

B.1 Souhrnná technická zpráva

PDPS

Obsah

Seznam zkratek	3
B.1.1. Popis území stavby	4
B.1.2. Celkový popis stavby	10
B.1.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	10
B.1.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	14
B.1.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení	14
B.1.2.4 Bezbariérové užívání stavby	15
B.1.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	15
B.1.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	15
B.1.2.7 Základní technický popis stavebních objektů	17
B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení	34
B.1.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	35
B.1.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	35
B.1.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	35
B.1.3. Připojení na technickou infrastrukturu	36
B.1.4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	36
B.1.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	36
B.1.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	37
B.1.7. Ochrana obyvatelstva	37
B.1.8. Zásady organizace výstavby	38
B.1.9. Celkové vodohospodářské řešení	38

Seznam zkratek

KL	Kolejové lože
PKO	Protikorozní ochrana
KR	Kolejový rošt
PÚ	Pojistný úhelník
SMT	Správa mostů a tunelů
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
ST	Správa tratí
VTO	Venkovní telefonní objekt

B.1.1. Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na stávající celostátní jednokolejné neelektrifikované železniční trati Olomouc Krnov (TÚDÚ 2191K1, 219122, 2191L1, 219124) v katastrálních územích Milotice nad Opavou [695181], Zátor [791202] a Brantice [609480]

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

Jedná se o stavbu dráhy, která je v souladu s platným územním plánem, nemění účel ani funkci stávajících pozemků. Stavba proběhne převážně na pozemcích s využitím dráha, pozemky s jiným využitím budou dotčeny dočasným záborem pouze terénními úpravami.

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 u předmětných stavebních objektů v části dokumentace E „Doklady“.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Geomorfologicky stavba náleží do Hercynského systému, provincie Česká vysočina, subprovincie Krkonošskojesenická soustava, Jesenické oblasti, celku Nízký Jeseník, podcelku Brantická vrchovina a okrsku Lichnovská pahorkatina.

Geologicky se území nachází v moravskoslezské oblasti Českého masivu – krystalinikum a prevariské paleozoikum. Přímé předkvartérní podloží je v širším okolí lokality budováno především horninami hornobenešovského souvrství jesenického kulmu paleozoického stáří. Jedná se turbiditní sedimenty, zastoupené zde vrstvami masivních, lavicovitých a deskovitých drob šedé a modrošedé barvy a vrstvami jílovitých břidlic, prachovců a drob šedočerné a zelenošedé barvy. Horniny jsou v horních vrstvách místy rozložené na eluvium skalního podloží. Kvartérní pokryv je na lokalitě (most km 78,131) zastoupen deluviálními sedimenty, které jsou tvořeny písčitohlinitým až hlinito-písčitým materiálem a také fluviálními sedimenty, tvořenými zde jednak pleistocénními písky a štěrky a také holocénními nivními sedimenty - hlínou, pískem a štěrkem. Celková mocnost kvartérních sedimentů zde dosahuje několika metrů. V nadloží deluviálních a fluviálních sedimentů se v okolí zájmového území nachází vrstvy antropogenních navážek, popřípadě vrstva humózních hlín

Stavba leží v povodí řeky Opava, která ústí do řeky Odry. Jedná se tedy o úmoří Baltského moře.

Z hlediska hydrogeologických poměrů se ŽST Brantice nachází pod rozsáhlým územím polností a lesů, ze kterých voda stéká do prostoru kolejiště a dále dolů po svahu do obce. Řešením odvodnění v rámci stavby dojde ke zlepšení dnešní situace.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Území obvodu stavby bylo geodeticky zaměřeno.

Projektová dokumentace mostních objektů žst.Brantice vychází z provedené studie „Propustky v ŽST. Brantice, posouzení odtokových poměrů“, zpracované firmou LINEPLAN s.r.o., která navrhuje řešení odtokových poměrů v oblasti železniční stanice. Dále byl proveden průzkum pro založení a posouzení odvodňovacího žlabu a geologický vrt pro ověření základových poměrů pro most v km 78,131.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba zasahuje do stávajících ochranných a bezpečnostních 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 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,

2. Ochranné pásmo silniční komunikace

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

- u silnice III. Třídy č. 45910 od osy komunikace ve vzdálenosti 15 m

3. Ochranné pásmo vodního zdroje

- Stavba nezasahuje do ochranného pásma žádného vodního zdroje.

4. Ostatní ochranná pásma

Stavba se nenachází v žádné z následujících oblastí:

- v památkové rezervaci
- památkové zóně
- zvláště chráněném území
- ochranném pásmu vodního díla
- ochranném pásmu prvků životního prostředí
- poddolovaném území

Stavba nezasahuje ani se nenachází v blízkosti chráněného území Natura 2000 – Evropsky významná lokalita (EVL); ptačí oblast (PO).

Stavba se nachází dle zák. č. 289/1995 Sb., o lesích v ochranném pásmu lesa (50 m od okraje lesa). Kácení dřevin řešeno v době vegetačního klidu před vlastní realizací stavby.

Stavba se nenachází přímo v ochranném pásmu plynovodu, ale v jeho bezprostřední blízkosti. Jedná se plynovod STL společnosti GasNet, s.r.o. Je zapotřebí před začátkem výkopových prací plynovod vytýčit za dozoru zástupce vlastníka a správce plynovodu a případně chránit plynovod po celou dobu stavby.

Stavba se nachází v ochranném pásmu nadzemního vedení:

- 110kV ve vlastnictví ČEZ Distribuce, a.s. (SO 02.17 demolice polního nadjezdu v km 80,500)
- NN ve vlastnictví ČEZ Distribuce, a.s. (SO 02.2 most v km 77,723)
- NN ve vlastnictví fyzické osoby - pan Ovčáček (SO 02.9 propustek v km 79,878)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu kanalizace ani vodovodu společnosti Krnovské Vodovody a Kanalizace. Vodovod se nachází v blízkosti.

Stavba se nachází v ochranném pásmu kanalizace a vodovodu Správy železnic. Jedná se o zařízení, které slouží pro výpravní budovu Brantice.

Stavba se nachází v prostoru komunikačních vedení Správy železnic, státní organizace (kabelizace zabezpečovací techniky), společnosti CETIN (stanice Brantice, mostní objekty zastávka Zátor).

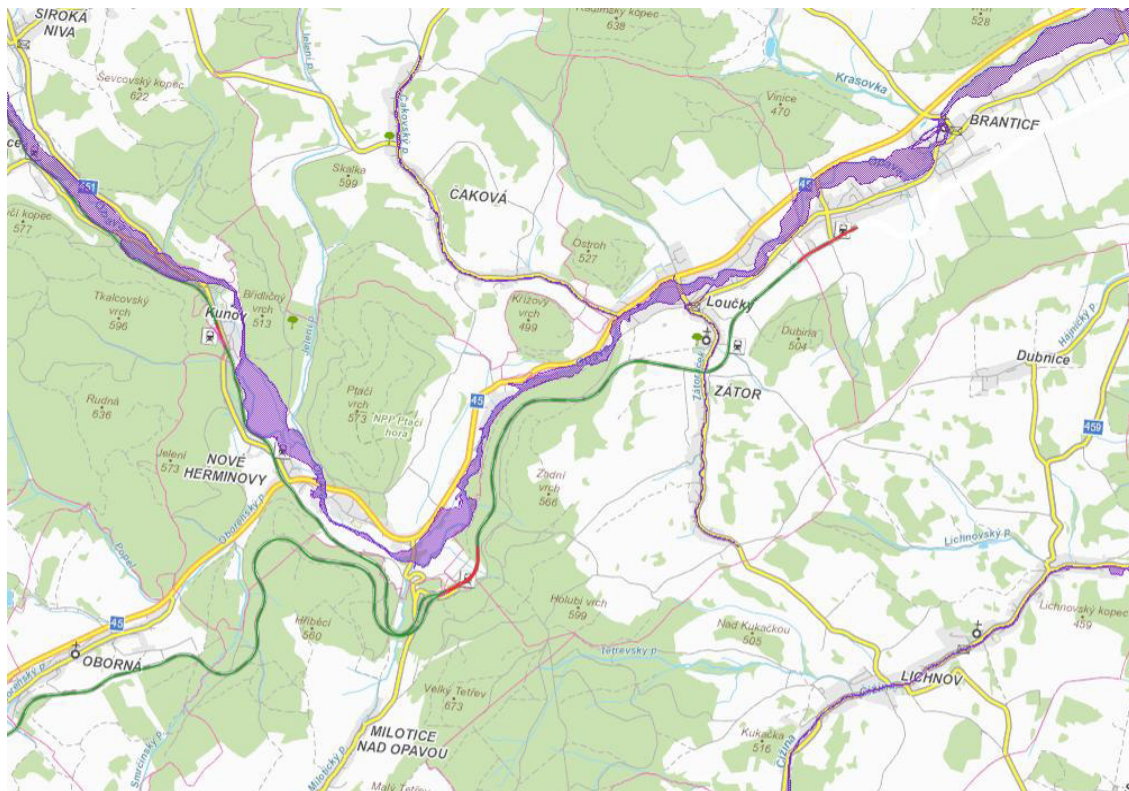
Stavba se nachází v ochranném pásmu elektrického podzemního vedení Správy železnic (rozvody NN sloužící pro provozování dráhy)

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

Stavba se nenachází v aktivních zónách záplavové oblasti vodního toku Opava.

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.



Obr: Mapa aktivních zón záplavového území řeky Opavy
(záplavové území je značeno fialovou barvou)

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

Odstraněním stávajících propustků v km 79,506, 79,795, 80,019, 80,080, 80,238, 80,315, 80,406 nedojde ke změně odtokových poměrů v území ani k zásahu do okolních staveb. Propustky je ve stávajícím stavu zaneseny, výtoky se nachází pod úrovní stávajícího terénu a dlouhodobě neplní svou funkci (převedení srážkových vod skrz těleso dráhy dále do zastavěné části obce).

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Součástí stavby je odstranění stávajících propustků v km 79,506 (zabetonované kolejnice), 79,795 (trubní), 80,019 (trubní), 80,080 (kamenná deska), 80,238 (železobetonová deska), 80,315 (kamenná deska), 80,406 (kamenná deska) bez náhrady. Stávající trubní a deskové propustky s kamennou a betonovou spodní stavbou budou odstraněny min. do hloubky 1,5 m pod úroveň temene kolejnice. Demolice bude probíhat za kompletní výluky na trati. Rozsah bourání a zásypových prací viz PD příslušného stavebního objektu.

Součástí SO 01.4 je demolice pozůstatků staré nákladové rampy z lomového kamene. Místem vybourané nákladové rampy bude procházet otevřený zpevněný odvodňovací příkop.

V rámci stavby není kácení dřevin uvažováno, jelikož v době vegetačního klidu (před realizací stavby) již proběhla pravidelná údržba zeleně a dřevin na Správě železnic. Veškeré dřeviny, které byly v blízkosti řešených propustků a odvodňovacího příkopu, byly v rámci výše uvedené pravidelné údržby smýceny a pokáceny. Stavbu je tak možno provést bez kácení dřevin. Během stavby dojde k odstranění propustků pod železniční tratí, které dnes neslouží svému účelu a pro usměrnění vody z území bude nově sloužit budovaný odvodňovací příkop.



