



B.1 Souhrnná technická zpráva

Prostá rekonstrukce trati v úseku Olomouc – Blatec

PDPS

Obsah

Seznam zkratk	3
B.1.1. Popis území stavby	4
B.1.2. Celkový popis stavby	8
B.1.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
B.1.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	11
B.1.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení	11
B.1.2.4 Bezbariérové užívání stavby	12
B.1.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	12
B.1.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	13
B.1.2.7 Základní technický popis stavebních objektů	17
B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení	24
B.1.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	25
B.1.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	25
B.1.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	25
B.1.3. Připojení na technickou infrastrukturu	25
B.1.4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	25
B.1.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	26
B.1.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	26
B.1.7. Ochrana obyvatelstva	27
B.1.8. Zásady organizace výstavby	27
B.1.9. Celkové vodohospodářské řešení	28

Seznam zkratek

KL	Kolejové lože
PKO	Protikorozní ochrana
KR	Kolejový rošt
PÚ	Pojistný úhelník
BK	Bezstyková kolej

B.1.1. Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na stávající celostátní jednokolejné elektrifikované železniční trati Nezamyslice – Olomouc hl.n. (TÚ 2201) v katastrálních územích Blatec [605204], Tážaly [672114], Kožušany [672106], Nemilany [703109], Slavonín [750387], Povel [710784], Nové Sady u Olomouce [710814] a Hodolany [710873].

Stavba se nachází v extravilánu i intravilánu. Stavba je navržena na stabilizovaných plochách funkčně určených pro dopravní infrastrukturu.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Navržená stavba je v souladu s platným územním plánem, nemění účel ani funkci stávajících pozemků.

c) Vydaná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba nevyžaduje výjimku z obecných požadavků na využívání území.

d) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v části dokumentace E „Doklady“.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Z hlediska geomorfologického členění ČR se zájmové území nachází v podcelku Prostějovská pahorkatina, v celku Hornomoravský úval, subprovincii Vněkarpatské sníženiny. Z geologického hlediska se v území stavby jedná o horniny Českého masívu z období kenozoika. Horniny jsou zastoupeny především spraší a sprašovou hlínou. Svrchní vrstvy tělesa dráhy jsou tvořeny navážkou.

Podle hydrogeologické mapy ČR (portál ČGS) leží východní část stavby v základním hydrogeologickém rajonu základní vrstvy Hornomoravský úval – severní část (ID rajónu 2220). Jedná se o kolektor s průlinovou propustností, se střední transmisivitou mezi $1 \cdot 10^{-4}$ - $1 \cdot 10^{-3}$ m²/s, mineralizací dosahující 0,3 – 1 g/l a s napjatou hladinou podzemních vod.

Stavba leží v povodí řeky Moravy. Jedná se tedy o úmoří Černého moře.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Území obvodu stavby bylo geodeticky zaměřeno.

Na mostním objektu SO 02.2 byl proveden stavebně-technický průzkum.

Pro rušený propustek v km 98,359 byl proveden georadarový průzkum drážního tělesa. Průzkum provedla Katedra dopravního stavitelství, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera (hlavní řešitel Ing. Vladislav Borecký, Ph.D.) dne 10.10.2024.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba zasahuje do stávajících ochranných a bezpečnostní pásem:

1. Ochranné pásmo dráhy

V našem případě dle §8, zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,

2. Ochranné pásmo silniční komunikace

V našem případě dle Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách komunikace, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dálnice ve vzdálenosti 50 m od osy jízdního proudu
- u silnice I. třídy a místní komunikace I. třídy od osy komunikace ve vzdálenosti 50 m

- u silnice II. a III. třídy a místní komunikace II. třídy od osy komunikace ve vzdálenosti 15 m

3. Ochranné pásmo dle jiných právních předpisů

- nadregionální biokoridor ÚTP ÚSES ČR (1996)
- území kategorie UAN I – Blatec – kafilerie, Nemilany – Kapitulní, na zákopě, Nemilany - cihelna

4. Ostatní ochranná pásma

Stavba se nenachází v žádné z následujících oblastí:

- ochranné pásmo vodního zdroje
- památková rezervace
- památková zóna
- zvláštní chráněné území
- ochranné pásmo vodního díla
- ochranné pásmo jiných prvků životního prostředí

Stavba nezasahuje ani se nenachází v blízkosti chráněného území Natura 2000 – Evropsky významná lokalita; ptací oblast.

Stavba místy zasahuje dle zák. č. 289/1995 Sb., o lesích do ochranného pásma lesa.

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma technické infrastruktury. U inženýrských sítí, nacházejících se v prostoru staveniště, je nutné dodržet ochranná pásma, odstupy stanovené ČSN 73 6005, příslušnými zákony a podmínky stanovené ve vyjádřeních jejich správců.

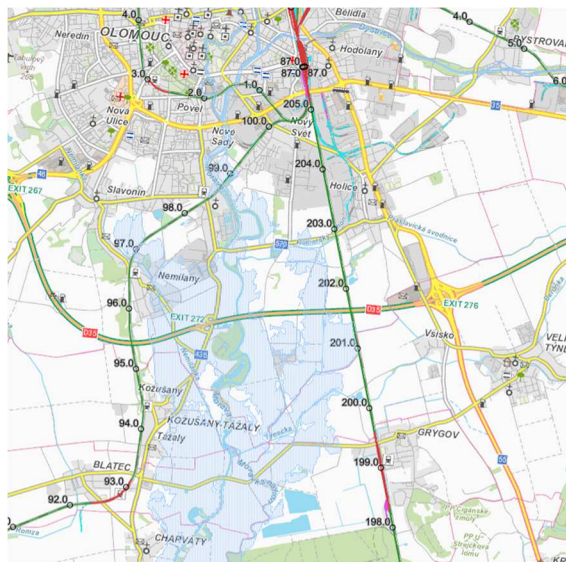
h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nachází v záplavové oblasti vodního toku Morava při kulminačním průtoku Q5, Q20 a Q100 přívalových dešťů.

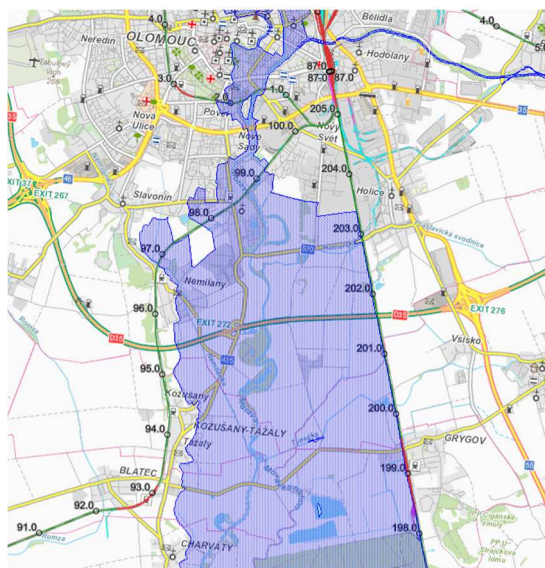
Stavba se nenachází v oblasti poddolovaného území.

V zájmové oblasti stavby se nenachází žádné lokality chráněných ložiskových území, dobývacích prostor těžených, výhradní ložiska surovin ani hlavní důlní díla.

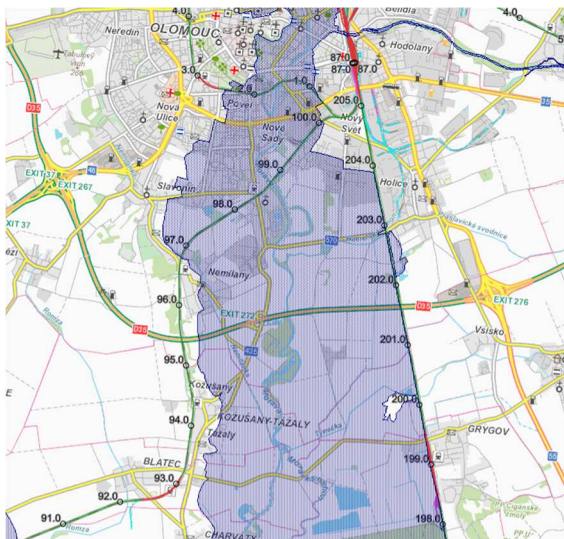
mapa záplavového území řeky Moravy při Q5



mapa záplavového území řeky Moravy při Q20



mapa záplavového území řeky Moravy při Q100



i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry v území

Okolní pozemky nebudou stavbou dotčeny, pouze přístupové cesty. Po stavbě bude vše vráceno do původního stavu tak, aby okolní stavby a pozemky nebyly po stavbě ovlivněny. Jedná se o stavební úpravy a údržbu stávající dráhy.

Odstraněním propustku v km 98,359 nedojde ke změně odtokových poměrů v území ani k zásahu do okolních staveb. Propustek dlouhodobě neplní svou funkci. Srážková voda bude po stavbě likvidována stejně jako ve stávajícím stavu. Odtokové poměry se nemění.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Součástí stavby je odstranění stávajícího propustku v km 98,359 bez náhrady.

Součástí SO 01.4 je demolice pozůstatků betonových základů telefonního vedení, bývalých návěstidel, trakčních podpěr nebo zajišťovacích značek podél trati. Součástí SO 01.5 je demontáž a demolice stávajícího nástupiště v zastávce Kožušany. Součástí SO 01.6 je demolice stávajícího přístřešku na nástupišti v zastávce Kožušany. Vybourané jámy po základech budou zasypány materiálem vzniklým při stavbě.

Nepředpokládá se významný zásah do vegetace během výstavby. V okolí stavby se nachází pouze náletový porost, který bude odstraněn během výkopových a přípravných prací v nezbytně nutném rozsahu.

k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL

Stavba nevyžaduje trvalé zábory pozemků ZPF.

