu bude vybudovaná nová brána pro přístup.

TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

a) Trakční vedení

- SO 11-81-01 Přejezd P6496 – úprava trakčního vedení

Stávající TV

Trakční vedení bylo vybudováno v roce 2002. Na trati jsou monolitické základy, betonové a příhradové stožáry, vedení je zavěšeno na konzolách. Trolej a nosné lano v hlavních kolejích 150Cu + 120Cu, tah 15kN. Stávající zesilovací vedení 1x 120 Cu. Kotvení je plněkompenzované. V traťovém úseku je vytvořeno samostatné elektrické dělení, do něj je připojena TM Suchdol nad Odrou, jsou osazeny světelné Indikátory Státní sběrač.

V rámci stavby Polom – Suchdol, BC jsou vyprojektovány úpravy trakčního vedení a úprava připojení napájecího vedení TM Suchdol nad Odrou.

Realizace stavby "Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou" se předpokládá v souběhu se stavbou Polom – Suchdol, BC, tak aby byly omezeny vícenásledky vzniklé při zřizování neutrálního pole v trakčním vedení. V nákladech stavby „Náhrada přejezdu“ ale zatím bude uvažováno s tím, že se nadjezd staví jako samostatná stavba, takže bude do nákladů zahrnuta i výměna troleje a nosného lana celého kotevního úseku v obou kolejích.

Během stavby nadjezdu je požadováno pod nadjezdem zřídit neutrální pole, které bude mít krajní ochranné neutrální úseky min. 30 m a střední úsek pod nadjezdem bude ukolejňený. Dynamika průjezdu neutrálním polem se staženým sběračem byla kladně posouzena dopravním technologem. Stávající elektrické dělení u měničny bude zrušeno a nahrazeno neutrálním polem pod nadjezdem. Napájecí vedení mezi měničnou a tratí je v kolizi s jeřábem pro montáž nadjezdu a bude dočasně přeloženo do kabelových tras na stožáry 9-10 a 17-18 (před a za nadjezdem). Odpojovače 421, 422 budou dočasně přesunuty na začátek kabelové trasy k měničně, odpojovače N111 a N112 budou dočasně přesunuty za nadjezd na nové stožáry 17-18. Zde budou přesunuty i odpojovače 23A a 23B, které zde již zůstanou i v definitivním stavu. Zesilovací vedení bude dočasně odkotveno před a za nadjezdem. Přes neutrální pole budou osazeny trvalé návěsti státní sběrač. Stávající elektrické dělení se dočasně propojí, světelné indikátory se dočasně vypnou.

V rámci výstavby nadjezdu bude zřízena pomocná konstrukce s podjezdnou výškou 6,3 m nad TK, což vyvolá potřebu dočasně snížit výšku trakčního vedení na 5,20 m nad TK. V definitivní stavu pak bude podjezdná výška 7,0m nad TK, což umožní základní výšku troleje 5,60 m nad TK a sníženou výšku sestavy v závěsu 1,3m nad TK. Všechny izolační vzdálenosti v definitivním stavu budou navrženy s ohledem na výhledový přechod na střídavou trakční soustavu AC 25kV, 50 Hz.

V rámci nadjezdu budou zřízeny protidotykové zábrany podle platných norem. Pod nadjezdem budou umístěny odrazné tyče, na které bude zavěšeno zesilovací vedení. Na nadjezdu bude zřízen i závěs kabelu 22kV realizovaného ve stavbě Polom – Suchdol, BC.

b) Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládaní odpojovačů

- SO 11-86-01 Přejezd P6496 – DOÚO

Stávající stav

Jako výchozí stav je uvažován po realizaci stavby „Polom – Suchdol, BC“, ve které bude osazeno 14 ks ústředně ovládaných odpojovačů TV (N1, N2, N11, N12, N101, N102, N111, N112, 13A, 13B, 23A, 23B, 421, 422). Systém DOÚO bude proveden jako pětižilový, samostatným kabelem pro každý pohon. Ovládací pulty POZ/PLC (2ks) budou umístěny v provozní místnosti TM Suchdol, místo stávajících pultů a napájeny ze stávajícího rozvaděče RVS, kde bude využit stávající TOC. Do DŘT bude POZ/PLC připojen metalickým eth propojem. Venkovní kabely budou do pultů připojeny přes přechodovou svorkovnici, která bude vyměněna za novou na objektu TM.