Obr. Rampa v žst.Brantice - demolice



Obr. Propustek v km 80,238 – proti směru staničení, pohled na vtok



Obr. Propustek v km 80,315, proti směru staničení, pohled na výtok, do otvoru





obr. Polní nadjezd v km 80,500 - demolice

k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL

Stavba generuje zábory, dotýká se také pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených plnění funkce lesa (PUPFL). V části dokumentace mostních objektů (žst.Brantice, část E_3.6. a E_3.7 je uveden přehled pozemků s příslušnými výměrami záborů s uvedením typu záboru i pozemku

l) Územně technické podmínky

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: září 2025 - květen 2026 (zahájení – ukončení stavebních prací).

Výluka kolejové dopravy: 1. 9. – 1. 12. 2025 /92 N/

Následné podbití: předpoklad 05-06/2026

Věcná a časová koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými stavbami:

- I/45 Bruntál východní obchvat I. etapa (Ředitelství silnic a dálnic, s. o., realizace 05/2025 až 11/2025)

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

Dotčené pozemky:

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiní oprávnění
Zátor [791202]	1207	Správa železnic, státní organizace
Zátor [791202]	76	Správa železnic, státní organizace
Zátor [791202]	78	Správa železnic, státní organizace
Zátor [791202]	1150	Správa železnic, státní organizace
Brantice [609480]	2059/9	České dráhy, a.s.
Brantice [609480]	2059/5	Správa železnic, státní organizace

Dočasné zábory:

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiní oprávnění
Brantice [609480]	948/6	FARMA Loučky s.r.o., Zátor

Brantice [609480]	948/5	Biskupství ostravsko-opavské, Ostrava
Brantice [609480]	2085/1	Ovčáček Miroslav, Zátor
Brantice [609480]	1080/3	ZÁTOR-AGROZAT s.r.o., Zátor
Brantice [609480]	1080/1	½ Ovčáček Miroslav, Zátor, ½ Petrová Lucie, Zátor
Brantice [609480]	1972/1	Petrová Lucie, Zátor
Brantice [609480]	2059/1	České dráhy
Brantice [609480]	2073/1	Obec Brantice
Brantice [609480]	2085/61	Obec Brantice
Brantice [609480]	2073/2	Obec Brantice

Trvalé záboř:

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiní oprávnění
Brantice [609480]	1074/3 (ZPF)	ZÁTOR-AGROZAT s.r.o., Zátor (SO 02.1-odvodňovací příkop)
Brantice [609480]	1072/4 (PUPFL)	ZÁTOR-AGROZAT s.r.o., Zátor (SO 02.1-odvodňovací příkop)
Brantice [609480]	1073	Ovčáček Miroslav, Zátor
Brantice [609480]	1970/1	Ovčáček Miroslav, Zátor
Brantice [609480]	2059/1	České dráhy

Zařízení staveniště (předpoklad):

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiní oprávnění
Brantice [609480]	2059/9	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

Jedná se o stavbu dráhy, která bude realizována na části neelektrizované jednokolejné železniční celostátní dráhy na trati Olomouc - Krnov (TÚDÚ 2191K1, 219122, 2191L1, 219124).

V rámci stavby:

- stávající kolejový rošt traťové koleje v úseku Milotice nad Opavou – Brantice bude vyměněn za nový kolejový rošt z užitého materiálu.
- nástupiště v zastávce Zátor bude opraveno a zkráceno.

- v žst. Brantice dojde k výměně výhybek č. 1, 3 za nové na betonových pražcích a výměně kolejového roštu staničních kolejí č. 1, 2, 4 za kolejový rošt nový z užitého materiálu.
- přejezdová konstrukce na přejezdu P7568 v km 79,678 bude snesena a bude zřízena nová celopryžová rozebíratelná přejezdová konstrukce odpovídající aktuálním vzorovým listům Ž8. Přiměřeně k výměně přejezdové konstrukce bude zrekonstruován i kryt pozemní komunikace.
- nástupiště č.1, 2 v žst. Brantice budou opravena.
- na mostech v km 77,296, 77,723, 79,335 bude obnovena protikorozi ochrana ocelových konstrukcí, budou vyměněny veškeré mostnice a pozednice a provedena sanace spodní stavby
- na mostě v km 78,131 bude provedena výměna stávající ocelové nosné konstrukce za novou s průběžným šterkovým ložem a zřízena nová železobetonová spodní stavba.
- bude odstraněno 7 stávajících železničních propustků bez náhrady
- budou přestavěny 3 stávající železniční propustky za nové (2x trubní, 1x rámový)
- bude odstraněn stávající polní nadjezd v km 80,500 bez náhrady
- bude přestavěn silniční stávající propustek u přejezdu P7568
- bude upraven a zkapacitněn stávající odvodňovací příkop vpravo trati
- ve stanici Milotice nad Opavou bude provedeno nové osvětlení včetně přenosového systému
- v zastávce Zátor bude provedena výměna stávajících stožárů osvětlení za nové užitým materiálem
- ve stanici Brantice bude zřízen elektroohřev výhybek včetně s tím souvisejících kabelových tras, ovládání, osvětlení napájení.
- rámci 2. etapy bude provedena pokládka 3 HDPE trubek, traťového a vazebního kabelu v úseku od km 77,545 do km 78,300 a od km 79,337 po km 79,934
- v rámci rozsahu stavebních prací na propustcích, mostech bude provedena ochrana a přeložka stávající kabelizace ve správě SSZT
- v místě napojení na realizovanou kabelizaci v 1.etapě budou demontovány rozvaděče a nahrazeny zimními spojkami
- v blízkosti propustku v km 79,682 budou demontovány kabely od KS2 k návěstidlům L2, Lc1 a k PB7,PB8 a v celém rozsahu nahrazeny
- zároveň bude nutné demontovat výstražník C1-C2 přejezdu P7568 včetně základu a zemnicího vodiče
- vjezdové návěstidlo L včetně základu a VTO budou v místě kolize s prefabrikátovým žlabem demontovány a nově uloženy a namontovány do nové polohy za prefabrikát ve stávající kilometrické poloze (80,511)
- vlivem posunu vjezdového návěstidla L a VTO požadujeme zajistit přístup k těmto zařízením pro udržující pracovníky SSZT
- v úseku v km 80,130-80,700 dojde v KS1 k odpojení, přerušení stávajících zabezpečovacích kabelů a v celé délce budou nahrazeny novými, průběžné kabely směrem do výpravní budovy budou napojeny zemními spojkami
- v rámci prací ST bude v ŽST Brantice provedena výměna elektromotorických přestavníků, výměna výkolejky a doplnění odtlačného zámku na výhybce č.2

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 ve stanici Milotice nad Opavou, mezistaničním úseku Milotice nad Opavou – Brantice, ve stanici Brantice, mezistaničním úseku Brantice - Krnov a odstranění nevyhovujícího stavu dosluhujících nebo nefunkčních zařízení železniční dopravní cesty. 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.

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v části dokumentace jednotlivých objektů, v případě mostních objektů ve stanici Brantice v dokumentaci části E.

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 nenárokuje žádné požadavky na elektrickou energii ani pitnou vodu. Neprodukuje žádné splaškové vody.

Nakládání s výzkiskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

- čistá výkopová zemina (kód 170504, kat. O) bude částečně použita na zpětné zásypy, další přebytky budou použity do vhodného zařízení pro zasypávání v okolí (tj. na plochy s probíhajícími rekultivacemi a terénními úpravami). Konkrétní typ zařízení zvolí zhotovitel např. ze seznamu viz odkaz:
<https://visoh2.mzp.cz/Zarizeni/ZarizeniGrid/StacionarniZarizeni>
- ocelové části budou demontovány a využity jako druhotná surovina (kód 170405, kat.O)
- beton z demolic objektů, betonové pražce 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 neseparovaný. 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 dalšího 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.

Ostatní výzisky a 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 170107	O	t	650,33 96,0 144,91	02.1-02.17 03.1.1 01.3-01.6	recyklace
zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503 čistá výkopová zemina	170504	O	t	10265,24 7097,18	02.1-02.17 01,1-01,6	recyklace, odvoz na plochy s probíhajícími rekultivacemi a terénními úpravami
Abrazivo po otryskání ocel. Konstrukcí bez obsahu nebezpečných látek	120117	O	t	17,87	02.1+0,2.2+02.5	skládka
Abrazivo po otryskání ocel. Konstrukcí s obsahem nebezpečných látek	120116	O	t	17,87	02.1+0,2.2+02.5	skládka S-NO
asfaltové směsi obsahující dehet	170301	N	t	11,55	02.3, 02.4	skládka S-NO
Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	170302	O	t	45,582 5,00 50,38	02.3, 02.4 03.3.1 01.3, 01,5, 01.6	recyklace
Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 170507	170508	O	t	8734,61 4357,33	01.2.+01.4 01.1, 01.4	kolejového lože, přetřídění stacionární třídíčkou

Celkové množství ocelového odpadu bude upřesněno po provedení kategorizace svrškového materiálu s jeho rozdělením na užitý a šrot.

Tabulka: Přehled firem provozujících zařízení k využití nebo odstranění odpadů v okolí stavby

firma	adresa sídla fy,	Typ zařízení	Kat. č. odpadu
KARETA s.r.o., Krnovská 1877/51, 792 01 Bruntál	Zahradní 44, 792 01 Bruntál (N50°0'18.194", E17°28'5.275")	recyklace	17 01 01 17 05 04
HB LIKOD s.r.o., Mírové náměstí 213, 793 12 Horní Benešov	Masarykova, 793 12 Horní Benešov (N49°57'20.200", E17°36'17.798")	zasypávání	17 01 01 17 05 04
SMOLO HB s.r.o., nám. Svobody 527, Lyžbice, 739 61 Třinec	Leskovská 572, 793 12 Horní Benešov (N49°56'40.819", E17°36'26.258")	Skládka odpadu (SOO, S-NO)	17 01 01 17 02 03 17 03 01 17 05 04 17 09 04 20 03 01
Sběrné suroviny Krnov s.r.o., Albrechtická 1781/109a, Pod Bezručovým vrchem, 794 01 Krnov 1	Albrechtická 1781/109a, Pod Bezručovým vrchem, 794 01 Krnov 1	Sběrna odpadů včetně kovových	15 01 01 17 04 05

V tabulce je uveden přehled 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.

Zhotovitel stavby 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). Směrnice SŽ SM096 včetně jednotlivých příloh je dostupná na stránkách SŽ v záložce Stavby / Zakázky – Podklady pro zhotovitele – Další informace – Odpadové hospodářství.

Zhotovitel stavby musí 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 kap. 3.4.4 Plánu odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 s výhledem do roku 2035 (nařízení vlády č. 352/2014 Sb.).

j) Základní předpoklady výstavby

Realizace stavby se předpokládá v jedné etapě při vyloučeném železničním provozu v termínu 1. 9. – 1. 12. 2025. /92 N/. Podrobný harmonogram prací je součástí přílohy č. 1 - TPVP stavby.