Stavba nezasahuje do pozemků PUPFL.

l) Územně technické podmínky

Poloha stavby je určena polohou stávající železniční trati. Staveniště je přístupné z dráhy i silnice. Stavba nepotřebuje napojení na stávající technické vybavení území a nevyžaduje přeložky mimodrážních inženýrských sítí.

m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Realizace stavby se předpokládá v termínu: červenec 2025 – listopad 2025

Výluka kolejové dopravy: 9. 7. – 18. 8. 2025 /41 N/

Nepředpokládá se časová koordinace s jinými stavbami.

n) Seznam pozemků podle KN, na kterých je stavba umístěna (a které slouží k její realizaci)

Dotčené pozemky:

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiná oprávnění
Blatce [605204]	452/1	Správa železnic, státní organizace

Blatec [605204]	452/3	Správa železnic, státní organizace
Blatec [605204]	447/43	MJM agro, a. s., Valtová Ivana JUDr.
Blatec [605204]	495/6	Státní pozemkový úřad
Blatec [605204]	452/8	České dráhy a.s.
Blatec [605204]	452/9	České dráhy a.s.
Blatec [605204]	452/10	České dráhy a.s.
Blatec [605204]	452/11	České dráhy a.s.
Blatec [605204]	452/12	České dráhy a.s.
Blatec [605204]	493	Správa silnic Olomouckého kraje
Blatec [605204]	452/6	Dragoun Hynek
Blatec [605204]	490	obec Blatec
Blatec [605204]	452/4	Správa železnic, státní organizace
Blatec [605204]	st. 228	Správa železnic, státní organizace
Blatec [605204]	452/13	Správa silnic Olomouckého kraje
Blatec [605204]	442/7	Gatol building s.r.o.
Blatec [605204]	442/12	Gatol building s.r.o.
Blatec [605204]	442/38	Gatol building s.r.o.
Blatec [605204]	442/58	Gatol building s.r.o.
Blatec [605204]	442/59	Gatol building s.r.o.
Blatec [605204]	433/15	EG CITY s.r.o., EUROGEMA CZ, a.s.
Blatec [605204]	454/1	Správa silnic Olomouckého kraje
Tážaly [672114]	188	Správa železnic, státní organizace
Kožušany [672106]	405	Správa železnic, státní organizace
Nemilany [703109]	1207/1	Správa železnic, státní organizace
Slavonín [750387]	1318	Správa železnic, státní organizace
Slavonín [750387]	1233/1	Správa železnic, státní organizace
Povel [710784]	493	Správa železnic, státní organizace
Nové Sady u Olomouce [710814]	625/1	Správa železnic, státní organizace
Povel [710784]	494/1	Správa železnic, státní organizace
Nové Sady u Olomouce [710814]	283/3	Povodí Moravy, s.p.
Hodolany [710873]	849/1	Povodí Moravy, s.p.
Hodolany [710873]	804/1	Správa železnic, státní organizace
Hodolany [710873]	935/2	Správa železnic, státní organizace

Hodolany [710873]	935/1	České dráhy a.s.
Hodolany [710873]	513/1	České dráhy a.s.

Zařízení staveniště:

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiní oprávnění
Blatec [605204]	452/3	Správa železnic, státní organizace
Blatec [605204]	452/8	České dráhy a.s.
Blatec [605204]	452/10	České dráhy a.s.
Hodolany [710873]	804/51	České dráhy, a.s.
Hodolany [710873]	804/52	České dráhy, a.s.

B.1.2. Celkový popis stavby

B.1.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Předmětná stavba je součástí elektrizované jednokolejné celostátní železniční dráhy na trati 301 Olomouc hl. n. – Nezamyslice (TÚDÚ 2201 12, 2201 G1, 2201 14).

V rámci stavby:

- stávající kolejový rošt bude v úseku Blatec – Olomouc hl. n. vyměněn za nový; kolejové lože bude vyčištěno a bude upravena GPK,
- stávající kolejový rošt bude v koleji č. 3 v ŽST Blatec vyměněn za nový; kolejové lože bude vyčištěno a bude upravena GPK,
- dojde k výměně výhybky č. 6 v ŽST Blatec za novou konstrukci na betonových pražcích,
- přejezdové konstrukce na přejezdech P7595, P7596, P7597, P7599 a P6522 budou sneseny a zřídí se nové rozebíratelné konstrukce odpovídající aktuálním vzorovým listům; přiměřeně k výměně přejezdových konstrukcí budou zrekonstruovány i kryty pozemních komunikací;
- bude odstraněn železniční propustek v km 98,359 bez náhrady,
- dojde k opravám, sanacím, obnově PKO atp. na mostních objektech v km 94,406, 94,879, 95,477, 96,789, 97,117, 97,673, 98,041, 98,732, 99,157, 100,238,
- v zastávce Kožušany bude demontováno stávající nástupiště s přístřeškem; dojde k vybudování nového nástupiště výšky 550 mm nad TK a nového moderního přístřešku,
- v ŽST Blatec a v zastávce Kožušany dojde k výměně venkovního osvětlení,
- dojde k úpravě trakčních podpěr a k výměně jednoho trakčního stožáru za nový; výměna napájecího kabelového vedení v ŽST Blatec,
- dojde k výměně stávajícího systému dálkového ovládání úsekových odpojovačů a opravě EOv v ŽST Blatec.

b) Účel užívání stavby

Stavba bude užívána jako stavba dráhy.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Hlavním cílem stavby je dlouhodobé udržení požadovaných parametrů trati provedením stavebních prací v mezistaničním úseku Blatec – Olomouc a v ŽST Blatec, odstranění

nevyhovujícího stavu dosluhujících nebo nefunkčních staveb a zařízení železniční dopravní cesty, zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících výstavbou nového nástupiště s přístřeškem v zastávce Kožušany.

Základní parametry trati zůstanou zachovány.

e) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba nijak nezasahuje do zásad územního plánování a svým prostorovým řešením a polohou nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

f) Informace o výjimkách z tech. požadavků na stavby a tech. požadavků

Stavba nevyžaduje povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

g) Podmínky závazných stanovisek

Demolice musí být v souladu zejména s vyjádřením jednotného environmentálního stanoviska a požadavky Správy železnic.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů (například dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů nebo zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

i) Základní bilance stavby

Stavba neklade nároky na zdroje surovin, elektrickou energii, pitnou vodu ani likvidaci odpadních vod.

Nakládání s výzkisem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné.

Zhotovitel bude postupovat při nakládání se stavebními a demoličními odpady v souladu s platnou právní úpravou takovým způsobem, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného využití a recyklace. Recyklovat a opětovně používat musí minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů. Tato povinnost vychází z nařízení vlády č. 352/2014 Sb. kap. 3.4.4 Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 s výhledem do roku 2035.

- čistá výkopová zemina (kód 170504, kat. O) bude použita na zpětné zásypy a terénní úpravy; zemina nevyužitá v rámci stavby bude prioritně využita k zasypávání (tj. k rekultivacím a terénním úpravám), příp. pro technologické zabezpečení skládek
- ocelové části budou demontovány nebo rozřezány a využity jako druhotná surovina (kód 170405, kat. O)
- beton z demolic objektů, základů TV, betonové pražce, betonové sloupy lze recyklovat předrcením a poté využít jako druhotné suroviny. K předrcení je přijímán materiál o max. rozměru 500 mm, a to buď separovaný, částečně separovaný nebo neseperovaný. Dle tohoto dělení jsou určovány ceny. (kód 170101, kat. O)
- stavební a demoliční suť (stavební hmoty na bázi přírodních materiálů – směsi betonu, cihel, tašek, keramických výrobků) lze recyklovat předrcením a poté využít jako druhotné suroviny. (kód 170107, kat. O)
- asfaltové směsi obsahující dehet, izolace proti vlhku a stékající vodě – mosty (kód 170301, kat. N) bude likvidován jako odpad kat. N – spalovna.
- nebezpečný odpad musí být předán firmě, která má oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady

Další druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly apod. budou tvořit menší podíl z celkového množství odpadů, který je možno uložit na skládku ostatních odpadů. Vznik významného množství nebezpečných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N (např. odpadní nátěrové hmoty a jejich obaly) musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

Vyzískaný materiál – kolejnice a pražce bude roztríděn a případná likvidace proběhne v režimu Správy železnic.

Ostatní odpady jsou uvedeny v souhrnné tabulce:

Soupis hlavních výzisků a odpadů dle Vyhl. 8/2021 Sb. (katalog odpadů):

Položka dle vyhl. 8/2021 Sb. druh výzisku, odpadu	kód	kat.	MJ	množství	SO	způsob nakládání
Beton, směsi oddělené frakce betonu cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106	170101	O	t	50,00 20,25 43,00	02 03 01	recyklace
Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503 čistá výkopová zemina	170504	O	t	600,00 460,64	02 03	trvalá skládka
Železo a ocel	170405	O	t	10,00 6,69 1,2	02 03 01	výkup
Směsné kovy	170407		t	0,11	03	výkup
Asfaltové směsi obsahující dehet	170301	N	t	4,40	03	skládka S-NO
Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	170302	O	t	115,00	01	recyklace
Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 170507	170508	O	t	560,00 128,00 13300,00	02 01	odvoz na plochy s probíhajícími terénními úpravami a zásyp nového nástupiště v zast. Kožušany; odvoz se týká podsítného materiálu po projetí strojní čističkou (13 300 t) a odtěženého stávajícího kameniva kol. lože pod výh. č. 6 v ŽST Blatec (128 t). Takto malé množství kameniva z ekonomických důvodů nerecyklujeme.
Porcelánové izolátory a odpojovače	160216	O	t	0,44	03	skládka
Sklo	170202	O	kg	20	03	skládka, recyklace
Plasty	170203	O	t	3,63 1,00 0,27	01 02 03	spalovna, recyklace
Kovové části výhybek znečištěné	170409	N	kg	16	03	
Kabely znečištěné	170410	N	kg	4	03	
Kabely neznečištěné	170411	O	kg	45	03	recyklace
Izolační materiály znečištěné	170603	N	kg	2	03	
Směsný stavební odpad	170904	O	t	2	01	skládka
Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	200121	N	t	1,90	03	
Směsný komunální odpad	200301	O	t	0,52	03	skládka

Příklad skládek a firem:

firma	adresa sídla fy,	Tel., fax, Email	poznámka
Technické služby města Olomouc, a.s. Sběrový dvůr pro podnikatele	u Panelárny 3, 779 00 Olomouc	+420 730 815 033	papír, plast, dřevo asfaltové směsi stavební a demoliční odpady nebezpečný odpad
RESTA EKO s.r.o.	Nový Dvůr, 779 00 Nový Dvůr	+420 585 316 468	recyklace stavebních odpadů recyklace kameniva z kolejového lože
Bergasto a.s. – Olomouc	Palackého 75/21, 779 00 Olomouc – Nová Ulice	+420 588 881 204	sběr ostatních a nebezpečných odpadů

V tabulce je uveden příklad firem, které se zabývají zpracováním, přepravou nebo likvidací různých druhů odpadů v regionu stavby. Tato nabídka je určena dodavateli jako přehled a je pouze orientační. Podrobnější informace lze dohledat na informačním systému odpadového hospodářství VISOH 2 - Mapa stacionárních zařízení (mzp.cz).

Zhotovitel je povinen zpracovat Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby (viz příloha B.1 směrnice SŽ SM096) a současně Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady (viz příloha B.2 směrnice SŽ SM096).

j) Základní předpoklady výstavby

Hlavní práce na realizaci stavby se předpokládají v jedné etapě při vyloučeném železničním provozu v termínu 9. 7. – 16. 8. 2025 /41 N/. Práce na SO 03.9, SO 03.10, SO 03.11 a SO 03.12 proběhnou mimo výluky trati v měsících září až listopad (předpoklad). Dokončovací práce budou pokračovat po ukončení výluky trati. Stavební objekt SO 01.9 Následné podbití je plánován na jarní výluky v roce 2026. Podrobný harmonogram prací ve výluce je součástí přílohy č. 1 této dokumentace (TPVP).

k) Základní požadavky na předčasné užívání stavby a zkušební provoz stavby

SO 03.3, SO 03.4, SO 03.5, SO 03.6, SO 03.7, PS 03.8, SO 03.13 budou uvedeny do zkušebního provozu jako jedna stavba po úspěšné technicko-bezpečnostní zkoušce.