Návrh

S ohledem na rozsah úprav TV v rámci provizorního a definitivního stavu bude v rámci SO provedena úprava kabelizace DOÚO pro připojení provizorních odpojovačů N111, N112, 421 a 422 a připojení pro nové situování definitivních odpojovačů 23A a 23B. K těmto odpojovačům bude položena nová kabelizace v pěti žilovém provedení. Dále dojde k odpojení původních odpojovačů 23A a 23B na TP č.13 a 14. Kabely budou v průběhu stavebních postupů přepojeny do stávajících pultu POZ1 a POZ2 v TM Suchdol s celkovou kapacitou pro 16ks dálkové ovládaných úsekových odpojovačů.

- SO 11-86-02 TNS Suchdol n. O., úprava osvětlení areálu TNS

Stávající stav

V TNS Suchdol n. O. se nachází stávající venkovní osvětlení areálu trakční měnirny.

Návrh

Z důvodu nového vjezdu do TNS Suchdol n. O. bude u nové brány vybudován nový osvětlovací stožár spínaný pohybovým čidlem, který bude napojen na stávající rozvod osvětlení. Dále bude u nové brány doplněn ovládací prvek celkového osvětlení TNS a zajištěno připojení nového stožáru a prvku oplocení k uzemnění TNS.

- SO 11-86-03 TNS Suchdol n. O. – zast. Mankovice, přeložka kNN

Stávající stav

Jako výchozí stav je uvažován po realizaci stavby „Doplnění závor na přejezdech P6696 v km 2,367 a P6699 v km 5,089 trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou“ v rámci které bude položen napájení kabel NN mezi TNS Suchdol n. O. a RD PZS v km 2,367

Návrh

Kabel NN vedený z TNS Suchdol n. O. k RD PZS v km 2,367 bude v oblasti budování nadjezdu přeložen do nové polohy mimo kolizní místa s podpěrnými pilíři mostní estakády. Za oblastí stavby bude kabel naspojován na stávající trasu.

c) Ukolejnění kovových konstrukcí

- SO 11-87-01 Přejezd P6496 – úprava ukolejnění

Stávající ukolejnění je individuální přes průrazky. V rámci objektu ukolejnění budou řešeny provizorní stavy ukolejnění při zřízení neutrálního pole a stav po realizaci nadjezdu. Připojení zpětného kabelového vedení měnirny není stavbou dotčeno a zůstane zachován stávající stav.

OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

a) Příprava území a kácení

- SO 00-92-01 Kácení dřevin

Na základě výstupů z dendrologického průzkumu je zpracováno nacenění kácených dřevin a navržena případná ochrana ponechaných dřevin.

b) Náhradní výsadba

- SO 00-96-01 Náhradní výsadby

SO Náhradní výsadby bude zpracován na základě požadavku příslušných orgánů ochrany přírody a krajiny.

B2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Na jiné stavební objekty a provozní soubory stavby se požární zpráva nezpracovává.

Ve stavbě se objekty pozemních staveb nevyskytují, není řešeno.

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činnosti se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musejí být dodrženy podmínky R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS SŽ JPO Ostrava, Skladištní 25, 702 00 v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.“

B2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Technologické budovy nejsou součástí stavby, není řešeno.

B2.10 HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

Vzhledem k umístění a charakteru stavby nejsou navrhována protihluková opatření (PHS).

Ke zvyšování rychlosti nedochází.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati).

V souvislosti s ochranou okolí před nepříznivými vlivy stavby budou přijata následující opatření:

- Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.

- Na zařízeních stavenišť budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení stavenišť a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.
- Stavební mechanizmy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čistěny.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.