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

Není uvažováno s předčasným užíváním stavby. Zkušební provoz bude zaveden v souladu s požadavky vydaných stavebních povolení na těchto objektech stavby:

- Most v km 77,596
- Most v km 77,723
- Propustek v km 78,086
- Most v km 78,131
- Most v km 79,335
- Propustek v km 79,682
- Propustek v km 79,878

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 neelektrizované jednokolejné celostátní trati. Jmenovitě je pak součástí akce výměna kolejového roštu, výměna 3 ks výhybek, čištění kolejového lože, úprava GPK, zřízení nové přejezdové konstrukce, stavební úpravy nástupiště v zastávce Zátor a stanici Brantice, zřízení nové protikoroze ochrany tří mostů (v km 77,596, 77,723 a 79,335), výměnu nosné konstrukce a spodní stavby na jednom mostě (v km 78,131), přestavbu tří železničních propustků (v km 78,086, 79,682 a 79,878), přestavbu jednoho silničního propustku (u přejezdu P7568), odstranění sedmi železničních propustků (v km 79,506, 79,795, 80,019, 80,080, 80,238, 80,315 a 80,406) a odstranění jednoho polního nadjezdu v km 80,500 bez náhrady. Vzhledem k tomu, že nedojde k výraznému posunu osy

koleje mimo drážní těleso, mostní konstrukce a úroňová křížení budou zachovány a rušené zařízení neplní již svou funkci, nebude mít stavba po svém dokončení vliv na okolní území.

Veškeré sítě (drážní i mimodrážní) 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 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 úroňových 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, podchody, výpravní budovy, přejezdy a přechody), zcela zakázán.

a) Ochrana před vlivem trakčních a energetických vedení

Jedná se o neelektrizovanou železniční trať, tudíž ochrana před vlivem trakčních a energetických vedení není řešena.

b) Ochranná opatření proti vlivu bludných proudů

Jedná se o neelektrizovanou železniční trať, tudíž ochrana před vlivem bludných proudů není řešena.

B.1.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

B.1.2.6.1 PS 01 – Milotice nad Opavou – Brantice II. etapa

Stávající stav

Podél železniční trati v úseku Milotice nad Opavou – Brantice bude položen traťový metalický kabel, v souběhu s ním tři HDPE trubky barvy modré, černé a fialové a zabezpečovací vazební kabel. Realizace kabelizace bude provedena ve dvou etapách. První etapa je již realizována, nyní bude provedena II. etapa – úsek realizace pro rok 2025.

Nový stav

V rámci realizace II. etapy v roce 2025 bude provedena pokládka kabelizace v úseku od 77,545 do km 78,300 a od km 79,339 až po výpravní budovu ŽST Brantice. Položeny budou 3xHDPE trubky, traťový a vazební kabel do kabelových žlabů.

V km 77,545, km 78,300 a km 79,339 budou ukončené kabely v rozvaděči SIS200 (realizované v rámci 1. etapy v roce 2024) demontovány, včetně svorkovnic, WAGO svorek a celého rozvaděče SIS200. Kabely budou následně naspojovány.

HDPE trubky, které byly v km 77,547 ukončeny v kabelové komoře a v km 79,337 v KK11 budou před kabelovou komorou přerušeny (uříznuty), osazeny spojkami a napojeny na HDPE trubky realizované v rámci této II. etapy. HDPE trubky v km 78,300, které byly zataženy do rozvaděče SIS200 budou z rozvaděče vytaženy, koncovky budou nahrazeny vhodnými spojkami (podléhá odsouhlasení TDI) a taktéž budou napojeny na realizované HDPE v řešené etapě.

V ŽST Brantice bude provedeno definitivní ukončení metalických kabelů a HDPE trubek ve vstupní šachtě před výpravní budovou, kde budou HDPE trubky opatřeny koncovkami s ventilkem. Metalické kabely budou zataženy do objektu výpravní budovy stávajícím prostupem. Dále bude umístěn 1ks kabelové vhodné komory (podléhá odsouhlasení TDI) pro uložení rezervy a 1 ks kabelové vhodné komory (podléhá odsouhlasení TDI) pro uložení budoucí výpichové spojky.

Naspojování traťového kabelu bude provedeno s ohledem na možnosti pokládky, výrobní délky a množství přechodů, vazební kabel bude spojován v místech dělení etapy I a II. Po pokládce kabelů budou provedena kontrolní měření a HDPE trubky budou zkaličkovány a natlakovány.

Vlivem opravných prací a rozsahu daném ST v ŽST Brantice, budou stávající elektromotorické přestavníky na výhybce V1, V3 nahrazeny novými přírubovými elektromotorickými přestavníky s čelistovými závěry, novými ohrádkami kolem přestavníků, výkolejka Vk1 včetně zámků bude nahrazena za novou s upevněním na patu kolejnice. Vlivem úprav na výtažné koleji č.4 dojde k posunu PB5 a naspojování kabelu o 14 m. Snímače počítačů náprav budou vyměněny za nové včetně neoprénových ochranných hadic a upevňovacích souprav. Přestavníky i snímače počítačů náprav budou přezkoušeny. Jednoduchý výměnový odtlačný zámek V2 bude demontován, zpětně namontován a seřízen. Součástí soupisu prací bude materiál dodávaný objednatelem.

B.1.2.6.2 PS 01.100 Úpravy kabelizace a návěstidla SSZT

Jedná se o technické řešení úprav zařízení SSZT, které vyvolává rušení 7ks železničních propustků (v km 79,506, v km 79,795, v km 80,019, v km 80,080, v km 80,238, v km 80,315, v km 80,406), rekonstrukcí dvou propustků (v km 79,682, v km 79,878) a vybudování kapacitního odvodňovacího příkopu vpravo trati, zpevněného částečně žb příkopovými zídkami

Stávající stav

V ŽST Brantice je v provozu stávajícího SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo. V rámci SZZ je zřízena kabelová trasa ve stanici k návěstidlům, přestavníkům, elektromagnetickému zámku, počítacím bodům a do RD přejezdu v km 79,678. Na trati k předvěstem, k počítacímu bodu PB1 v km 81,415 a PB 14 v km 78,298. Z důvodu nedostatečné vzdálenosti bylo vjezdové návěstidlo L ze směru od Krnova umístěno vlevo. Kabelizace je navržena plastovými plněnými kabely. V oblasti mezi výhybkami jsou kabely instalovány přednostně do plastových kabelových žlabů.

Staniční přejezd v km 79,678 je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením reléovým s elektronickými prvky kategorie PZS 3ZBI, výstražníky s klasickým provedením se žárovkovými svítilnami. Výstražníky, reléový domek a skříň společná přístrojová jsou uzemněny na společný zemnič. Hlavní napájení PZZ je zajištěno kabelovou přípojkou pomocí kabelu CYKY-J 5x10 z rozvaděče RZZ v SÚ.

Nový stav

V souvislosti s rozsahem prací SMT bude provedena ochrana a přeložka stávající kabelizace a zařízení SSZT.

- Rušení propustek v km 79,506 – po demolici propustku položení nových kabelových žlabů pro uložení stávající kabelizace a položení kabelových žlabů ze související stavby I.etapy

- Stávající propustek v km 79,682 (bude zrušen a nahrazen novým) – demontáž stávajících kabelů k výstražníkům C1, C2 PZZ P7568, k návěstidlům L2, Lc1, PB7, PB8, položení nových kabelů do kabelového žlabu a kabelových chráničků, položení kabelových žlabů ze související stavby I.etapy
- Rušený propustek v km 79,795 - po demolici propustku položení nových kabelových žlabů pro uložení stávající kabelizace a položení kabelových žlabů ze související stavby I.etapy
- Stávající propustek v km 79,870 (bude zrušen a nahrazen novým) – položení nových kabelových žlabů pro uložení stávající kabelizace a položení kabelových žlabů ze související stavby I.etapy
- Rušený propustek v km 80,015 - po demolici propustku položení nových kabelových žlabů pro uložení stávající kabelizace
- Rušený propustek v km 80,080 - po demolici propustku položení nových kabelových žlabů pro uložení stávající kabelizace
- Přeložka stávající kabelizace v rozsahu kolize s novým odvodnění km 80,130 – 80,700 – demontáž stávajícího vjezdového návěstidla L včetně základu a VTO, zajištění přístupu, zřízení plošiny u zařízení udržujícím zaměstnancům, montáž do stávající km polohy (posun pouze od osy koleje) za prefabrikát odvodnění, v daném úseku dojde k odpojení stávajících zabezpečovacích kabelů z kabelové skříně KS1 a přerušení dalších kabelů (zab. a sděl. kabely), které pokračují do stavebního ústředny ve výpravní budově. Kabely, které budou dotčeny stavebními úpravami budou mezi místem napojení na stávající kabelizaci v km 80,130 (KS1) v celé délce nahrazeny novými kabely stejného typu a profilu. Kabely, které nekončí v KS1, ale pokračují dále do VB budou v km 80,130 napojeny pomocí zemní spojky.
- na demontovaných a znovu instalovaných prvcích zabezpečovacího zařízení bude provedeno kompletní přezkoušení

Změna oproti PD, PS 01.100 v rámci Přeložky stávající kabelizace v rozsahu kolize s novým odvodněním km 80,130 – 80,700 nebude provedena pokládka 3x HDPE a kabelů TCEKPFLEZE 10xNO,8.

Změna oproti PD, PS 01.100 – Nebude prováděno provizorní uložení kabelů do dělených chráničků, kabely budou ukládány rovnou do nových kabelových žlabů a po ukončení stavebních prací v těchto žlabech uloženy do finálních poloh.

B.1.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

Níže použité kilometrické polohy u SO 01 vychází z nově zpracovaného projektu osy koleje (Zjednodušený projekt „Mezistaniční úsek žst. Milotice nad Opavou – žst.Krnov , km 73,8 – 86,7, změna č.4“, SŽG, květen 2024).

B.1.2.7.1 SO 01.1 - železniční svršek v km 77,597 – 78,250

Kolejový rošt – stávající stav

V mezistaničním úseku Milotice nad Opavou – Brantice se nachází stávající kolejový rošt s kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích s rozponovým upevněním T5 a betonových pražcích PB2 s pevným upevněním ŽS4. V celém opravovaném úseku, který je v oblouku o malém poloměru R 285 m, je kolej stykovaná.

Kolejový rošt – nový stav

V rámci akce dojde ke kompletní výměně za nový kolejový rošt z užitého materiálu s kolejnicemi 60E2 dl. 25 m na užitých betonových pražcích B91S1 s rozdělením „u“, v oblastech rekonstruovaných přejezdů pak rozdělení „u“.

Součástí SO 01.1 je výměna kolejnic a pryžových podložek pod patu kolejnice na mostech v km 77,596, 77,723 a 79,335.

Vyzískané pražce a kolejnice budou převezeny a složeny v žst. Brantice. Pražce budou dle pokynu zástupce ST demontovány do součástí (odstrojeny – demontáž podkladnic). Dělení demontovaných kolejnic bude probíhat dle pokynů zástupce ST.

Kolejové lože

Kolejové lože bude v km 77,597 – 78,250 odtěženo, odvezeno do žst. Krnov na recyklační linku, kde bude kolejové lože recyklováno a částečně navraceno zpět. Odpad z recyklace (podsítné – vytríděné znečištěné stávajícího kolejového lože jemnou frakcí) bude ovzorkován a nakládáno s ním bude na základě výsledků chemických analýz. Z části bude použit do podkladních vrstev zpevněných ploch a nástupišť a z části odvezen na určenou skládku.