U ostatních SO, PS není uvažováno s předčasným užíváním stavby ani se zkušebním provozem.

B.1.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba nijak nezasahuje do zásad územní regulace a svým prostorovým řešením, zejména výškou stavby a její polohou nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Stavba neobsahuje prvky požadující urbanistické a architektonické řešení. Architektonické řešení se drží standardů a modelových řešení Správy železnic, s.o. a je přizpůsobeno charakteru okolí.

B.1.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

Jedná se o obnovu zařízení železniční dopravní cesty celostátní elektrizované jednokolejné trati. Jmenovitě je pak součástí akce souvislá výměna kolejového roštu, výměna jedné

výhybky, čištění kolejového lože, úprava GPK, zřízení nových přejezdových konstrukcí, výměna nástupiště s přístřeškem, oprava deseti mostních objektů, zrušení propustku bez náhrady, výměna venkovního osvětlení, úprava trakčních podpěr, výměna systému dálkového ovládání úsekových odpojovačů, oprava EOv a výměna napájecího kabelového vedení. Vzhledem k tomu, že nedojde k výraznému posunu osy koleje mimo drážní těleso, mostní konstrukce a úrovňová křížení budou zachovány, nebude mít stavba po svém dokončení vliv na okolní území.

Veškeré sítě budou před začátkem stavebních prací vytyčeny, vyvěšeny nebo chráněny.

Podrobné informace ohledně jednotlivých stavebních objektů viz odstavec B.1.2.7

b) Celková bilance nároků všech druhů energií

Viz odstavec B.1.2.1, písmeno i)

c) Celková spotřeba vody

Viz odstavec B.1.2.1, písmeno i)

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů

Viz odstavec B.1.2.1, písmeno i)

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě. Stavba využívá neveřejnou drážní síť.

B.1.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Během stavby a po jejím dokončení budou zajištěny požadavky bezbariérového užívání staveb v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se to především řešení úrovnových křížení a zabezpečení výkopů a stavenišť.

B.1.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost stavby na provozované dráze je řešena v rámci platné legislativy (zákon o drahách) a s ohledem na stávající předpisy spojené s provozováním dráhy. Stavba není stavbou veřejně přístupnou, zákonem o drahách je vstup na dráhu, s výhradou míst k tomu určených (např. nástupiště, podchod, výpravní budovy, přejezdy a přechody), zcela zakázán.

a) Ochrana před vlivem trakčních a energetických vedení

Podmínky pro stavby v ochranném pásmu a mimo ochranné pásmo železnice elektrizované trakčním systémem:

- v blízkosti elektrizované železniční trati – trakčního vedení vn 3kV DC je nutno zajistit a dodržovat veškerá ochranná a bezpečnostní opatření dle platné legislativy, zejména dle ČSN 341500 ed.2, ČSN EN 50110-1 ed.3, ČSN EN 50122-1 ed.2, TNI 343100, TNŽ 343109 a předpisu Bp1 a Bp3. Do vzdálenosti 30 m od živých částí elektrických zařízení pod napětím, se nesmí pracovat se souvislým proudem vody.
- v blízkosti elektrizované železniční tratě 3 kV DC s možností výskytu bludných proudů je pro účinnou ochranu před jejich korozním vlivem nutno chránit (na základě korozního měření dle TKP v dané oblasti) případná zemní kovová úložná zařízení.
- zhotovitel bude postupovat ve smyslu Zákona o drahách v platném znění, zákon 266/94Sb., §5a – Styk dráhy s cizím vedením.

Při stavbě nebude zřizováno neutrální pole a nebude zasahováno do konfigurace trakčního vedení – nebude změna schématu. Budou dodrženy podmínky pro provádění prací v ochranných pásmech silnoproudých a sdělovacích kabelů, nadzemních vedení a energetických zařízení.

- mostní objekty a jejich zábradlí budou dle ČSN 50 122-1, ČSN 50 122-2, ČSN 50 122-3 a ČSN 34 1500 ed2 nově ukolejněny. Ukolejnění těchto konstrukcí proběhne v rámci SO 03.2 t.ú. Blatec – Olomouc hl.n., ukolejnění žkm 99,472 – 93,350.

b) Ochranná opatření proti vlivu bludných proudů

Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, jsou mostní objekty zařazeny do 4. stupně korozní agresivity. Při řešení ochrany jsou využita základní ochranná opatření na úrovni

primární a sekundární ochrany dle SŽ S13 část třetí, s propojením výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce:

- vodotěsná izolace, impregnace, nátěry a nástřiky
- krytí výztuže betonem (min. 4 cm); betony splňují požadavky zejména na obsah chloridů a vodní součinitel stanovený v SŽ S13, resp. v ČSN P ENV 206.
- uložení zábradlí na patní plech oddělený podlitím plastbetonem
- provedení celoplošné izolace
- vodivé propojení výztuže spodní stavby, vodivé propojení výztuže nosné konstrukce a jejich vyvedení na povrch (např. do ocelových destiček opatřených šroubem nebo závitem) pro měření – viz SŽ S13.

B.1.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

B.1.2.6.1 PS 01 – Zabezpečovací zařízení

Stávající stav

Traťová zabezpečovací zařízení 3. kategorie v t. ú. Olomouc hl.n. – Blatec je zřízeno dle TNŽ 34 2620, typ AH-83, rok výroby 1992, kolejové obvody dvoupásové 75 Hz. Venkovní kabelizace v neplněném provedení.

Staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie v ŽST Olomouc hl.n. je vybudováno dle TNŽ 34 2620, typ ESA 11 (ESA 44) elektronické stavědlo s panely EIP, se soubory PMI pro ovládání přestavníků a jednotkami SLI pro ovládání indikátoru PUR. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity kolejové obvody KOA-1 a počítače náprav ACS2000. Ovládání se provádí z JOP CDP Přerov. Rok výstavby 2015 - 2017.

Staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie v ŽST Blatec je vybudováno dle TNŽ 34 2620, typ TEST B14, rok výroby 1990, elektromotorické přestavníky, světelná návěstidla, kolejové obvody dvoupásové 75 Hz se stykovými transformátory DT075 a přijímači EFCP2. Staniční zabezpečovací zařízení je ovládané místně. Poslední rekonstrukce 2022 (přemístění technologie do nového reléového objektu).

Přejezd P7595 v km 92,510 je zabezpečen PZS 3ZBI typu PZZ-RE. Rok výstavby 2020. Kontroly a ovládání DK ŽST Blatec.

Přejezd P7596 v km 96,103 je zabezpečen PZS 3SBI typu AŽD 71. Rok výstavby 1986, poslední rekonstrukce 2020. Kontroly a ovládání JOP CDP Přerov.

Přejezd P7597 v km 97,545 je zabezpečen PZS 3SBI typu PZZ-RE. Rok výstavby 2005. Kontroly a ovládání JOP CDP Přerov.

Přejezd P7598 v km 98,416 je zabezpečen PZS 3ZBI typu PZZ-RE. Rok výstavby 2023. Kontroly a ovládání JOP CDP Přerov.

Přejezd P7599 v km 99,184 je zabezpečen PZS 3ZBI typu PZZ-RE. Rok výstavby 2020. Kontroly a ovládání JOP CDP Přerov.

Přejezd P6522 v km 100,060 je zabezpečen PZS 3SBI typu PZZ-RE. Rok výstavby 2013. Kontroly a ovládání JOP CDP Přerov.

Nový stav

Bude provedena demontáž a zpětná montáž venkovních prvků zabezpečovacích zařízení v prostoru realizace opravných prací na železničním svršku a vyvolané úpravy kabelových tras. Případné nově pokládané kabely budou s ochranným kovovým obalem respektující případné budoucí použití střídavé trakční proudové soustavy 25 kV, 50 Hz AC podle ČSN 34 2040 ed.2. Lanová propojení budou nově typu Cembre, vzhledem k připojení zpětných kabelů k měničům Grygov a nutnosti zdvojování propojek bude provedeno projednání s DLZT a upřesnění typů souprav stykových bodů. Součástí je oprava dokumentace (KSUTP a Schéma izolace).

B.1.2.6.2 Silnoproudá technologie, trakční a energetická zařízení

Stávající stav

Dotčené traťové úseky 2201G1 žst. Blatec, 220114 Blatec – Olomouc hl.n., 220112 Vrbátky - Blatec se nachází na železniční trati Olomouc hlavní nádraží - Nezamyslice, č. trati 764 00 dle Prohlášení o dráze. Předmětný úsek je elektrizován stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV DC, trakční vedení je provedeno dle parametrů vzorové sestavy „J“. Trakční vedení bylo zřízeno v rámci stavby „ČSD 02 – Olomouc – Nezamyslice Elektrizace trati“ s uvedením do provozu počátkem roku 1993.

Železniční stanice Blatec je z pohledu silnoproudého napájení připojena k DS E.ON, hladina 22kV. Zdrojem napájení je trafostanice 22/0,4kV v majetku Správy železnic, státní organizace, provozovatel Oblastní ředitelství Ostrava. Trafostanice napájí silnoproudá zařízení dráhy, z rozvodu nejsou připojeny mimodrážní odběratelé. V provozu je napájení zab. zařízení, elektrického ohřevu výhybek, venkovní osvětlení, zásuvkové stojany (zařízení služeb), napájení rozvodů VB, DOÚO a původní systém DŘT. Záložní napájení vybraných odběrů (zabezpečovací a sdělovací zařízení) je provedeno ze sítě napájení zab. zařízení – kabelového rozvodu 6kV – staniční transformovny č. 354 Blatec.

Z pohledu trakčního napájení je trakční vedení připojeno k TNS Grygov, původním venkovním napájecím vedením 3kV DC IT a zpětným vedením trakčního proudu. Přivedení napájecího vedení 3kV DC IT a zpětného vedení pro odvod trakčního proudu bylo realizováno příhradovými stožáry přes dobývací prostor pískovny mezi obcemi Grygov a Blatec (Kožušany). Toto venkovní vedení má délku několik kilometrů, v blízkosti žst. Blatec přechází do zemní kabelové trasy. Napájecí vedení je ukončeno na trakční podpěře č. 13A, zpětné vedení je ukončeno v rozváděči RZK u kolejiště na úrovni žkm 93,042. Z RZK vede kabelové propojení do kolejiště na stykové transformátory. Zemní kabelová trasa napájecího a zpětného vedení je provedena kabely 4x 10-AXEKCY 1x240 mm² a 3x AYY 1x500 mm².

DOÚO (dálkové ovládání úsekových odpojovačů TV) žst. Blatec je v současném stavu provedeno jako původní, pro ovládání je použit typový pult POZ-8A. Ovládací panel je v současném stavu pro 3-vodičové ovládání, pohony odpojovačů jsou typu 2000/200 EŽ Praha pro 3-vodičové zapojení. Stávající vícežilová kabeláž typu AYKY a CYKY k pohonům již nemá požadované izolační vlastnosti a některé žíly jsou přerušeny. Není zajištěn dobrý technický stav a bezpečný provoz daného zařízení. Zařízení je možno ovládat místně, dálkově z místnosti vedle dopravní kanceláře, nebo ústředně ze stanoviště ED Přerov. Přenosovým zařízením je technologie výrobce Teco Kolín – automat Tecomat, který je připojen do stávající komunikační sítě provozované SŽT (servisované ČD - Telematika, a.s.). Rozváděč RDRT se stávající telemechanikou je také umístěn v provozní místnosti VB.