B2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

V rámci realizace stavby nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetická záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Území stavby rovněž není ohroženo účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

V souvislosti s ochranou stavby před negativními účinky vnějšího prostředí jsou navržena následující opatření:

- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.
- Na plochách stavenišť nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a zachytné vany.
- Všechny mechanizmy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek – kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopot celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypolštářovaného bednění z fošen vysokým nejmeně 2 m. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!
- Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větvi, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Přeložky a výstavba nových objektů pozemních komunikací budou plynule navázány na stávající dopravní síť. Podrobněji řeší jednotlivé stavební objekty v části D.2.1.8.

Přístupy na staveniště jsou uvedeny v části B.8. Zásady organizace výstavby.

B4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Viz samostatná část dokumentace – samostatná podsložka B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

V souvislosti s požadavky na kácení bude třeba zažádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb. Orgán ochrany přírody může za skácené dřeviny uložit provedení náhradních výsadeb, jejichž rozsah není v tomto stupni přípravy projektové dokumentace znám.

B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Postup posuzování vlivů stavby na životní prostředí je upraven zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Způsob nakládání s odpady je řešen v příloze B6.10.

- a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Zpracováno v samostatné části dokumentace – viz část B6.

- b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

Zpracováno v samostatné části dokumentace – viz část B6.

- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Zpracováno v samostatné části dokumentace – viz část B6.

- d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Zpracováno v samostatné části dokumentace – viz část B6.

- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Není vydáváno.

- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Nejsou navrhována.

B7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

Jedná se o soubor opatření při mimořádných událostech (vojenské i nevojenské krizové situace), zejména varování, vyznění, evakuace, ukrytí či nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany života, zdraví a majetku.

Mezi krizové situace, související s žel. infrastrukturou a jejím provozováním, patří především:

- požár
- povodeň
- únik zemních plynů v důsledku důlní činnosti
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus
- organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury.

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

V rámci stavby jsou navržena standardní technická řešení, běžně navrhovaná u liniových železničních staveb.

Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě i provozovatele drážní dopravy, vedoucích k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou přímé nebo nepřímé:

1. Přímé vlivy souvisí bezprostředně s lidským zdravím a patří mezi ně především:
 - znečištění ovzduší (emise, prach)
 - hluk
 - vibrace
2. Nepřímé vlivy souvisí s ochranou životního prostředí:
 - vliv na faunu a floru
 - vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES
 - vliv na ovzduší
 - vliv na půdu
 - vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí
 - vliv na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje
 - vliv na nemovitě kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Všeobecně lze konstatovat, že stavba „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“ vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru bodové drážní stavby, situované v extravilánu.

Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Jedná se opět o soubor opatření, vedoucích k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při provozování dokončeného díla (stavby) a spočívajících ve vlastním technickém řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů a celé stavby jako celku.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou opět přímé nebo nepřímé a de facto se jedná o shodné vlivy, jejichž výčet byl proveden v předchozí kapitole.

Je možno konstatovat, že v žádném z výše uvedených bodů (vlivů) nedochází ke zhoršení oproti dosavadnímu stavu. Naopak. Byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zlepšení dosavadního stavu.

Tato bodová dopravní stavba nevede v zónách ohrožení např. nebezpečnými látkami. Osobní i nákladní doprava je řízena drážními předpisy. Provoz je zabezpečen staničním, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Zaměstnanci provozovatele budovy budou v případě ohrožení informovat cestující veřejnost.

B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.8 Zásady organizace výstavby.

Územní řízení:	polovina roku 2023
Stavební povolení:	druhá polovina roku 2024
Realizace stavby:	únor 2026 až prosinec 2027

Vedení autobusových linek je popsáno v části B4 Provozní a dopravní technologie a B.8 Zásady organizace výstavby.

B9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Zůstává stávající.

Zpracoval:

Ing. Petr Libosvár, EXprojekt s.r.o., tel. 702 003 487, libosvar@exprojekt.cz

Brno, srpen 2022