Hloubka těžení kolejového lože bude zvolena tak, aby tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou nově položených pražců po provedené úpravě GPK byla 350 mm. Před strojní úpravou geometrické polohy koleje bude kolejové lože doplněno novým kamenivem fr. 31,5/63 tř. BII.

Kolejové lože bude v celém úseku zřízeno jako otevřené v základním tvaru dle předpisu S3 díl X., pouze v km 78,780 – 78,000 bude nad trativodem jednostranně zapuštěné.

Z důvodu zřízení BK bude v opravovaném úseku zřízeno rozšíření, resp. nadvýšení kolejového lože:

- km 77,642 – 78,168 – profil „c“ dle předpisu S3/2

Úprava GPK

Kolej bude podbita podle nově zpracovaného projektu osy koleje. Podbití bude provedeno automatickou strojní podbíječkou přesnou metodou. Po provedení podbití bude provedena dynamická stabilizace, která bude součástí posledního podbití. Úprava GPK dle projektu bude provedena v celém opravovaném úseku v km 77,597 – 78,250 a naváže na stávající stav traťové koleje Milotice nad Opavou – Brantice.

Bezстыková kolej

Bezстыková kolej bude zřízena v opravovaném úseku trati, tj. v km 77,597 – 78,250. Většina svarů bude provedena technologií stykové s odtavením. Pouze svary v místech závěrných svarů na koncích dlouhých svařených úseků při navázání na stávající stav budou řešeny jako aluminotermické. Navázání bezстыkové koleje na stávající stav bude provedeno povolením upevňovadel, umožněním volné dilatace a zřízením nové upínací teploty na vzdálenost 50 m od konce výměny kolejového roštu směrem do stávajících kolejí. Z důvodu zřizování bezстыkové koleje v oblouku o malém poloměru budou v km 77,620 – 78,200 pro zvýšení stability koleje kolejového roštu osazeny pražcové kotvy. Pražcové kotvy budou osazeny na každý třetí pražec.

Pro umožnění zřízení průběžné BK na mostě v km 77,723 bude vydána výjimka na zřizování BK ve směrových obloucích $R > 400$ m. Na základě doporučení budou osazeny svěrky se sníženou svěrnou silou. Na konci nosné konstrukce mostu na 8 mostnicích nad pohyblivým ložiskem a na pozednicích na obou stranách mostu budou vloženy plastové podložky pod patu kolejnice ZW 686a a komplety se sníženou svěrnou silou SkI24B. Dále pak budou pro zvýšení stability koleje kolejového roštu za mostem osazeny pražcové kotvy, a to následujícím způsobem:

- na každý 3. pražec v počtu 5 ks na straně podélně pevného ložiska,
- na každý 2. pražec v počtu 8 ks na straně podélně pohyblivého ložiska;

Bezстыková kolej na mostě v km 77,723 a v přilehlých úsecích délky minimálně 75 m (před a za mostem) bude zřízena při referenční teplotě mostní konstrukce 10 až 20 °C. Teplota bude měřena na zastíněné straně mostní konstrukce.

B.1.2.7.2 SO 01.2 - železniční spodek v km 77,597 – 78,250

Zemní úpravy

V úseku od km 78,045 po most v km 78,131 dojde k rozšíření náspu železničního tělesa přísypávkou na normové hodnoty (zazubením pro zajištění stability svahu) společně se zřízením patní gabionové zídky v délce 61 m vlevo podél paty svahu. Z důvodu zdvihu nivelety nad 200 mm bude pod kolejovým ložem v km 77,950 – 78,250 zřízena konstrukční vrstva ze

šterkodrti fr. 0-32 v min. tl. 150 mm s úklonem 5 % vlevo. V oblasti nově budovaných mostních objektů km 78,086 a 78,131 bude konstrukční vrstva přerušena v místě napojení na ZKPP těchto objektů.

Odvodnění

V železničním zářezu před zastávkou Zátor bude v km 77,780 – 78,043 zřízeno nové odvodnění železničního tělesa. Vlevo podél trati v km 77,800 – 78,002 budou odvodnění tvořit „malé“ J-žlaby ústící do monolitické ŽB šachty Š07. Pravostranné odvodnění bude v km 77,780 – 78,002 tvořit drenážní potrubí DN160 s kontrolními šachtami z plastu DN400 (Š01 – Š05) se zaústěním do prefabrikované kontrolní šachty DN1000 (Š06). Převedení vod z pravé strany na levou je navrženo potrubím DN200 uloženým do betonového lože mezi šachtami Š06 a Š07. Mezi šachtami Š07 a Š08 je navrženo drenážní potrubí perforované z 1/3. Od monolitické ŽB šachty Š08 je navrženo potrubí DN400 (bez perforace), které bude na výtoky odlážděno lomovým kamenem do betonového lože.

Pozůstatky základů

V rámci úpravy drážních stezek nebo likvidace vegetace budou odstraněny veškeré stávající betonové základy bývalých návěstidel, patky stožárů tel. vedení a zajišťovací značky. Tyto prvky budou buď odstraněny kompletně včetně základů a vzniklé jámy po základech budou zasypány nadbytečným materiálem vzniklým při stavbě, nebo v případech větších rozměrů základů (nad 0,5 m³) budou odbourány tak, aby zbylý základ byl skryt alespoň 0,1 m pod povrchem profilu zemního tělesa. Tato místa pak budou zasypána a urovňována materiálem vzniklým při stavbě. Vzniklý betonový odpad bude odvezen a uložen na nejbližší skládku, popř. předán k recyklaci.

B.1.2.7.3 SO 01.3 – Oprava nástupiště v zastávce Zátor

Stávající stav

Stávající nástupiště je typu TISCHER se sypanou nástupní plochou délky 72 m s hranou nástupiště ve výšce 250 mm nad přílehlou kolejnicí.

Nový stav

V rámci stavby dojde k opravě nástupní hrany nástupiště v zast. Zátor. Oproti stávajícímu stavu bude nástupiště od konce zkráceno o 7 m.

Konstrukce nástupiště

Nástupištní hrana bude tvořena stávajícími železobetonovými prefabrikovanými nástupištními tvárniciemi Tischer, usazenými do cementové malty MC 10 nanesené na úložnou plochu prefabrikátů U65. Prefabrikáty U65 budou uloženy na podkladní beton C20/25nXF3 tl. 50 mm.

Pochozí plochy nástupiště budou z nezpevněné sypaniny a to v následující skladbě:

kamenivo fr. 0/4 60 mm

kamenivo fr. 8/16 100 mm

nenamrzavý zásypový materiál

Příčný sklon nástupiště po celé délce nástupní hrany je 5 % ve směru od koleje do vzdálenosti 1,6 m od hrany nástupiště, dále se zřídí přechod v proměnlivém sklonu na stávající terén (nezpevněnou komunikaci) v šířce 0,9 m.

Zásyp konstrukce nástupiště bude proveden z propustného nenamrzavého materiálu na požadovaný stupeň zhutnění.

B.1.2.7.4 SO 01.4 – Železniční svršek - žst. Brantice

Staniční koleje – stávající stav

V žst. Brantice jsou dvě dopravní koleje č. 1 a 2, jedna kusá manipulační kolej č. 4. Kolejový rošt staniční koleje č.1 je tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích s rozponovým upevněním T5 a betonových pražcích PB2 s pevným upevněním ŽS4. Kolej je v celé délce bezстыková.

Kolejový rošt staniční koleje č.2 je tvořen kolejnicemi R65 na dřevěných pražcích s rozponovým upevněním T5. Kolej je v celé délce bezстыková.

Kolejový rošt staniční koleje č.4 je tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích s rozponovým upevněním T5 a betonových pražcích PB2 s pevným upevněním ŽS4.

Kolej je v celé délce stykovaná.

Výhybky – stávající stav

Seznam stávajících výhybek v žst. Brantice:

č. výh.	Označení výhybky	Zásah v rámci prosté rekonstrukce
1	J S49-1:9-300 -P-p-HZ-d-	Výměna za novou
2	Obl-o S49-1:7,5-190(416/350) -L-p-HZ-d	Výměna za novou užitou
3	J S49-1:9-300 -L-l-HZ-d	Výměna za novou

Staniční koleje – nový stav

V rámci akce bude stávající kolejový rošt v koleji č.1, 2 kompletně vyměněn za nový kolejový rošt z užitého materiálu s kolejnicemi 60E2 dl. 25 m na užitých betonových pražcích B91S1 s rozdělením „u“, v kol.č.4 kolejový rošt z užitého materiálu s kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB8 s rozdělením „c“ + přechodová kolejnice S49/UIC60 dl, 25,0m.

Výhybky – nový stav

V rámci prosté rekonstrukce je naplánována výměna 3 ks výhybek za nové 2. generace na betonových pražcích:

č. výh	Označení výhybky
1	J60-1:9-300,P,p,b
2	J60-1:9-300,L,p,b
3	J60-1:9-300,L,p,b

Nové výhybky budou vybaveny žlabovým pražcem s čelistovým závěrem. Nové srdcovky budou typu SK – kovaný tepelně zpracovaný klín s nadvýšením křídlových kolejnic. Výhybky budou dodány v rozloženém stavu ve výrobním závodě DT Prostějov, zhotovitel zajistí jejich převoz na místo zabudování. Zde budou zhotovitelem složeny a uloženy dle platných TKP a předpisů (jedná se především o správné uložení dlouhých betonových pražců). Jakékoli nesprávné uložení bude důvodem k reklamaci výrobků a vymáhání okamžité nápravy či kompenzace po zhotoviteli.

Výhybky budou k přepravě připraveny v areálu dodavatele se smontovanou výměnovou a střední částí, část srdcovková bude po přejímce pro přepravu demontována. Expedice bude realizována na železničních vozech, které zajistí dodavatel výhybek, samotná přeprava je na náklady kupujícího (zhotovitele).

Užitá výhybka typu J60 1:9-300zlp-Lp-b-ČZP bude na stavbu převezena z žst. Český Těšín a upravena na tvar J60 1:9-300-Lp-b-ČZ pro ruční stavění.

Stávající výhybky č. 1, 3 budou v ose demontovány na ocelové součásti a dřevěné pražce, a budou odvezeny do skladu TO do žst. Krnov, kde budou složeny.

Stávající výhybka č. 2 budou v ose demontovány na ocelové součásti a dřevěné pražce, a materiál bude nachystán k likvidaci.

Nové výhybky budou po zřízení homogenizované vrstvy kolejového lože složeny v ose v polohách určených PD.

Kolejové lože

Kolejové lože bude v rozsahu rekonstrukce výhybek (výh. č. 1, 2, 3) odtěženo. Odtěžený materiál bude převezen do žst. Krnov na recyklační linku, kde bude recyklován. Recyklovaný materiál fr. 32/63 bude vrácen zpět do kolejového lože jako spodní vrstva. Tato spodní vrstva bude před pokládkou kolejového roštu řádně homogenizována. Odpad z recyklace bude využit v rámci zásypů, terénních úprav popřípadě odvezen na skládku.