Ukolejnění trakčních podpěr nesoucích odpojovače je provedeno jako přímé, 2x ukolejňovacím lanem dle stávajícího schéma KSU a TP. Toto řešení ukolejnění trakčních podpěr nesoucích odpojovače odpovídá dříve platné normě, dle které je zařízení provozováno. Aktuálně platné předpisy toto neumožňují z důvodu zamezení negativních účinků bludných proudů DC trakce. Dle ČSN EN 50122-1 ed.2 nesmí dojít uzemnění „izolované“ kolejnice přes základ TP.

Venkovní osvětlení žst. Blatec a vnější zemní kabelové rozvody vč. zásuvkových stojanů byly realizovány v roce 1972. Elektrický ohřev výhybek byl proveden v roce 2004 v rámci 1.stavby rekonstrukce výhybek. Napájení a ovládání osvětlení je součástí původní elektroinstalace v DK VB žst. Blatec. V rámci úpravy nástupišť v roce 2020 bylo postaveno 12 nových perónních stožárů pro osvětlení nástupišť.

Stávající stav zařízení v žst. Blatec:

- Trafostanice původní, příhradová, 22/0,4kV, osazená olejovým transformátorem. Původní rozváděč NN trafostanice. Umístění částečně na cizím pozemku.
- Kabelové rozvody NN jsou původní, řešeny pouze dílčí opravy v rámci změny na odběrech el. energie, resp. na napájení zab. zařízení. Původní oceloplechové a litinové skříně.
- EOv provozován 20 let, stav na kompletní výměnu technologie, kabelů vč. výzbroje na výhybkách.
- Venkovní osvětlení železniční stanice - v provozu původní výbojkové osvětlení kolejiště a nákladových ploch, nástupiště osvětleny nově sklopnými stožáry s LED svítidly, ovládání v DK ruční obsluhou v původním elektroinstalačním rozváděči.
- Dispečerská řídicí technika – původní telemechanika vč. rozváděče DŘT, komunikace po ADSL modemech, zahrnuje ovládání a signalizace úsekových odpojovačů TV a staniční STS 6kV. Dohled je vyveden na ED Přerov.
- Dálkové ovládání úsekových odpojovačů, v provozu původní ovladač typu POZ-8A umístěný ve VB, kabelizace z doby výstavby, ovládání odpojovačů s motorickými pohony původní. Ovládací kabelizace dle aktuálních technických podmínek výrobců ve vícevodičovém zapojení.

- Trakční vedení - v železniční stanici nutná rekonstrukce systému DOÚO, rekonstrukce opojovačů TV vč. motorických pohonů. Rekonstrukce ukolejnění v celé stanici. Současně je nutná přeložka části napájecího a zpětného trakčního vedení 3kV DC IT v rozsahu posledního úseku v zemní trase. Eliminace rizika ohrožení osob a blízké civilní infrastruktury při zemní poruše. Původní trasa je vedena přes dnes zastavěnou oblast. Správce řeší izolační poruchy. Vedení uloženo v některých místech mělko, v kolizi se stávajícím betonovým plotem zahrady. Vedení v zemi křížuje místní komunikaci se silniční dopravou.

V mezistaničním úseku Olomouc – Blatec je také použita na systému TV typová sestava „J“. Na tomto úseku je nutné vyměnit staticky narušenou trakční podpěru. Dále provést u 40 ks trakčních podpěr nové základové hlavičky. Původní jsou narušené korozními vlivy a působením vnějších vlivů, zejména vody a mrazu. Současně je nezbytně nutné vyměnit původní ukolejňovací vodiče a staré průrazky typu UPO za nové s opakovatelnou funkcí.

Železniční zastávka Kožušany je v současné době umístěna vč. přístupové cesty na pozemku Správy železnic, s.o. v k.ú. Kožušany. Nachází se také v t.ú. Olomouc – Blatec. Původní řešení stávajícího osvětlení je provozováno obcí Kožušany. Sestává z nesklopných 6 m stožárů s výbojkovými svítidly vč. připojení kabelizací NN na venkovní osvětlení obce. Není splněn předpis provozovatele dráhy E11, zařízení není provozováno správcem dráhy.

SO 03.1 a SO 03.2 t.ú. Blatec – Olomouc hl.n., TV a ukolejnění v žkm 99,472 – 93,350

V rámci SO je řešena výměna trakční podpěry (TP) č.14 včetně základu, veškerého převěšení a ukotvení TV. Dále montáž nových hlaviček na trakční podpěry – 42x (TP č.: 15 2x, 16 2x, 18, 23, 24, 25, 32 2x, 37, 38, 39, 42, 43, 45 2x, 46 2x, 48, 52, 53, 54, 58 2x, 59 2x, 66, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89 2x, 90 2x, 96, 97 a 98), včetně očištění stávajících základů. Detaily uvedeny v projektové dokumentaci. Obsahem SO ukolejnění vodivých konstrukcí je výměna stávajícího individuálního řešení ukolejnění (montáže, demontáže) za nové individuální ukolejnění. S ohledem na stejnosměrnou trakční soustavu je nutné provést ukolejnění pomocí opakovacích průrazek. Nově budou ukolejňovány nadzemní kovové části mostů, popř. propustků (zábradlí) v celém úseku stavby. Součástí objektu jsou demontáže vč. likvidace odpadů.

SO 03.3, SO 03.4, SO 03.5, SO 03.6, SO 03.7, PS 03.8

SO 03.3 ŽST Blatec – DOÚO vč. kabelizace

Stavební objekt řeší rekonstrukci kabelizace dálkového ovládání úsekových odpojovačů TV vč. výměny 9 ks odpojovačů TV v ŽST Blatec. 8 ks odpojovačů bude vybaveno motorovými pohony. Dva z odpojovačů jsou provedeny s izolovaným zemním svodem zemnicího nože. Jeden odpojovač TV zůstává s ručním ovládáním. Odpojovače TV jsou navrženy s izolační hladinou 25kV. Rekonstruován bude také systém ovládání, budou instalovány dva ovladače. MS1 ve VB pro dálkové a ústřední ovládání 6ks odpojovačů, MS2 ve venkovním prostoru pro spřažené ovládání odpojovačů se zemnicími noži. Ovladač MS1 bude propojen do RDRT bezpotenciálově pomocí optického propoje. Součástí objektu jsou také úpravy silnoproudých a komunikačních kabelů, instalace rozváděče RZS (rozdávěč zálohované sítě) a instalace rozváděčů s oddělovacími transformátory pro napájení ovladačů MS1 a MS2. V objektu jsou souborně řešeny všechny stavební (zemní) práce na kabelových trasách vč. souvisejících objektů EO, VO, KR NN z důvodu sdružené zemní kabelové trasy. Součástí objektu jsou demontáže vč. likvidace odpadů. Dodaná technologie (úsekové odpojovače, ovladač MS1) bude mít schválené technické podmínky dle směrnice SŽDC č. 34 v platném znění.

SO 03.4 ŽST Blatec – ukolejnění

Stavební objekt řeší rekonstrukci ukolejnění v celé železniční stanici vč. výměny přímého ukolejnění za ukolejnění přes průrazky. Instalovány budou průrazky jak 250, tak i 500V. Návrh je proveden dle typového sestavení s jedním ukolejňovacím lanem nebo se zdvojením lan. Projekt také řeší rekonstrukci uzemnění svodu bleskojistky na samostatný zemnič. Součástí objektu jsou demontáže vč. likvidace odpadů.

SO 03.5 ŽST Blatec – venkovní osvětlení

Bude provedena kompletní rekonstrukce osvětlení kolejiště v celém jeho rozsahu. Osvětlení nástupiště (POS – perónní osvětlovací stožáry) je po rekonstrukci, bude ponecháno a pouze

doplněno o jeden 6m stožár s LED svítidlem. Na stávající 6m stožár bude dle projektu doplněn trojvýložník osazený dvěma stávajícími a jedním novými svítidlem pro osvětlení ploch. Dojde k novému přečíslování stožárů. Stávající stožáry typu JŽ budou demontovány vč. odbourání původních základových patek. Nové stožáry jsou navrženy sklopné výšky 12 m s LED svítidly, osazení stožárů na zhotovené základové patky s přírubou, patky zhotoveny samostatně v betonárce. Návrh je proveden dle definovaných ploch v souladu s předpisem SŽDC E11 v platném znění. U nákladní plochy (točna) budou stožáry umístěny pouze vně, na začátku a na konci nákladkové plochy z důvodu omezení poškození. Zároveň budou doplněny ochranou ocelovou zábranou s výstražným značením. Zábranami budou vybaveny také další stožáry dle projektové dokumentace. Pokládka zemní kabelizace NN je navržena s maximálním respektováním stávajících tras, u stožárů bude jednotlivě realizováno strojené uzemnění vč. použití zemních tyčí. V rámci SO bude dodán nový rozvaděč osvětlení RO ve venkovním pilířovém provedení, situovaný u jihozápadní stěny VB v sestavě s ostatními rozvaděči. Z rozvaděče bude vedena nová kabelizace k novým stožárům osvětlení, dále budou také naspojovány stávající kabely světelných okruhů nástupišť, které jsou po rekonstrukci. Rozvaděč RO bude vybaven PLC řídicím systémem a prvky pro začlenění do DDTS ŽDC – k samotnému začlenění do dálkové diagnostiky ale v rámci stavby nedojde. Do DK bude doplněn nadřazený ovladač MSU s dotykovou obrazovkou pro ovládání OSV a EOVS. Oba systémy budou dohledovány místně zaměstnancem řízení dopravy. Dodaná technologie (stožáry, svítidla, ovladač) bude mít schválené technické podmínky dle směrnice SŽDC č. 34 v platném znění. Podrobnosti jsou uvedeny v projektové dokumentaci.

SO 03.6 ŽST Blatec – elektrický ohřev výhybek

EOVS je ve stanici osazen na dvou výhybkách č.2 a č.5. V rámci stavby bude provedena kompletní výměna topných souprav a kabelizace. Stávající vnitřní rozvaděč REOV ve VB bude demontován a nahrazen novým REOV s proudovými chrániči ve venkovním provedení. Nový REOV bude osazen venku v sestavě s rozvaděčem osvětlení (RO) u jihozápadní stěny VB. Rozvaděč REOV bude vybaven PLC řídicím systémem a prvky pro začlenění do DDTS ŽDC – k samotnému začlenění do dálkové diagnostiky ale v rámci stavby nedojde. Systém EOVS bude dohledován místně zaměstnancem řízení dopravy prostřednictvím MSU dodaného v rámci SO 03.5. Dodaná technologie (REOV a řídicí systém) bude mít schválené technické podmínky dle směrnice SŽDC č. 34 v platném znění.