Hloubka těžení bude zvolena tak, aby pod ložnou plochou nově položených pražců po provedené úpravě GPK byla následující tl. kolejového lože:

- výhybka č. 1 – 350 mm
- výhybka č. 2 – 250 mm
- výhybka č. 3 – 350 mm

Kolejové lože staničních kolejí odtěženo, odvezeno do žst. Krnov na recyklační linku, kde bude kolejové lože recyklováno a částečně navráceno zpět. Odpad z recyklace bude z části částečně do podkladních vrstev zpevněných ploch a nástupišť a z části odvezen na určenou skládku.

Hloubka těžení bude zvolena tak, aby pod ložnou plochou nově položených pražců po provedené úpravě GPK byla následující tl. kolejového lože:

- staniční kolej č. 1–350 mm
- staniční kolej č. 2–350 mm
- staniční kolej č. 4–250 mm

Úprava GPK

Staniční koleje a výhybky budou podbity podle nově zpracovaného projektu osy koleje. Podbití bude provedeno automatickou strojní podbíječkou výhybkovou přesnou metodou. Při strojním podbíjení budou současně podbíjeny i dlouhé pražce, a to ručně při aktivním zdvihu podbíječky. Řádně pak budou podbity především oblasti žlabových pražců a srdcovkové části výhybek.

Bezстыková kolej

Bezстыková kolej bude zřízena ve staničních kolejích č. 1, 2 a všech vyměněných výhybkách. Ve staničních kolejích bude většina svarů provedena technologií stykově s odtavením. Pouze svary v místech závěrných svarů na koncích dlouhých svařených úseků při navázání na stávající stav budou řešeny jako aluminotermické. Ve výhybkách budou kolejnice svařeny pomocí aluminotermických svarů. Navázání bezстыkové koleje na stávající stav bude provedeno povolením upevňovadel, umožněním volné dilatace a zřízením nové upínací teploty na vzdálenost 50 m od konce výměny kolejnic směrem do stávajících kolejí, resp výhybek.

Drážní stezky

Stávající drážní stezky mezi staničními kolejemi budou upraveny novým materiálem v celé délce opravovaných staničních kolejí a výhybek. Stezky budou upraveny dle předpisu S3 (vzdálenosti okrajů stezky od osy koleje) a budou zřízeny z drceného kameniva fr. 8/16.

Pozůstatky základů

V rámci úpravy drážních stezek nebo likvidace vegetace budou odstraněny veškeré stávající betonové základy bývalých návěstidel, patky stožárů tel. vedení a zajišťovací značky. Tyto prvky budou buď odstraněny kompletně včetně základů a vzniklé jámy po základech budou zasypány nadbytečným materiálem vzniklým při stavbě, nebo v případech větších rozměrů základů (nad 0,5 m³) budou odbourány tak, aby zbylý základ byl skryt alespoň 0,1 m pod povrchem profilu zemního tělesa. Tato místa pak budou zasypána a urovňována materiálem vzniklým při stavbě. Vzniklý betonový odpad bude odvezen a uložen na nejbližší skládku, popř. předán k recyklaci.

Staničení

Vzhledem zásadnímu rozdílu mezi stávajícím a novým staničením budou veškeré hektometrovníky demontovány. Stávající železobetonové hektometrovníky budou vyjmuty a odvezeny na skládku. Nové hektometrovníky budou osazeny do nových poloh určených dle PD osy koleje. Sudé hektometry budou umístěné vpravo a liché vlevo vzhledem ke směru růstu

definičního staničení vně tratě. Výměna hektometrovníků musí proběhnout ve výluce, nebo za provozu tak, aby nebyla ovlivněna správná kilometrická orientace pro dopravce.

B.1.2.7.5 SO 01.5 - Přejezd P7568 v km 79,678

Stávající stav

Přejezdová konstrukce dvoukolejného přejezdu je v jedné koleji tvořena pryžovými vnitřními a vnějšími dílci STRAIL se závěrnými zídkami a ve druhé koleji betonovými panely přejezdové konstrukce Brens.

Nový stav

V rámci akce bude tento přejezd rozebrán pro provedení prací na železničním svršku (součást SO 01.4). Po výměně kolejového lože a kolejového roštu (součást SO 01.4) bude zřízena v obou kolejích nová rozebíratelná konstrukce se závěrnými zídkami pro zatížení odpovídající třídě komunikace O – účelové komunikace – ostatní. Konstrukce musí umožňovat snížení nivelety závěrných zídek pod spojnici temen kolejnic tak, aby bylo možné provést plynulé zaoblení nivelety silniční komunikace. Zároveň musí přejezdová konstrukce splňovat volný prostor kolejového lože min. 200 mm za hlavou pražce. Nová šířka přejezdu bude min. 5,0 m a tomu musí odpovídat min. délka přejezdové konstrukce.

Přilehlá komunikace bude opatřena novým živičným krytem tl. 100 mm, a to do vzdálenosti 6 m od osy koleje vlevo a 14 m od osy koleje vpravo ve sm. staničení, aby bylo zajištěno plynulé napojení a příznivý podélný profil komunikace. Výškové řešení pozemní komunikace v oblasti železničního přejezdu musí splňovat požadavky stanovené v normě ČSN 73 6380.

Pro provedení prací na přejezdu není nutná kompletní uzávěra přejezdu. Během krátkodobého zamezení průjezdu (demontáž, montáž kolejového roštu,..) bude přístup vyznačen a řešen objízdou trasou přes úrovněvý přejezd P 7567 v km 78,470 (součást VON). Jinak bude zemní těleso přejezdu upraveno tak, aby byl umožněn průjezd kolové techniky.

B.1.2.7.6 SO 01.6 – Oprava nástupiště č.1 a 2 v žst.Brantice

Stávající stav

Stávající nástupiště č. 1 u koleje č. 1 je typu TISCHER se zpevněnou nástupní plochou délky 120 m s hranou nástupiště ve výšce 250 mm nad přilehlou kolejnicí.

Stávající nástupiště č. 2 u koleje č. 2 je typu TISCHER se zpevněnou nástupní plochou délky 70 m s hranou nástupiště ve výšce 250 mm nad přilehlou kolejnicí.

Nový stav

Nová nástupiště č.1 a 2 budou o výšce nástupní hrany 300 mm nad niveletou přilehlé kolejnice

Délka nového nástupiště č.1 bude 120 m, délka nového nástupiště č.2 bude 70 m.

Nástupištní zídky pod deskami budou vytvořeny z betonových L bloků typu UB4

Nástupištní L bloky budou uloženy do podkladního betonu o tloušťce 0,10 m.

Povrch nástupišť bude tvořen konzolovými deskami KD-145 Z.

Obě nástupiště jsou ukončena do úrovně stezky bočně zpevněným svahem ve sklonu 1:2, svislé stěny svahu drží zídka z betonových překladů Tischer uložených v betonovém loži.

Nástupiště mají přístup s rampami ve sklonu 1:13,3.

Nášlapná plocha ramp je také tvořena konzolovými deskami KD-145 Z.

Nástupištní zídky u ramp jsou provedeny z betonových překladů Tischer uložených do betonového lože v příslušném sklonu.

Tělesa nástupišť a ramp budou zasypány zhutněnou propustnou zeminou.

B.1.2.7.7 SO 01.7 – Následné podbití

V rámci akce bude provedeno následné podbití, a to v následujících úsecích:

- TK č. 1 v úseku Milotice nad Opavou – Brantice v rozsahu rekonstrukce traťové koleje (viz rozsah SO 01.1)
- SK č. 1, 2, 4 v žst. Brantice vč. výhybek č. 1, 2, 3 v rozsahu jejich rekonstrukce (viz rozsah SO 01.4)

V rámci následného podbití bude požadováno:

- rozebrání všech dotčených rozebíratelných přejezdů a jejich opětovná montáž pro umožnění podbití
- doplnění kameniva a úprava tvaru kolejového lože
- demontáž a zpětná montáž pojistných úhelníků v předpolích mostu v km 77,723

V rámci akce bude provedeno broušení kolejnic, a to v následujících úsecích:

- TK č. 1 v úseku Milotice nad Opavou – Brantice v km (76,000 – 79,446 a 80,205 – 80,325)
- SK č. 1, 2 v žst. Brantice v rozsahu jejich rekonstrukce (viz rozsah SO 01.4)

B.1.2.7.8 SO 02.1 - Most v km 77,596

/ viz PD SO 01 Most v km 77,596 (zpracovatel SUDOP Brno)/

SO 02.1.1 – železniční svršek (viz PD SO 01.1 Most v km 77,596 - železniční svršek)

V rámci objektu bude provedeno na mostě snesení kolejnic tvaru 49 E1, v předpolích mostu snesení kolejového roštu a odtěžení kolejového lože. Zpětně se provede v předpolích mostu zřízení nového kol. lože, vložení užitého kolejového roštu na betonových pražcích B91S1 a na mostě montáž užitých kolejnic 60 E2 na mostnicích. Tyto práce jsou součástí SO 01.1 - železniční svršek / změna oproti PD, SO 01.1 /.

Přechod zemního tělesa v obou předpolích mostu na stávající zemní těleso v délce 7,0m (viz situace SO01.1), odstrojení mostnic (starých podkladnic), vystrojení mostnic (užité podkladnic dodané zadavatelem, s tím související doprava likvidace odpadů, úprava pláně v předpolích mostu je součástí SO 02.1.1.

SO 02.1.2 – most (viz PD SO 01.2 Most v km 77,596 – most)

Stávající stav

Jedná se o most o jednom otvoru, nosná konstrukce ocelová, trémová bez mostovky (rozpětí 4,35m), hlavní nosníky plnostěnné válcované „I“ profily, ložiska tangenciální, uložení mostnic je plošné; opěry, úložné prahy a křídla kamenná, závěrné zdi betonové, pod ložisky jsou žulové kvádry, rok výstavby spodní stavby 1897, nosná konstrukce z roku 1947. Délka mostu 7,37 m, výška 4,26 m. Podlahové plechy ocelové. Přemostovaná překážka: zpevněná veřejně přístupná účelová komunikace.

Nový stav

Nosná konstrukce

V rámci navržených úprav bude stávající ocelová konstrukce zachována a sanována, viz PD SO 01.2 most v km 77,596. Odchylně proti PD, TZ v části B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení je platný požadavek: „Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Provede se:

- demontáž mostnic a pozednic / 8 + 2 ks /
- demontáž zábradlí na opěrách a ocelových podlah
- vyjmutí nosné konstrukce a chodníkových nosníků se zábradlím a jejich přemístění mimo mostní objekt
- otryskání a nová protikorozi ochrana nosné konstrukce a ložisek, chodníkových nosníků včetně zábradlí
- snesení ložisek
- ubourání starých a následně zřízení nových monolitických železobetonových úložných prahů, nových závěrných a parapetních zdí a nových říms
- zřízení příčného odvodnění za rubem obou opěr

- nová hydroizolace na rubu obou opěr (odchylně proti PD bude svislá izolace ve skladbě - penetračně adhézní nátěr + pás z modifikovaného asfaltu + desky XPS tl. 50 mm + ochranná geotextilie min. 300g/m², odpovídající schválenému systému vodotěsných izolací železničních mostních objektů, viz výkaz výměr)
- zřízení přechodů do trati prostřednictvím osazení prefabrikovaných římsových zídek(4ks)
- výroba a osazení nového třímadlového zábradlí na nové římsy parapetních zdí opěr a nové římsy všech čtyřech šikmých křídel
- doplnění spodní příčle na stávající zábradlí chodníkových nosníků
- zpětné osazení nosné konstrukce na nově osazená původní ložiska
- zpětné osazení chodníkových nosníků na nově vyrobená ložiska
- montáž nových mostnic a pozednic
- montáž nových kompozitových podlah z FRP pororoštů
- otryskání povrchu ponechaných kamenných částí opěr a křídel tlakovou vodou v celém rozsahu
- sanace kamenného zdiva opěr a křídel (spárování, ověření mezerovitosti zdiva jádrovými vrty, dle výsledků injektáž zdiva)
- zpevnění opěry O02 helikální výztuží
- odláždění svahů za rubem křídel (rozsah dle výkazu výměr - změna proti PD)

B.1.2.7.9 SO 02.2 - Most v km 77,723

SO 02.2.1 – železniční svršek (viz PD SO 02.1 Most v km 77,723 - železniční svršek)

/ viz PD SO 02 Most v km 77,723 (zpracovatel SUDOP Brno)/

V rámci objektu bude provedeno na mostě snesení kolejnic tvaru 49 E1, v předpolích mostu snesení kolejového roštu a odtěžení kolejového lože. Zpětně se provede na mostě a v jeho předpolích vložení užitých kolejnic 60 E2 a v předpolích mostu zřízení nového kol. lože. Tyto práce jsou součástí SO 01.1 -železniční svršek / změna oproti PD, SO 02.1 /.

Přechod zemního tělesa v obou předpolích mostu na stávající zemní těleso v délce 7,0m(viz situace SO02.1), odstrojení mostnic (starých podkladnic), vystrojení mostnic (užité podkladnic dodané zadavatelem, s tím související doprava likvidace odpadů, úprava pláň v předpolích mostu. Dodávka a vložení nových vystrojených výhybkových prachů VPS umožňujících osazení pojistných úhelníků v předpolích mostu je součástí SO 02.2.1

SO 02.2.2 – most (viz PD SO 02.2 Most v km 77,723 - most)

Stávající stav

Jedná se o most o jednom otvoru, nosná konstrukce ocelová, trémová bez mostovky (rozpětí 20,50m, rok výroby 1965), hlavní nosníky plnostěnné svařované „I“ profily, ložiska pohyblivá dvouválcová (na O 01) a pevná stolicová (na O 02), uložení mostnic je plošné na horních pásnicích hlavních nosníků; dřívky opěr a křídla kamenná (rok výstavby 1872), úložné prahy a závěrné zdi opěr betonové (rok výstavby 1965). Délka mostu 41,65 m, výška 16,74 m. Podlahové plechy ocelové. Přemostovaná překážka: silnice III. třídy + trvalý vodní tok (Zátoráček)

Nový stav

Nosná konstrukce

V rámci navržených úprav bude ocelová konstrukce zachována a sanována, viz PD SO 02.2 most v km 77,723. Odchylně proti PD, TZ v části B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení je platný požadavek: „Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Provede se:

- demontáž mostnic a pozednic / 34 + 2 ks /
- demontáž ocelových podlah

- demontáž zábradlí na betonových patkách v předpolích mostu
- rektifikace pohyblivých ložisek
- zesílení nevyhovujícího podélného ztužení
- otryskání a nová protikorozi ochrana nosné konstrukce včetně zábradlí, ložisek a zábradlí na opěrách mostu
- ubourání stávajících a následně zřízení nových železobetonových říms na křídlech
- zřízení příčného odvodnění za rubem obou opěr
- nová hydroizolace na rubu obou opěr, nových římsách křídel a římsových zídkách (odchylně proti PD bude svislá izolace ve skladbě - penetračně adhézní nátěr + pás z modifikovaného asfaltu + desky XPS tl. 50 mm + ochranná geotextilie min. 300g/m2, odpovídající schválenému systému vodotěsných izolací železničních mostních objektů, viz výkaz výměr)
- zřízení přechodů do trati prostřednictvím osazení prefabrikovaných římsových zídek(4ks)
- výroba a osazení nového třímadlového zábradlí na nové římsy křídel
- dodávka, opracování a montáž nových mostnic a pozednic
- výroba a montáž nového pojistného úhelníku 200 x 200 mm
- montáž nových kompozitových podlah z FRP pororoštů
- dodávka, montáž kompozitových prvků pro výškovou úpravu stávajícího zábradlí na mostě
- otryskání povrchu kamenných částí opěr a křídel tlakovou vodou v celém rozsahu
- sanace kamenného zdiva opěr a křídel (přespárování, injektáž trhlin,..)
- sanace betonových částí opěr (pasivace obnažené výztuže, zvětšení krytí výztuže)
- odláždění svahů za rubem křídel (rozsah dle výkazu výměr - změna proti PD)

B.1.2.7.10 SO 02.3 – Propustek v km 78,086

/viz PD SO 05 Propustek v km 78,086 (zpracovatel Dopravní projektování, spol. s r.o.)/

SO 02.3.1 – železniční svršek (viz PD SO 05.2 propustek v km 78,086 -železniční svršek)

V rámci objektu bude provedeno na propustku a jeho předpolích mostu snesení kolejového roštu (kolejnice tvaru 49 E1) a odtěžení kolejového lože. Zpětně se provede na novém propustku a v jeho předpolích zřízení nového kolejového lože, pokládka užitého kolejového roštu na betonových pražcích B91 S1 s užitými kolejnicemi 60 E2.. Tyto práce jsou součástí SO 01.1 - železniční svršek / změna oproti PD, SO 05.2 /.

SO 02.3.2 – propustek (viz PD SO 05.1 propustek v km 78,086 - propustek

Stávající stav

Jedná se o zčásti deskový propustek vně koleje pod místní komunikací a z části klenbový pod traťovou kolejí v zast. Zátor. Desková část je tvořena kamennými deskami a kam. opěrami, část pod kolejí z betonových desek a kamenných opěr. Na vtoku i výtoku je čelo s betonovou římsou bez zábradlí. Není znám rok výstavby. Světlost 0,90 m, šířka 26,50 m.

Nový stav

Nosná konstrukce

V rámci navržených úprav dojde ke komplexní přestavbě uvedeného propustku, viz PD SO 05.1 Propustek v km 78,086.

Provede se:

- odtěžení zemního tělesa a odbourání původní nosné konstrukce a spodní stavby po spodní hranu nového podkladního betonu
- zřízení základové desky tl. 300 mm s vyztužením
- osazení prefabrikovaných železobetonových rámových prefabrikátů s integrovaným žlabem ve spodní příčli, světlost otvoru 2000x1800 mm
- izolace proti zemní vlhkosti rubových částí rámových prefabrikátů
- na vtoku a výtoku ukončení propustku monolitickým železobetonovým čelem s římsou a novým zábradlím městského typu (typ4 dle MVL720)
- vybudování nového zemního tělesa (odchylně proti PD se předpokládá využití 50% stávajícího materiálu zemního tělesa do zásypů, viz výkaz výměr), zpětné zřízení povrchu místní komunikací vně zemního tělesa dráhy
- odláždění prostoru na vtoku a výtoku lomovým kamenem

B.1.2.7.11 SO 02.4 - Most v km 78,131

/viz PD SO 03 most v km 78,131 (zpracovatel SUDOP Brno)/

SO 02.4.1 – železniční svršek (viz PD SO 03.1 Most v km 78,131 - železniční svršek)

V rámci objektu bude provedeno na mostě a v jeho předpolích snesení kolejového roštu (kolejnice tvaru 49 E1) a odtěžení kolejového lože. Zpětně se provede na novém mostě a v jeho předpolích zřízení nového kolejového lože, pokládka užitého kolejového roštu na betonových pražcích B91 S1 s užitými kolejnicemi 60 E2.. Tyto práce jsou součástí SO 01.1 - železniční svršek / změna oproti PD, SO 03.1 /. Zřízení ZKPP v obou předpolích mostu je součástí SO 02.4.1

SO 02.4.2 – most (viz PD SO 03.2 Most v km 78,131 - most)

Stávající stav

Jedná se o most o jednu otvoru, nosná konstrukce ocelová trémová plnostěnná dvojčitá nýtovaná (rozpětí 4,35m, rok výroby 1947). Opěry, úložné prahy a křídla kamenná, závěrné zídky betonové (rok výstavby 1897), ložiska uložena na žulové kvádry. Délka mostu 9,25 m, výška 3,07 m. Přemostovaná překážka: zpevněná účelová komunikace, pod ní je zatrubnění trvalá vodoteč.

Nový stav

Nosná konstrukce

Stávající ocelová konstrukce bude nahrazena novou svařovanou, ocelovou, trémovou, konstrukcí se stlačenou stavební výškou (typ 1 dle MVL 115), o rozpětí 5,0 m, s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce je tvořena dvěma hlavními nosníky uzavřeného profilu vyrobená z plechů. Hlavní nosníky jsou uvnitř vyztužené pomocí diafragmat. V místě uložení jsou koncové ŽB příčníky spřažené s deskou mostovky. Konstrukční výška 0,77 m, šířka 6,06 m. Na dně a bocích ocelového žlabu je celoplošná bezešvá izolace. Konstrukce je uložena do ozubů nových úložných prahů. Odchylně proti PD, TZ v části B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení je platný požadavek: „Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Spodní stavba: původní bude ubourána v plném rozsahu. Nové opěry a křídla budou monolitická, železobetonová na železobetonových základech. V předpolích mostu nové monolitické železobetonové přechodové zídky. Za rubem opěr je navrženo příčné odvodnění, hydroizolace rubu spodní stavby a zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží. Odchylně proti PD bude svislá izolace ve skladbě - penetračně adhézní nátěr + pás z modifikovaného asfaltu + desky XPS tl. 50 mm + ochranná geotextilie min. 300g/m², odpovídající schválenému systému vodotěsných izolací železničních mostních objektů, viz výkaz výměr). Na římsách přechodových zdí a na římsách šikmých křídel bude osazeno nové třímadlové zábradlí. Svahové kužely budou opevněny dlažbou z lomového kamene.

SO 02.4.3 – most (viz PD SO 03.3 Most v km 78,131 – úpravy místní komunikace)

Objekt řeší uvedení místní komunikace a silničního propustku do původního stavu. Skladba vozovky uvedená u mostu je stejná i pro propustek v km 78,086.

B.1.2.7.12 SO 02.5 - Most v km 79,335

/viz PD SO 04 Most v km 79,335 (zpracovatel SUDOP Brno)/

SO 02.5.1 – železniční svršek (viz PD SO 04.1 Most v km 79,335 - železniční svršek

V rámci objektu bude provedeno na mostě snesení kolejnic tvaru 49 E1, v předpolích mostu snesení kolejového roštu a odtěžení kolejového lože. Zpětně se provede v předpolích mostu zřízení nového kol. lože, vložení užitého kolejového roštu na betonových prazcích B91 S1 a na mostě montáž užitých kolejnic 60 E2 na mostnicích. Tyto práce jsou součástí SO 01.1 - železniční svršek / změna oproti PD, SO 04.1 /.