SO 03.7 ŽST Blatec – kabelové rozvody NN

V rámci tohoto SO bude provedena obnova kabelů NN mezi stožárovou trafostanicí 22/0,4kV, resp. rozvaděčem RST a kabelovými skříněmi KS1 (KS1A) u VB a nové KS2 u RD SZZ. Stávající zděná KS1 (KS1A) bude odpojena a zrušena, nová celoplastová skříň bude osazena u jihozápadní stěny VB. Z nové KS1 bude provedeno napájení nového RO, REOV a zpětně připojena VB, resp. rozvaděč NN v DK vč. dalších vývodů. Stávající vestavný rozvaděč R1 v DK bude redukován na nutný rozsah pro napájení elektroinstalace VB. Ostatní prvky pro napájení a ovládání osvětlení budou demontovány. KS2 je po výměně a bude ponechána stávající. Do KS2 bude přiveden nový napájecí kabel NN z RST. Dále budou vyměněny dva zásuvkové stojany ZS za nové s jejich začleněním do systému zařízení služeb, vč. samostatného fakturačního měření s dálkovým odečtem dle aktuálních podmínek. Ostatní ZS a část původních KS budou demontovány bez náhrady. SO dle zadání investora není náhrada stávající trafostanice, která zůstává původní.

PS 03.8 ŽST Blatec – dispečerská řídicí technika

V provozní místnosti ve VB bude stávající RDRT demontována a nahrazena novým rozvaděčem s telemechanickou jednotkou. Nový rozvaděč DRT ozn. RDRT je navržen dle komunikačních standardů OŘ Ostrava, SEE Olomouc. Bude umístěn na místo původního REOV ve skříňovém provedení. Propojení s novým ovladačem MS1 DOÚO bude přes optické oddělení. Vnější komunikace s ED Přerov bude po stávajících komunikačních dálkových kabelech. DRT zahrnuje nejen povely a signalizaci DOÚO, ale také povely a signalizaci stávající RZS a R6kV ve stávající STS 6kV ŽST Blatec. Součástí řešení jsou také odpovídající úpravy v provozovaném systému RTIs na ED Přerov vč. všech verifikací signálů, oživení komunikace, úprav SW, zkoušek a dokumentace skutečného provedení.

SO 03.9, SO 03.10, SO 03.11, SO 03.12

SO 03.9 ŽST Blatec – TV, přeložka napájecí vedení 3kV DC od TP č.40

SO 03.10 ŽST Blatec – TV, přeložka zpětné vedení od TP č.40

SO 03.11 ŽST Blatec – TV, uzemnění a ukolejnění NV

SO 03.12 ŽST Blatec – křížení a souběh mimodrážní sítě

Z pohledu trakčního napájení je trakční vedení Nezamyslice – Olomouc (mimo) připojeno k TNS Grygov, původním venkovním napájecím vedením 3kV DC IT. Přejít z venkovního na kabelové vedení je zajištěn na poslední příhradové podpěře TP č. 40 v blízkosti železniční stanice Blatec. Při výluce TNS Grygov je TV železniční stanice Blatec napájeno z TNS Nezamyslice. V novém stavu bude napájecí vedení tvořeno kabely 4 x 10-AXEKCEY 500mm², zpětné kabelové vedení bude rovněž tvořeno kabely 4 x 10-AXEKCEY 500mm². Napájecí a zpětné kabelové vedení bude na stávajícím st.č.40 svedeno do původní zemní trasy. Pro svody jsou navrženy nové ocelové kryty. Kabely mimo úseku pod silnicí bude vedeny v betonových žlabech TK2 – viz. vzorový řez kabelovou trasou. Rozměr výkopu je navržen šířky 1,4m a hloubky 1,3m pro možnost práce v nezajištěném výkopu. Krytí kabelu pod parkovací plochou musí být minimálně 100 cm, ve volném terénu 70 cm dle ČSN 73 6005. Kabely budou uloženy ve žlabech typu TK2 s podkladovou vrstvou ze suchého betonu. Následně bude proveden dosyp nakupovaným pískem, budou položeny výstražné červené fólie a trasa bude zasypána vytěženým materiálem. Kabely zpětného vedení budou ukončeny v nové skříni RZK a bude provedeno nové propojení ze skříňe RZK na střed stykového transformátoru kabely 8 x 120 CGAU v koleji č.1. Součástí řešení jsou také rozebratelný povrch nad trasou kabelu v pruhu parkovacích stání vč. zaasfaltování dotčené plochy silniční komunikace. Součástí přípravy kabelové trasy jsou také demontáže dotčených částí asfaltového povrchu komunikace. Detaily viz projektová dokumentace.

SO 03.13 t. ú. Blatec – Olomouc hl. n., zast. Kožušany – přípojka NN a venkovní osvětlení

Na zástavce bude vybudováno nové venkovní osvětlení nástupiště a přístupového chodníku na pozemku SŽ, s.o. Ve stávajícím stavu je osvětlení v majetku obce a bude demontováno a předáno obci Kožušany. Nové osvětlení bude provedeno sklopnými stožáry 6 m s LED svítidly. Stožáry jsou situovány v koordinaci s rekonstrukcí nástupiště. Pro napájení osvětlení bude zřízeno nové OM NN (cca 3x25A) pro SŽ. RE je navržen na začátek přístupového chodníku, kde bude celá sestava RE (elektroměrový rozváděč), RO (rozdávěč napájení a ovládání osvětlení). Napájecí obvod RO bude vybaven předřazeným rozváděčem s oddělovacím transformátorem z důvodu bezpečnosti a ochrany veřejné distribuční sítě před trakčním potenciálem resp. bludnými proudy DC trakce. Základové patky stožárů osvětlení nástupiště budou samostatně zhotoveny v betonárce a provedeny pro montáž stožárů na přírubu. Do kabelové trasy stožárů bude položen zemnicí pásek dle projektu.

B.1.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

Pro znovuzískanou asfaltovou směs na jednotlivých SO (níže) zhotovitel bude postupovat dle vyhlášky č. 283/2023 Sb.

B.1.2.7.1 SO 01.1 – ŽST Blatec, výhybka č. 6

Stávající stav

Stávající výhybka č. 6 v ŽST Blatec vyrobena v roce 1988 tvaru JS49 1:7,5-190 na dřevěných pražcích bude demontována a odvezena na úložiště v ŽST Vrbátky.

Nový stav

Na místo stávající výhybky se vloží nová konstrukce stejného tvaru. Kamenivo kolejového lože se kompletně odtěží a pod výhybku a připoje se doplní nové kamenivo fr. 31,5/63 tř. BII. Zároveň s výhybkou dojde k obnově i přípoju do traťové koleje směr Vrbátky (Prostějov) a do staniční koleje k navazující výh. č. 5. Součástí výhybkové konstrukce budou i tři páry LIS – ve středové části, před ZV směrem k výh. č. 5 a za KV do traťové koleje. Po strojním provedení úpravy GPK výh. č. 6 včetně přípoju dojde ke zřízení bezstykové koleje. Úprava GPK bude provedena i na spojce do výhybky A1 a na koleji vlečkaře včetně jeho výhybky A1 dle projektu SŽG. Svary budou provedeny aluminotermické.

B.1.2.7.2 SO 01.2 – ŽST Blatec, kolej č. 3

Stávající stav

Svrškový materiál koleje č. 3 v km 92,406 – 93,082 (dl. 676 m) je tvořen užitými kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB5. Kolejový rošt bude snesen, převezen na uložisko v ŽST Vrbátky a demontován.

Nový stav

Nově se osadí kolejnicové pásy délky 120 m tvaru 49E1 na nové betonové pražce B91T/2 s rozdělením „u“. Kolejové lože v koleji č. 3 bude strojně vyčištěno, předpokládaný odpad kameniva KL je 30 %. Odpad bude rozprostřen na pozemky SŽ takovým způsobem, aby nedošlo ke zhoršení stability drážního tělesa, ke zhoršení rozhledových poměrů na přejezdech a ke zhoršení odtokových poměrů – aby se voda nezadržovala blízko drážního tělesa a nedocházelo k podmáčení. Přesná místa určí během prací zástupce ST. Před strojní úpravou geometrické polohy koleje (GPK) bude kolejové lože doplněno kamenivem fr. 31,5/63 tř. BII. GPK bude provedeno dle projektu SŽG včetně navazujících výhybek č. 1, 2, 4, 5 a koleje č. 1. Součástí strojní úpravy bude dynamická stabilizace. V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej, všechny svary včetně závěrných budou realizovány jako stykové s odtavením.

B.1.2.7.3 SO 01.3 – Blatec – Olomouc, kolej č. 1 – železniční svršek

Stávající stav

Stávající kolejový rošt je vesměs tvořen kolejnicemi tv. T nebo S49 na betonových pražcích SB3/4 nebo SB5. V celé délce mezistaničního úseku v km 93,154 až 100,855 dojde k výměně kolejového roštu. Zůstanou pouze VPS pražce na přejezdu P6522 v km 100,060, kompletní rošt na P7598 v km 98,416 a mostnice na mostním objektu „Novosadský most přes Moravu“ v km 98,732. V obloucích před výh. č. 6 v ŽST Olomouc v km cca 98,839 až 100,807 jsou osazeny pražcové kotvy. Kotvy jsou ve špatném technickém stavu a po demontáži budou převezeny společně s ostatním materiálem na uložisko do Olomouce Černovíra, kde je převezme zástupce ST.

Nový stav

Kolejové lože bude strojně vyčištěno, předpokládaný odpad je 50 %. Odpad bude rozprostřen na pozemky SŽ takovým způsobem, aby nedošlo ke zhoršení stability drážního tělesa, ke zhoršení rozhledových poměrů na přejezdech a ke zhoršení odtokových poměrů – aby se voda nezadržovala blízko drážního tělesa a nedocházelo k podmáčení. Před strojní úpravou geometrické polohy koleje (GPK) bude kolejové lože doplněno kamenivem fr. 31,5/63 tř. BII. GPK bude provedeno dle projektu SŽG, součástí strojní úpravy bude dynamická stabilizace. Nově se osadí kolejnicové pásy délky 120 m tvaru 49E1 na nové betonové pražce B91T/2 s rozdělením „u“. U mostního objektu „Novosadský most přes Moravu“ v km 98,732 budou za pozednicemi vloženy nové VPS pražce se speciálním vrtáním na osazení pojistných úhelníků – 19 ks VPS pražců na každé straně mostu. V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej, všechny svary včetně závěrných budou realizovány jako stykové s odtavením.

V mezistaničním úseku se kombinují kolejnice R260 a R350TH v pásech délky 120 m. Vysokopevnostní kolejnice budou:

km 93,154 – 93,394	ihned za výh. č. 1 v ŽST Blatec	2 x 2 pásy
km 96,394 – 97,474	směrový oblouk v Nemilanech	2 x 9 pásů
km 99,775 – 100,855	před výh. č. 6 v ŽST Olomouc hl.n.	2 x 9 pásů

Do stavby se použije celkem 40 pásů kolejnic R350HT, zbývající 4 pásy zhotovitel převezme na uložisko v ŽST Olomouc, část Černovír; místo určí zástupce ST. Vysokopevnostní kolejnice budou umístěny vždy ze směrové přímé do směrové přímé (km polohy se mohou drobně měnit dle návrhu schéma BK od zhotovitele). Všechny stávající LISy budou nahrazeny novými. V úsecích s novými kolejnicemi pevnosti R350HT budou vloženy LISy z oceli vyšší jakosti. Před svařením do BK a vevařením LIS vždy nutno odsouhlasit se zástupcem ST.

V místě směrových obloucích o R=248 m a R=240 m dojde k rozšíření rozchodu.

od km 100,149 757	pražce s rozšířením +2,5 mm	6 ks
od km 100,152 757	pražce s rozšířením +5,0 mm	198 ks (186+2x6)

od km 100,270 509	pražce s rozšířením +2,5 mm	6 ks
od km 100,273 509	pražce bez rozšíření	
od km 100,381 073	pražce s rozšířením +2,5 mm	10 ks
od km 100,387 073	pražce s rozšířením +5,0 mm	589 ks (579+2x5)
od km 100,739 873	pražce s rozšířením +2,5 mm	10 ks
od km 100,745 873	pražce bez rozšíření	

Úprava rozchodu koleje se zrealizuje vodícími vložkami Wfp. Osazení pražců s rozšířením bude odsouhlaseno (případně i konzultováno) zástupcem ST.

Nadvýšení kolejového lože v obloucích bude provedeno dle předpisu SŽ S3/2. Rozsah nadvýšení kolejového lože bude ve dvou obloucích před ŽST Olomouc hl.n., v km 100,120 – 100,805, tj. na délce 685 m. A v části směrového oblouku za ŽST Blatec v km 93,167 – 93,368, tj. na délce 201 m. Vždy profil kol. lože c (SŽ S3/2, Obr. 1, Tab. 1).

B.1.2.7.4 SO 01.4 – Železniční spodek

1.1.1 V rámci SO 01.4 Blatec – Olomouc, kolej č. 1 – železniční spodek dojde pouze k odstranění starých betonových základů TP a zajišťovacích značek a k pročištění příkopů.

zpevněný příkop vlevo	km 94,890 – 95,510
nezpevněný příkop vpravo	km 94,890 – 95,410
nezpevněný příkop vpravo	km 95,750 – 95,930
zpevněný příkop vlevo	km 96,110 – 96,580

B.1.2.7.5 SO 01.5 – Zastávka Kožušany - nástupiště

Stávající stav

Nástupiště v zastávce Kožušany je typu SUDOP s hranou výšky 250 mm nad TK a délkou 130 m. Pochozí desky mají lokálně praskliny a odlomeniny. Dlouhodobým provozním zatížením došlo ke směrovým i výškovým nerovnostem nástupní hrany.

Nový stav

Nově se zde vybuduje vnější nástupiště s hranou 550 mm nad TK. Délka i poloha nástupiště se nemění – je v km poloze je 94,439 000 – 94,569 645, délka je 130 m. Konstrukce nástupiště bude tvořena prefabrikáty H130, Pochozí plocha bude ze záďlažbových panelů a dlažby 200x200 mm bez zkosených hran. Nástupiště bude doplněno zábradlím se svislou výplní dle vzorového listu železničního spodku Ž 12 1. PKO na zábradlí bude navrženo a provedeno dle předpisu SŽDC S5/4. Dojde k prodloužení stávajícího přístupového chodníku pro plynulé navázání na novou plochu nástupiště, která je ve vyšší poloze než stávající. Jako roznášecí polštář pod prefabrikáty H130 i jako zásypový materiál nenamrzavý bude využit výzisk ze strojního čištění kameniva kolejového lože v rámci stavby. Více v zadávací dokumentaci – Příloha STZ. Zhotovitel osadí novou nádobu na posypový materiál, místo určí správce.

B.1.2.7.6 SO 01.6 – Zastávka Kožušany - přístřešek

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v zastávce využíván pro čekání cestujících přístřešek s ocelovou konstrukcí a vyzdívkou z vápenopískových cihel. Tento stávající přístřešek bude zdemolován a ekologicky zlikvidován. Ve stávajícím stavu je zde umístěn mobiliář, jmenovitě lavička a odpadkový koš na tříděný odpad. Stávající přístřešek neodpovídá směrnícím.

Nový stav

Nový přístřešek je navržen dle Vzorového listu Ž15 1.4 Přístřešky řady IVOX, přístřešek Standard s bočnicemi z hliníkového perforovaného plechu. Přístřešek je navržen v základní velikosti 5,2 m.

Dále bude provedeno osazení tabule OS (tabule s názvem zastávky) na samostatnou konstrukci poblíž hrany nástupiště, pomocí betonových patek. Dále zde budou umístěny směrové tabule. Tabule označení sektoru nástupiště budou osazeny na nejbližší sloup osvětlení. Veškeré tabule a označení informačního systému musí odpovídat SM118 a grafickému manuálu správy železnic ve znění poslední změny. Modulární sestava přístřešku již

zahrnuje zabudovanou vitrínu a lavičku. U přístřešku bude navíc umístěn 1 ks koše na směsný odpad do exteriéru (typ B.2).

B.1.2.7.7 SO 01.7 – Přejezdy

Přejezd P7595 v ev. km 92,510 (Blatec)

Dojde k demontáži přejezdových konstrukcí na všech třech kolejích přejezdu. Vymění se prvky železničního svršku (pražce, kolejnice, upevňovadla) za nový materiál a osadí se nové přejezdové konstrukce (vnitřní pryžové panely min. délky 10 m). Součástí opravy je odstranění části asfaltové vozovky přiléhající ke kolejím a výměna starého odvodňovacího žlabu za nový. Následně dojde k doplnění živичného povrchu vozovky. Všechny spáry se zalijí asfaltovou zálivkou. V kolejích č. 1, 2 dojde k výměně stávajících betonových pražců za nové pražce VPS s antikorozií úpravou (podkladnice ŽT, komplety ŽS4). Také dojde i k lokálnímu podbití kolejí č. 1, 2 na délce cca 100 m. Pražce pod přejezdovou konstrukcí se podbijí i ručně.

Přejezd P7596 v ev. km 96,103 (Nemilany)

Dojde k demontáži přejezdové konstrukce a odstranění nutné části asfaltové komunikace. Po pročištění kameniva kolejového lože se vymění kolejový rošt. Osadí se nová přejezdová konstrukce – vnitřní a vnější pryžové panely s betonovými závěrnými zídками min. délky 7 m. Na závěr dojde k doplnění živичného povrchu vozovky. Všechny spáry se zalijí asfaltovou zálivkou.

Přejezd P7597 v ev. km 97,545 (Slavonín)

Dojde k demontáži přejezdové konstrukce včetně závěrných zídek a odstranění nutné části asfaltové komunikace. Po pročištění kameniva kolejového lože se vymění kolejový rošt. Osadí se nová přejezdová konstrukce – vnitřní a vnější pryžové panely s betonovými závěrnými zídками min. délky 6 m. Na závěr dojde k doplnění živичného povrchu vozovky. Všechny spáry se zalijí asfaltovou zálivkou.

Přejezd P7598 v ev. km 98,416 (ul. Novosadská)

Dojde pouze k demontáži a následné montáži pro provedení směrové a výškové úpravy koleje včetně stabilizace.

Přejezd P7599 v ev. km 99,184 (ul. Rybářská)

Dojde k demontáži přejezdové konstrukce a odstranění nutné části asfaltové komunikace. Vymění se kolejový rošt. Osadí se nová přejezdová konstrukce – vnitřní pryžové panely min. délky 8 m. Na závěr dojde k doplnění živичného povrchu vozovky. Všechny spáry se zalijí asfaltovou zálivkou.

Přejezd P6522 v ev. km 100,060 (ul. Holická, „u Baumaxu“)

Dojde k demontáži přejezdové konstrukce a odstranění nutné části asfaltové komunikace. Po pročištění kameniva kolejového lože se vymění pouze kolejnice a upevňovadla (stávající VPS pražce se nemění). Osadí se nová přejezdová konstrukce – vnitřní pryžové panely min. délky 18 m. Na závěr dojde k doplnění živичného povrchu vozovky. Všechny spáry se zalijí asfaltovou zálivkou.

Upevnění s antikorozií úpravou na přejezdech bude dodávkou objednatele.

B.1.2.7.8 SO 01.8 – Výstroj trati

V rámci prosté rekonstrukce dojde k obnově části výstroje trati. Demontují se všechny stávající sklonovníky v km 85,339 až 100,855 a odstraní se všechny stávající (vesměs kamenné) staničníky v km 92,342 – 100,855. Následně se osadí nové sklonovníky v km 85,339 – 100,855 a tabulové staničníky na trakční podpěry v km 92,342 – 100,855. Detailněji viz B.1 – přílohy. Rychlostníky a předvěstníky zůstanou stávající. Dojde k výměně tabulí před zastávkou (návěst „Vlak se blíží k zastávce“, viz zařízení tratí VL ZT-12) u zastávek Kožušany, Nemilany, Olomouc Nové Sady. Vždy z obou stran, tedy 2 x 3, celkem 6 kusů. V zastávce Kožušany dojde k výměně tabulí „konec nástupiště“ za nové (2 ks). Tabule s názvem stanice „Blatec“ směrem od Olomouce bude odstraněna bez náhrady.

B.1.2.7.9 SO 01.9 – Následné podbití

V rámci tohoto SO dojde k základnímu broušení kolejnic a následnému propracování koleje. Broušení bude provedeno v mezistaničních úsecích km 85,339 – 87,709, km 88,492 – 92,342, km 93,154 – 100,855 a ve staničních kolejích č. 1, 2 ŽST Vrbátky a kol. č. 3 v ŽST Blatec. Celková délka je 7,556 km do výh. č. 6 v ŽST Blatec a 8,377 km v úseku Blatec (včetně) – Olomouc hl.n. Základní broušení provést dle zásad uvedených v předpise SŽ S3/1 kapitola XIV.

Následná úprava GPK bude provedena s dynamickou stabilizací. Rozsah je mezistaniční koleje v km 85,339 – 87,709, 88,492 – 92,342 a 93,154 – 100,855 a staniční koleje č. 1, 2 v ŽST Vrbátky a kol. č. 3 v ŽST Blatec. Při úpravě GPK se vynechají mostní objekt s mostnicemi v km 98,732, přejezdy P7595, P7598, P7599 a P6522. Dojde k demontáži a následné montáži na všech dotčených přejezdech s přejezdovou konstrukcí s vnějšími panely a závěrnými zídkami a na přejezdu P7592, kde se vybourá část asfaltové vozovky vně kolejnic.