Přechod zemního tělesa v obou předpolích mostu na stávající zemní těleso v délce 7,0m (viz situace SO04.1), odstrojení mostnic (starých podkladnic), vystrojení mostnic (užité podkladnic dodané zadavatelem, s tím související doprava likvidace odpadů, úprava pláně v předpolích mostu je součástí SO 02.5.1.

SO 02.5.2 – most (viz PD SO 04.2 Most v km 79,335 - most

Stávající stav

Jedná se o most o jednom otvoru, nosná konstrukce ocelová, trémová bez mostovky (rozpětí 4,35m), hlavní nosníky plnostěnné válcované „I“ profily, ložiska tangenciální, uložení mostnic je plošné; opěry, úložné prahy a křídla kamenná, závěrné zdi betonové, pod ložisky jsou žulové kvádry, rok výstavby spodní stavby 1897, nosná konstrukce z roku 1947. Délka mostu 7,75 m, výška 2,789 m. Podlahy středové ocelové, na hlavách mostnic a chodníkové dřevěné. Přemostovaná překážka: zpevněná veřejně přístupná účelová komunikace.

Nový stav

Nosná konstrukce

V rámci navržených úprav bude stávající ocelová konstrukce zachována a sanována, viz PD SO 04.2 most v km 79,335. Odchylně proti PD, TZ v části B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení je platný požadavek: „Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Provede se:

- demontáž mostnic a pozednic / 8 + 2 ks /
- demontáž zábradlí na opěrách a ocelových (na mostnicích) a dřevěných (na chodnicích) podlah
- vyjmutí nosné konstrukce a chodníkových nosníků se zábradlím a jejich přemístění mimo mostní objekt
- otryskání a nová protikoroze ochrana nosné konstrukce a ložisek, chodníkových nosníků včetně zábradlí
- demontáž stávající prasklé, výroba a montáž nové nadložiskové desky
- snesení ložisek
- ubourání starých a následně zřízení nových monolitických železobetonových úložných prahů, nových závěrných a parapetních zdí a nových říms
- zřízení příčného odvodnění za rubem obou opěr
- nová hydroizolace na rubu obou opěr a nových římsách křídel (odchylně proti PD bude svislá izolace ve skladbě - penetračně adhézní nátěr + pás z modifikovaného asfaltu + desky XPS tl. 50 mm + ochranná geotextilie min. 300g/m², odpovídající schválenému systému vodotěsných izolací železničních mostních objektů, viz výkaz výměr)
- zřízení přechodů do trati prostřednictvím osazení prefabrikovaných římsových zídek (4ks)
- výroba a osazení nového třímadlového zábradlí na nové římsy parapetních zdí opěr a nové římsy všech čtyřech šikmých křídel
- doplnění spodní příčle na stávající zábradlí chodníkových nosníků
- zpětné osazení nosné konstrukce na nově osazená původní ložiska
- zpětné osazení chodníkových nosníků na nově vyrobená ložiska
- montáž nových mostnic a pozednic
- montáž nových kompozitových podlah z FRP pororoštů
- otryskání povrchu ponechaných kamenných částí opěr a křídel tlakovou vodou v celém rozsahu
- sanace kamenného zdiva opěr a křídel (spárování, výsledků injektáž trhli zdiva)
- odláždění svahů za rubem křídel (rozsah dle výkazu výměr - změna proti PD)

B.1.2.7.13 SO 02.6 – Propustek v km 79,506

/viz PD Brantice ... SO 02.1 Propustek v km 79,506, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.6.1 – železniční spodek

Starý stav: jedná se o deskový propustek ze zabetonovaných kolejnic, na vtoku a výtoku betonová čela, rok výstavby 1937. Světlost 1,00 m, šířka 20,45 m.

Nový stav: na základě hydrotechnického posouzení území bylo navrženo zrušení předmětného propustku bez náhrady. Voda na návodní straně bude svedena podélným příkopem vpravo trati. Bude provedeno odtěžení zemního tělesa, vybourání nosné konstrukce a spodní stavby propustku a zřízení nového zemního tělesa.

Železniční svršek: je řešeno v SO 01.4, v rámci objektu SO 01 se provede snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a pokládka nového kolejového roštu s užitými betonovými pražci B91 S1 a užitými kolejnicemi 60 E2.

B.1.2.7.14 SO 02.7.1 – Propustek v km 79,682

/viz PD Brantice ... SO 02.2 Propustek v km 79,692, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.7.1 – propustek

Starý stav: jedná se o deskový propustek, část kamenná, část železobetonová. Na vtoku betonové čelo se zábradlím a propustkem přivádějícím vodu u podélné příkopy, na výtoku bet. čelo s římsou, rok výstavby 1936. Světlost 0,68 m, šířka 32,30 m.

Nový stav: na základě hydrotechnického posouzení území byla navržena přestavba propustku. Dojde k ubourání stávajícího objektu a vybudování nového propustku v upravené poloze – nakolmení, šířka 31,16m, propustek z prefabrikovaných železobetonových trub DN 1000, na vtoku a výtoku zakončen šikmými prefabrikáty, vyústění odlážděno.

Železniční svršek: je řešeno v SO 01.4, v rámci objektu SO 01 se provede snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a pokládka nového kolejového roštu s užitými betonovými pražci B91 S1 a užitými kolejnicemi 60 E2.

B.1.2.7.15 SO 02.7.2 – Provizorní komunikace

/viz PD Brantice ... SO 02.13 Provizorní komunikace, zpracovatel EXPROJEKT/

Jedná se o technické řešení zajištění přístupu silničních vozidel během výstavby části nového trubního propustku v km 79,682 po místní komunikaci.

B.1.2.7.16 SO 02.8 – Propustek v km 79,795

/viz PD Brantice ... SO 02.3 Propustek v km 79,795, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.8.1 – železniční spodek

Starý stav: propustek tvořen osmibokou troubou DN 800, ukončen kolmými čely, rok výstavby 1969. Šířka 22,9 m.

Nový stav: na základě hydrotechnického posouzení území bylo navrženo zrušení předmětného propustku bez náhrady. Voda na návodní straně bude svedena podélným příkopem vpravo trati. Bude provedeno odtěžení zemního tělesa, vybourání nosné konstrukce a spodní stavby propustku a zřízení nového zemního tělesa.

Železniční svršek: je řešeno v SO 01.4, v rámci objektu SO 01 se provede snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a pokládka nového kolejového roštu s užitými betonovými pražci B91 S1 a užitými kolejnicemi 60 E2.

B.1.2.7.17 SO 02.9 – Propustek v km 79,878

/viz PD Brantice ... SO 02.4 Propustek v km 79,878, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.9.1 – propustek

Starý stav: jedná se o deskový propustek ze zabetonovaných kolejnic, opěry kamenné. Na vtoku betonové čelo, na výtoku bet. čelo s římsou a zábradlím, rok výstavby 1906. Světlost 0,80 m, šířka 26,0 m.

Nový stav: na základě hydrotechnického posouzení území byla navržena přestavba propustku. Dojde k vybourání stávajícího propustku, ve stejné poloze je navržen nový propustek z prefabrikovaných železobetonových trub DN 1000 se šikmým ukončením na vtoku a výtoku. Šířka propustku 26,2m, vyústění odlážděno.

Železniční svršek: je řešeno v SO 01.4, v rámci objektu SO 01 se provede snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a pokládka nového kolejového roštu s užitými betonovými pražci B91 S1 a užitými kolejnicemi 60 E2.

B.1.2.7.18 SO 02.10 – Propustek v km 80,019

/viz PD Brantice ... SO 02.5 Propustek v km 80,019, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.10.1 – železniční spodek

Starý stav: propustek tvořen dvěma betonovými troubami DN 400, vpravo dodatečně rozšiřován betonovou deskou. Oboustranná kolmá čela. Šířka objektu 46m. Na vtoku a výtoku betonová čela, rok výstavby 1872/ 1914.

Nový stav: na základě hydrotechnického posouzení území bylo navrženo zrušení předmětného propustku bez náhrady. Voda na návodní straně bude svedena podélným příkopem vpravo trati. Bude provedeno odtěžení zemního tělesa, vybourání nosné konstrukce a spodní stavby propustku a zřízení nového zemního tělesa.

Železniční svršek: je řešeno v SO 01.4, v rámci objektu SO 01 se provede snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a pokládka nového kolejového roštu s užitými betonovými pražci B91 S1 a užitými kolejnicemi 60 E2.

B.1.2.7.19 SO 02.11 – Propustek v km 80,080

/viz PD Brantice ... SO 02.6 Propustek km 80,080, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.11.1 – železniční spodek

Starý stav: jedná se o deskový kamenný propustek o jednom otvoru, opěry kamenné. Na vtoku betonové čelo, na výtoku kamenné s bet. římsou, rok výstavby 1872. Světlost 0,56 m, šířka 42,0 m.

Nový stav: na základě hydrotechnického posouzení území bylo navrženo zrušení předmětného propustku bez náhrady. Voda na návodní straně bude svedena podélným příkopem vpravo trati. Bude provedeno odtěžení zemního tělesa, vybourání nosné konstrukce a spodní stavby propustku a zřízení nového zemního tělesa.

Železniční svršek: je řešeno v SO 01.4, v rámci objektu SO 01 se provede snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a pokládka nového kolejového roštu s užitými betonovými pražci B91 S1 a užitými kolejnicemi 60 E2.

B.1.2.7.20 SO 02.12 – Propustek v km 80,238

/ viz PD Brantice ... SO 02.7 Propustek v km 80,238, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.12.1 – železniční spodek

Starý stav: jedná se o deskový betonový propustek o jednom otvoru, nosná konstrukce železobeton, opěry betonové. Na vtoku betonové čelo s římsou, výtok zasypán, rok výstavby 1937. Světlost 0,85 m, šířka 5,60 m.

Nový stav: na základě hydrotechnického posouzení území bylo navrženo zrušení předmětného propustku bez náhrady. Voda na návodní straně bude svedena podélným příkopem vpravo trati. Bude provedeno odtěžení zemního tělesa, vybourání nosné konstrukce a spodní stavby propustku a zřízení nového zemního tělesa.

Železniční svršek: je řešeno v SO 01.4, v rámci objektu SO 01 se provede snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a pokládka nového kolejového roštu s užitými betonovými pražci B91 S1 a užitými kolejnicemi 60 E2.

B.1.2.7.21 SO 02.13 – Propustek v km 80,315

/ viz PD Brantice ... SO 02.8 Propustek km 80,315 zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.13.1 – železniční spodek

Starý stav: jedná se o deskový kamenný propustek o jednom otvoru, opěry kamenné. Na vtoku a výtoku betonová čela s římsou, rok výstavby 1872. Světlost 0,90 m, šířka 8,40 m.

Nový stav: na základě hydrotechnického posouzení území bylo navrženo zrušení předmětného propustku bez náhrady. Voda na návodní straně bude svedena podélným příkopem vpravo trati. Bude provedeno odtěžení zemního tělesa, vybourání nosné konstrukce a spodní stavby propustku a zřízení nového zemního tělesa.