B.1.2.7.10 SO 02 – Mostní objekty

SO 02.2. most v km 94,406

Kolmý betonový klenbový most o dvou otvorech převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes místní komunikaci. Rozpětí 2x 6,5 m. Nosné konstrukce jsou betonové klenbové z roku 1947. Spodní stavba betonová, tížná. Křídla šikmá, vyduťá, kamenná, tížná. Kolej na mostě je v přímé, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej. V podhledu obou kleneb se nachází příčné trhliny v tloušťky od 0,5 do 2 mm. V čelních zdech se nachází podélné a svislé trhliny tloušťky od 0,5 do 2 mm. Na spodní stavbě se nachází trhliny a povrchová úprava se vzdouvá a místy odpadává. Římsy nosné konstrukce zasahují do nutného obrysu kolejového lože. Výška zábradlí neodpovídá normovým hodnotám a chybí spodní madlo.

- Na mostě bude snesen železniční svršek, budou vybudovány nové římsy včetně zábradlí, obnovena izolace, bude sanována nosná konstrukce a spodní stavba. Následně bude vrácena konstrukce železničního svršku.
- Rozsah opravy řeší samostatná projektová dokumentace zhotovená projekční firmou Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb CZ s.r.o.

SO 02.3 Propustek v km 94,789

Kolmý železobetonový trubní propustek světlosti 1,0 m převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes občasnou vodoteč. Čela kolmá. Kolej na propustku je v přímé, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej. V otvoru propustku se místy drolí beton, kolem čel se nachází vegetace, římsy jsou přesypané. Na výtokové straně chybí zábradlí. Na propustku budou očištěny římsy od přesypané zeminy

- Prostor nad římsami, svahové kužely a odláždění bude očištěno od zeminy
- Pročistí se průtočný profil
- Provede se odstranění vegetace
- Osadí se nové zábradlí na výtokovou římsu
- Propustek se umyje tlakovou vodou
- Provede se reprofilace říms, čel a otvoru propustku sanačními maltami
- Výrobně technickou dokumentaci pro zábradlí zajistí zhotovitel
- Přesný rozsah prací je uveden ve výkazu výměr SO

SO 02.4 Propustek v km 95,477

Kolmý železobetonový trubní propustek světlosti 0,6 m převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes občasnou vodoteč. Vtok je překrytý panelem, na výtoku čelo kolmé. Kolej na propustku je v pravostranném oblouku, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej. Otvor propustku je zanesen, na výtokové straně je římsa přesypaná, štěrk se sype do výtoku.

- Na vtoku propustku bude snesen stávající panel, po opravě bude panel vrácen
- Budou očištěny římsy od přesypané zeminy a štěrku
- Pročistí se průtočný profil
- Provede se odstranění vegetace
- Provede se nadvýšení římsy na výtokové straně

- Provedou se nové výběhy na obě strany od římsy na výtoku prostřednictvím gabionu u důvodu zajištění stability kolejového lože a zabránění přesypávání štěrku do prostoru výtoku
- Propustek se umyje tlakovou vodou
- Provede se reprofilace římsy, čel a otvoru propustku sanačními maltami
- Výrobně technickou dokumentaci pro nadvýšení římsy a gabiony zajistí zhotovitel
- Přesný rozsah prací je uveden ve výkazu výměr SO

SO 02.5 Most v km 96,789

Kolmý kamenný klenbový most o jednom otvoru převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes místní komunikaci a potok. Rozpětí 6,45 m. Nosná konstrukce je kamenná, klenbová z roku 1870. Spodní stavba kamenná, tížná. Křídla šikmá, vydutá, kamenná, tížná. Kolej na mostě je v pravostranném oblouku, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej. Klenbou prosakuje voda, v podhledu klenby se nachází podélné trhliny tloušťky do 4 mm. Čelní zdi jsou mírně vyboulené, římsy degradované a zasahují do nutného obrysu pro štěrkové lože. Zábradlí je deformované, chybí mu třetí madlo a zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru

- Na mostě bude snesen železniční svršek, budou vybudovány nové římsy včetně zábradlí, obnovena izolace, bude sanována nosná konstrukce a spodní stavba. Následně bude vrácena konstrukce železničního svršku.
- Rozsah opravy řeší samostatná projektová dokumentace zhotovená projekční firmou Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb CZ s.r.o.

SO 02.6 Most v km 97,117

Kolmý kamenný klenbový most o jednom otvoru převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes polní cestu. Rozpětí 4,42 m. Nosná konstrukce je kamenná, klenbová z roku 1870. Spodní stavba kamenná, tížná. Křídla šikmá, vydutá, kamenná, tížná. Kolej na mostě je v pravostranném oblouku, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej. Klenbou prosakuje voda, v podhledu klenby se nachází podélné trhliny tloušťky do 3 mm. Čelní zdi jsou mírně vyboulené, římsy degradované a zasahují do nutného obrysu pro štěrkové lože. Zábradlí je deformované, chybí mu třetí madlo a zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

- Na mostě bude snesen železniční svršek, budou vybudovány nové římsy včetně zábradlí, obnovena izolace, bude sanována nosná konstrukce a spodní stavba. Následně bude vrácena konstrukce železničního svršku.
- Rozsah opravy řeší samostatná projektová dokumentace zhotovená projekční firmou Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb CZ s.r.o.

SO 02.7 Propustek v km 97,673

Kolmý kamenný klenbový propustek o jednom otvoru převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes cestu. Světlost 1,9 m. Nosná konstrukce je kamenná, klenbová z roku 1870 s římsovými nosníky z roku 2015. Spodní stavba kamenná, tížná. Křídla šikmá, kamenná, tížná. Kolej na propustku je v přímé, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej. Nosnou konstrukcí prosakuje voda, místně vydroleno spárování.

- Bude snesen železniční svršek
- Odstraní se stávající izolace
- Zřídí se podkladní vrstva pod izolaci a drenáž za rubem opěr
- Zřídí se izolace včetně tvrdé ochrany a drenáže za rubem opěr
- Provede se odstranění vegetace
- Konstrukce se umyje tlakovou vodou
- Provedou se sanační práce na konstrukci dle požadavku správce
- Provede se obnova spárování dle požadavku správce
- Železniční svršek včetně kolejového lože se vrátí původní, styky zůstanou nesvařené

- Výrobně technickou dokumentaci pro obnovu izolace a odvodnění zajistí zhotovitel
- Přesný rozsah prací je uveden ve výkazu výměr SO

SO 02.8 Propustek v km 98,041

Kolmý betonový oválný propustek o jednom otvoru převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes občasnou vodoteč. Světlost 0,8 m. Nosná konstrukce je betonová, oválná z roku 1927. Kolej na propustku je v přímé, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej. Propustek je zarostlý vegetací, betonové zdivo degraduje

- Na propustku budou očištěny římsy od mechu a usazenin
- Upraví se terén v okolí čel
- Pročistí se průtočný profil
- Provede se odstranění vegetace
- Propustek se umyje tlakovou vodou
- Provede se reprofilace říms, čel a otvoru propustku sanačními maltami
- Přesný rozsah prací je uveden ve výkazu výměr SO

SO 02.9 Propustek v km 98,359

Kolmý betonový oválný propustek o jednom otvoru převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes bývalý náhon. Světlost 1,5 m. Nosná konstrukce je betonová, oválná z roku 1927. Kolej na propustku je v přímé, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej. Propustek je zcela zasypan, nejví známky existence. Provede se sonda zjišťující stav zrušení propustku.

SO 02.10 Most v km 98,732

Kolmý ocelový most se 3 ocelovými příhradovými konstrukcemi a 2 konstrukcemi plnostěnnými. Rozpětí 24 + 30 + 24 + 12 + 12 m. Všechny nosné konstrukce jsou z roku 1925, mají dolní prvkovou mostovku, upevnění koleje na mostnicích. Spodní stavba kamenná. Kolej na mostě je v přímé, kolejnicové podpory tvoří 186 ks mostnic a 2 pozednice, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou kolej včetně dilatačních zařízení. Nosná konstrukce je napadena korozí, podélníky a příčníky jsou oslabeny korozí důlkovou. Styky prvků ocelové konstrukce (svislic, diagonál, příčníků a podélníků) je taktéž oslabeno důlkovou a plátkovou korozí. U pojistných úhelníků jsou uvolněny šrouby ve stycích, místy šrouby chybí. Podlahy jsou místně uvolněné. Ložiska mají popraskané oblití a pohyblivá válcová ložiska jsou posunutá a zkřížená

- Provede se odstranění travin a křovin pod mostem
- Provede se očištění opěr a pilířů včetně úložných lavic od mechu a usazenin
- Odstraní se stávající pojistné úhelníky ve výběžích
- Nové pojistné úhelníky ve výběžích budou uloženy na betonových VPS pražcích – dodá zhotovitel železničního svršku.
- Vyrobí se a osadí nové pojistné úhelníky včetně podložek a šroubů
- Pojistné úhelníky budou opatřeny PKO
- U pojistných úhelníků na mostě se doplní spojovací materiál ve stycích
- Uvolněné podlahové, hlavové a středové plechy se upevní
- Provede se očištění konstrukce od usazenin, zejména kolem styčnicků u ložisek
- Provede se rektifikace, namazání, obsekání a nové oblití ložisek
- Provede se přespárování opěr a křídel dle požadavku správce
- Provede se reprofilace povrchů dle požadavku správce
- V rámci opravy svršku dojde k odstranění dilatačního zařízení mezi 1. a 2. konstrukcí. Mostnice pod tímto MDZ budou vyměněny za nové. Pro výměnu budou sneseny a zpět osazeny pojistné úhelníky, sneseny a zpět osazeny hlavové a středové podlahy. Budou dodány nové podkladnice S4m včetně vystrojení

SO 02.11 Propustek v km 99,157

Kolmý betonový oválný propustek o jednom otvoru převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes občasnou vodoteč. Světlost 1,5 m. Nosná konstrukce je betonová, oválná z roku 1927. Kolej na propustku je v přímé, pražce betonové, kolejnice S 49 svařené v bezстыkovou

kolej. V konstrukci se nachází podélná trhлина, beton konstrukce degraduje a drolí se beton. U objektu chybí zábradlí.

- Na propustku budou očištěny římsy, čela a části konstrukce od mechu a usazenin
- Upraví se terén v okolí čel
- Pročistí se průtočný profil
- Provede se odstranění vegetace
- Propustek se umyje tlakovou vodou
- Provede se reprofilace říms, čel a otvoru propustku sanačními maltami
- Provedou se nové výběhy na obě strany od římsy na vtoku a výtoku prostřednictvím gabionu u důvodu zajištění stability kolejového lože a zabránění přesypávání štěrku do prostoru vtoku a výtoku
- Osadí se nové zábradlí na vtokovou a výtokovou římsu
- Výrobně technickou dokumentaci pro výstavbu gabionu, výrobu a osazení zábradlí zajistí zhotovitel
- Přesný rozsah prací je uveden ve výkazu výměr SO

SO 02.12 Propustek v km 100,238

Šikmý železobetonový deskový propustek o jednom otvoru převádějící jednokolejnou elektrizovanou trať přes občasnou vodoteč. Světlost 1,0 m. Nosná konstrukce je betonová se zabetonovanými kolejnicemi z roku 1930. Spodní stavba betonová. Přes nosnou konstrukci prosakuje voda, odlupuje se omítka. Dřevěné podlahy u zábradlí jsou prohnílé. Zábradlí nevyhovuje VMP.

- Bude snesen železniční svršek
- Provede se odstranění vegetace
- Odbourají se stávající římsy včetně snesení zábradlí
- Odstraní se stávající izolace
- Vybudují se nové římsy
- Zřídí se podkladní vrstva pod izolaci a drenáž za rubem opěr
- Zřídí se izolace včetně tvrdé ochrany a drenáže za rubem opěr
- Provedou se nové výběhy na obě strany od římsy na vtoku a výtoku prostřednictvím gabionu u důvodu zajištění stability kolejového lože
- Zhotoví se nové zábradlí včetně PKO a osadí se
- Konstrukce se umyje tlakovou vodou
- Provedou se sanační práce na konstrukci dle požadavku správce
- Železniční svršek včetně kolejového lože se vrátí původní, styky zůstanou nesvařené
- Výrobně technickou dokumentaci pro obnovu izolace, odvodnění, výrobu a osazení zábradlí a výstavbu gabionů zajistí zhotovitel
- Přesný rozsah prací je uveden ve výkazu výměr SO

B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Dle vyhlášky č. 460/2021 Sb. stavba náleží do kategorie stavby 0. Nepředstavuje zvláštní nebezpečí a nepodléhá výkonu státního požárního dozoru.

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky hořlavých materiálů a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Ostatní stavební objekty (kolejiště, komunikace, mosty, zpevněné plochy, inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení aj.) proto nepodléhají posouzení z hlediska požární bezpečnosti.

Rekonstrukci mostu nelze řešit dle požárních norem ČSN 7308... Při pracích na mostech nebudou narušeny přilehlé komunikace, které slouží pro příjezd požárních vozidel ke stávajícím objektům. Nebude zasahováno do zásobování požární vodou.

Zhotovitel stavby stanoví podmínky požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhl. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů a zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření.

Při provádění řezání ocel. konstrukcí a kolejnic, případně při svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS SŽ JPO Přerov, Tovární 439/14, 750 02 Přerov, nepoplachové č. tel. 972 734 144, email: HZSPREoper@spravazeleznic.cz 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.

B.1.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neřeší pozemní stavební objekty, tudíž se zde úspora energie ani tepelná ochrana neuplatní.

B.1.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Není v rámci rozsahu stavby se neuplatní

B.1.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Stavební záměr se nachází na území s nízkým radonovým rizikem. Vzhledem k tomu, že v rámci tohoto stavebního záměru nebudou budovány podsklepené stavby, není uvažováno s ochranou proti radonu.

b) ochrana před bludnými proudy

viz část B.1.2.5 b)

c) ochrana před technickou seismicitou

Území není seismicky aktivní. Jedná se o oblast s velmi malou seismicitou (referenční zrychlení základové půdy mezi 0,02 g - 0,04 g). Namáhání technickou seismicitou se v okolí stavby nepředpokládá, konkrétní ochrana není řešena.

V dané oblasti není nutné dodržovat zásady a ustanovení podle ČSN EN 1998-1.

d) ochrana před hlukem

Neuplatní se.

e) protipovodňová opatření

Stavba se nachází v záplavovém území Q5, Q20 a Q100 řeky Moravy. Zhotovitel musí před zahájením stavby předložit investorovi a Povodí Moravy, s.p. protipovodňový plán. Dále musí zhotovitel před zahájením stavby zpracovat havarijný plán. Ten projednat se správcem toku a následně předložit ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu.

f) ochrana před ostatními účinky

V rozsahu předmětné stavby se nevyskytují žádná poddolovaná území, oblasti s výskytem metanu apod., tudíž se žádná další ochrana stavby nepředpokládá.

B.1.3. Připojení na technickou infrastrukturu

Stavbou nevzniknou potřeby připojení nových vedení na technickou infrastrukturu. Stávající kabelová vedení podél trati, která jsou v majetku stavebníka, budou po dobu stavby pouze provizorně vyvěšena a následně vrácena do nové polohy ve žlabu v kolejovém loži nebo do stezek podél koleje.

B.1.4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

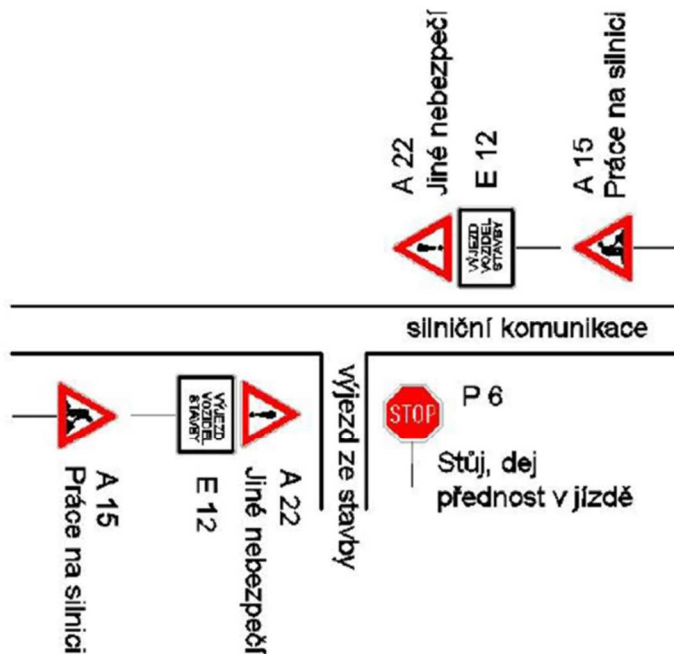
Odstraněním nefunkčních zařízení železniční dopravní cesty nevzniknou změny v provozu na stávající trati.

Návrh a realizaci dočasného dopravního značení vč. případných uzavírek a objízdných tras dle TP 66 zajistí a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem zhotovitel stavby v dostatečném předstihu. Jedná se zejména o značení uzavírek veřejných

komunikací pro umožnění prací na přejezdech a v rámci příjezdu k zařízení staveniště po účelové komunikaci provizorní dopravní značení upozorňující na výjezd vozidel ze stavby. (např. A22)

Práce budou prováděny za nepřetržité výluky na trati.

Staveniště bude v intravilánu ohrazeno proti vstupu cizích osob. Výjezdy ze stavby budou opatřeny dopravním značením např. viz obr.:



B.1.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

V rámci akce se nepředpokládá větší zásah do vegetace. Dojde pouze k posekání a mulčování náletových dřevin na drážním tělese.

V místě výkopů v drážním tělese dojde k lokálnímu sejmutí ornice ve svahu náspu a jejímu zpětnému rozprostření po provedení zásypů.

b) Použité vegetační prvky

Svahy násповých a zářezových těles, kde budou prováděny terénní úpravy a svahování výzisků a výkopů budou provedeny ve sklonu 1:1,5. Upravené svahy a plochy budou ohumusovány a osety travním semenem. Výsadba nových dřevin není plánována.

c) Biotechnická a protierozní opatření

Vzhledem k plánovanému rozsahu zemních prací nebudou provedena žádná biotechnická a protierozní opatření.

B.1.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí

Ve fázi výstavby bude stavba zdrojem hluku samotné staveniště (zemní práce) a pojezdy stavebních mechanismů a nákladních automobilů po přístupových komunikacích, zejména při manipulaci s materiálem a odpadem. Bude využito stávajících komunikací s přednostním trasováním mimo zastavěné území a provádění stavebních prací mimo období nočního klidu 22:00 - 6:00. Výše uvedené zdroje budou ovlivňovat akustickou situaci a kvalitu ovzduší v blízkém okolí stavby a okolo příjezdových tras s tím, že zemní práce budou probíhat převážně ručně vzhledem k pracím v kolejišti a také se ruční výkopy nebo výkopy s použitím malé strojní mechanizace předpokládají při pokládce kabelů do stávajících kabelových tras. Výkopy kabelových tras budou prováděny tak, aby nebyly dotčeny stávající podzemní

inženýrské sítě a potrubí nebo narušeny ostatní stávající kabelizace. Pro výstavbu musí být dodrženy legislativou stanovené hygienické limity při výstavbě ve venkovním chráněném prostoru staveb s ohledem na jednotlivé časové úseky denní doby. Vliv etapy výstavby bude mít pouze krátkodobé působení a lze jej dostatečně eliminovat technologickou kázní dodavatele stavby na přijatelnou míru. Další zmírnění vlivu stavebních prací lze dosáhnout organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, skrápěním a čištěním komunikací, aj. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde přechodně v období výstavby v okolí zařízení staveniště, tento vliv je pouze lokální a časově omezený. Po dokončení prosté rekonstrukce nehrozí ve srovnání se současným stavem zvýšená produkce emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší.

Použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod.

Během stavby vznikne množství výzisků a odpadů různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽDC č.42 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem s účinností od 7.1.2013 (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo). Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Pojem výzisk se používá v drážní terminologii pro materiál, který je vytěžen ve stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v jiných stavbách.

b) Vliv na přírodu a krajinu

V prostoru staveniště a na plochách zařízení staveniště se nachází vzrostlá zeleň v podobě náletových dřevin. V oblasti výkopových prací není zapotřebí žádného kácení. Případný výřez nebo kácení bude provedeno před stavbou v období vegetačního klidu v rámci udržovacích prací OR.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

V rámci stavby ani v její blízkosti se nenachází chráněné území NATURA 2000 – evropsky významná lokalita; ptačí oblast.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Stanovisko bude doplněno na základě vyjádření jednotného enviromentálního stanoviska.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci, základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách, nebo integrované povolení

Zákon o integrované prevenci se zde neuplatní.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ve stavbě nejsou navrhována ochranná a bezpečnostní pásma podle jiných právních předpisů.

B.1.7. Ochrana obyvatelstva

Stavba nemá vliv na prvky civilní obrany a nebude sloužit k ochraně obyvatelstva.

B.1.8. Zásady organizace výstavby

Stavební postupy dle ZOV jsou navrženy pouze pro práce na mostních objektech SO 02.2, SO 02.5, SO 02.6 (viz PD dotčených SO). Pro ostatní SO nejsou ZOV řešeny, je zpracován pouze technologický postup výlukových prací (TPVP) pro práce ve výluce celé stavby (příloha č. 1).

B.1.9. Celkové vodohospodářské řešení

Odstraněním propustku v km 98,359 nedojde ke změně odtokových poměrů v území ani k zásahu do okolních staveb. Propustek dlouhodobě neplní svou funkci. Odtokové poměry se nemění.

Ostatní práce také nebudou mít vliv na vodohospodářské řešení.

Seznam příloh

- 1 – Přípoje V6 Blatec – dodatek 1
- 2 – Přípoje V6 Blatec – dodatek 2
- 2 – Technologický postup výlukových prací (TPVP)
- 3 – Tabulka nových sklonovníků
- 4.1 – Tabulka umístění staničníků
- 4.2 – Výpis tabulí staničníků
- 4.3 – Tvar tabulí staničníků
- 5 – Propustek v km 98,359 – průzkum
- 6.1 – ŽBP – seznam bodů
- 6.3 – ŽBP – geodetické údaje