Železniční svršek: je řešeno v SO 01.4, v rámci objektu SO 01 se provede snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a pokládka nového kolejového roštu s užitými betonovými pražci B91 S1 a užitými kolejnicemi 60 E2.

B.1.2.7.22 SO 02.14 – Propustek v km 80,406

/ viz PD Brantice ... SO 02.9 Propustek km 80,406, zpracovatel EXPROJEKT /

Starý stav: jedná se o deskový kamenný propustek o jednom otvoru, opěry kamenné. Na vtoku a výtoku betonová čela s římsou, rok výstavby 1937. Světlost 0,60 m, šířka 6,00 m.

SO 02.14.1 – železniční svršek

Provede se snesení stávajícího kolejového roštu, odtěžení kol. lože, zřízení nového kol. lože a zpět pokládka původního kolejového roštu s betonovými pražci a kolejnicemi S49.

SO 02.14.2 – železniční spodek:

Na základě hydrotechnického posouzení území bylo navrženo zrušení předmětného propustku bez náhrady. Voda na návodní straně bude svedena podélným příkopem vpravo trati. Bude provedeno odtěžení zemního tělesa, vybourání nosné konstrukce a spodní stavby propustku a zřízení nového zemního tělesa.

B.1.2.7.23 SO 02.15 – Silniční propustek u přejezdu P 7568

/viz PD Brantice ... SO 02.10 Silniční propustek u přejezdu P7568, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.15.1 – propustek

Starý stav: Betonová trouba DN 800 pod komunikací pro převedení podélného příkopu vpravo trati, na výtok ukončena kolmým čelem, navazuje na vtok do železničního propustku v km 79,682. Na vtokové straně prodloužena korugovanou troubou DN 600 se seříznutím ve svahu. Šířka objektu 17 m.

Nový stav: Kompletní demolice silničního propustku a jeho vybudování v nové ose tak, aby kopíroval novou polohu podélného příkopu vpravo trati. Propustek pod komunikací k přejezdu a pod manipulační plochou. Korugovaná trouba DN 800, seříznuta na vtoku a výtoku dle sklonu svahu. Šířka propustku 23,1m.

B.1.2.7.24 SO 02.16 – odvodňovací příkop vpravo trati

/viz PD Brantice ... SO 02.11 Odvodňovací příkop vpravo trati, zpracovatel EXPROJEKT/

SO 02.16.1 – příkop

V rámci hydrotechnického posouzení území bylo navrženo vybudování podélného návodního příkopu vpravo trati směr Krnov, který kapacitně pojme i vodu ze rušených otvorů železničních propustků.

Stavební objekt zahrnuje výstavbu nového zpevněného příkopu v trase původního, který primárně slouží k odvodnění přilehlého svahu a polí. Návrh vychází z hydrologických výpočtů Studie odtokových poměrů v území. Celková délka nového odvodnění je 1 363 m, zakončení příkopu bude tvořeno "brodem" z lomového kamene a zaústěním do trvalé vodoteče. Zpevnění příkopu navrženo částečně betonovou příkopovou tvarovkou, částečně železobetonovou příkopovou zídkou tvaru „J“ ve dvou druzích. Zídky (žlaby) budou vyráběny jako staveništní prefabrikáty, eventuálně monoliticky.

Pro zřízení brodu z lomového kamene se předpokládá využití kamene z demolice polního nadjezdu.

B.1.2.7.25 SO 02.17 – Polní nadjezd v km 80,500

/viz PD „Demolice polního nadjezdu v km 80,500 na trati Bruntál – Krnov“, zpracovatel SŽ – OŘ Ostrava, ST, z 02/2025/)

SO 02.17.1 – demolice

Stávající stav: silniční most o jednom otvoru převádějící polní cestu přes trať v zářezu, světlost otvoru 6,2m, šířka mostu 4,5m, světlá výška 5 m. Mostovka ze zabetonovaných I nosníků, masivní kamenné opěry s rovnoběžnými křídly.

Nový stav: Bude provedeno odbourání říms, snesení mostovky, ubourání opěr včetně základů (v rozsahu pro uložení odvodňovacích žlabů), částečné ubourání křídel cca 0,3m pod úroveň přilehlého svahu. Dosypání zeminou, zpevnění svahů protierozními geomatracemi.

B.1.2.7.26 SO 02.18 – Přeložky a ochrana kabelizace SŽ SEE

/viz PD Brantice ... SO 02.12 Přeložky a ochrany kabelizace SŽ SEE/

SO 02.18.1 – přeložky a ochrany kabelizace SEE

Bude provedeno uložení stávajících SŽ SEE kabelů do dělených chrániček z důvodu rušení a rekonstrukce stávajících propustků v km 79,500; 79,682; 79,795; 79,878; 80,019; 80,080 pod železniční tratí. Délka trasy dělených chrániček bude 90 m.

Dále bude provedeno přeložení stávajících silových kabelů CYKY-J 5x10 mm² do souběhu se sdělovacím kabelem SŽ SEE v místě rekonstruovaného propustku v km 79,878.

Nové přeložené silové kabely budou naspojovány na stávající silové kabely mimo rekonstruovaný propustek, ve vhodných polohách. V místě propustku bude kabel uložen do plastové chráničky kvůli jeho ochránění. Délka trasy překládaných silových kabelů bude 16m.

B.1.2.7.27 SO 03.1 žst. Milotice nad Opavou, venkovní osvětlení

SO 03.1.1 žst. Milotice nad Opavou, venkovní osvětlení

/viz PD SO 11-86-01 -žst. Milotice nad Opavou, venkovní osvětlení/

Jedná se o opravu osvětlení žst. Milotice nad Opavu. Osvětlení železničního prostranství v železniční stanici bude provedeno nově a bude navrženo pomocí svítidel LED umístěných na sklopných stožárech výšky 12m. Kabelový rozvod v ŽST bude tvořen novými kabely uloženými v zemi. Kabely budou zakončeny v nových celoplastových rozvodnicích.

Stávající stav:

Železniční stanice je napájena ze stožárové trafostanice 22/0,4kV – BR9270 umístěné na pozemku p.č. 975. Ve stávajícím stavu je železniční stanice osvětlená 37ks stožáry JŽ. Stávající stožáry jsou osazeny výbojkovými svítidly. Soustava osvětlení je tvořena deseti okruhy stožárů JŽ a svítidly na zastřešení u budovy. Osvětlení je ovládáno ručně ze stavědel a z dopravní kanceláře

Nový stav:

Osvětlení železničního prostranství v železniční stanici bude provedeno nově a bude navrženo pomocí svítidel LED umístěných na sklopných stožárech výšky 12m. Rozmístění, typy a výkon svítidel nové osvětlovací soustavy bude navržen na základě protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy zpracovaného projektantem a výsledků světelně technického výpočtu intenzity osvětlení v souladu s ČSN EN 12464-2 a předpisem E11. Stávající osvětlovací soustavy budou demontovány. Nově bude zřízeno místní dohledové pracoviště (MDP) v dopravní kanceláři. Ovládání osvětlení bude umožněno dálkově z tohoto pracoviště a ústředně ze servisní vizualizace na ED Ostrava. Dohledové pracoviště a nový rozvaděč RO budou připojeny do stávajícího intranetu SŽ, budou pouze vyměněny modemy pro komunikaci po dálkovém kabelu DK47 mezi Miloticemi a Bruntálem. Nově budou nahrazeny výše uvedené stávající stožáry JŽ a svítidla pod zastřešením. Návrh nových stožárů bude ověřen statickým výpočtem. Venkovní osvětlení bude napájeno a ovládáno z rozvaděče RO umístěného u rozvaděče KS2.

Napájení bude provedeno z rozvaděče R2 přes kabelovou skříň KS2.

Kabelový rozvod v ŽST bude tvořen novými kabely CYKY-J 5x10 uloženými v zemi. Kabely jsou zakončeny v nových výzbrojích sklopných stožáru a v celoplastovém rozvaděči RO. Kabely budou mimo železniční trať uloženy ve výkopu o hloubce 80 cm, přičemž budou zataženy do plastové chráničky o průměru 110 mm, uložené do pískového lože. Nad kabely bude v celé délce položena výstražná fólie.

Křížení železniční trati bude provedeno protlakem v hloubce minimálně 150 cm od pláne železničního spodku, přičemž budou kabely uloženy v korugované plastové chráničce o průměru 110 mm. Tam kde je trasa protlaku navržena v místě nástupiště, v případě, že by pracovními postupy zhotovitele došlo k narušení výškové polohy nástupiště (zaměření stávajícího stavu dotčených nástupišť zajistí zhotovitel), nebo poškození drážní infrastruktury, tak bude zhotovitelem neprodleně po ukončení prací zajištěna náprava na vlastní náklady.

Kabely budou zakončeny v nové celoplastové rozvodnici RO. V případě, že budou kabely vedeny v blízkosti budov, nesmí dojít k poškození jejich hydroizolace. V místě křížení kabelů s propustky bude z jedné strany ve vzdálenosti do 2 m od osy propustku ponechána stočená kabelová rezerva v délce 4 m. křížení propustku bude rovněž provedeno uložením kabelu v korugované plastové chráničce 110 mm. Kabelová rezerva bude uložena pevně stočená a kryta rozříznutou korugovanou chráničkou 160 mm.

V základech lamp se nachází zajišťovací značky a body ŽBP. V rámci stavby bude nutné zajistit nahrazení zničených bodů a značek. Nahrazením se rozumí oprava stabilizace bodu, jeho zaměření a odevzdání kompletní dokumentace dle platných předpisů řady SŽDC M20.

Rozmístění stožárů v prostoru kolejíště je patrné z výkresů C.2 Katastrální situační výkres a C.3 Koordinační situační výkres.

Vyhroubené jámy pro nové základy musí být přesně zaměřeny, tak aby osa nového stožáru byla přesně na souřadnicích vytyčovacího bodu. S tím, že musí být po montáži stožárů dodržen průjezdný profil.

SO 03.1.2 žst. Milotice nad Opavou_Ostrava, přenosový systém

/viz PD PS 12-86-01 -žst. Milotice nad Opavou - Ostrava, přenosový systém/

V rámci objektu bude provedeno napojení nového rozvaděče RO do stávající intranetové sítě SŽ ve stanici. Dále bude zřízeno místní dohledové pracoviště pro ovládání a přehled nad osvětlovací soustavou.

Stávající stav:

Železniční stanice je připojena do intranetu SŽ pomocí dálkového kabelu DK47, přes který pomocí modemu je vytvořena komunikační trasa do ŽST Bruntál, ta je dále která dále připojena pomocí pronájmu MPLS linky do Intranetu SŽ a dispečerského pracoviště ED Ostrava. Touto linkou je přenášén jak Intranet SŽ tak i TDS.

Nový stav:

Nově bude zřízeno místní dohledové pracoviště (MDP) v dopravní kanceláři v ŽST Milotice. Ovládání osvětlení bude umožněno dálkově z tohoto pracoviště a ústředně ze servisní vizualizace na ED. Ostrava. Dohledové pracoviště a nový rozvaděč RO budou připojeny do stávajícího switchu intranetu SŽ, budou pouze vyměněny modemy Patton 3088 pro komunikaci po dálkovém kabelu DK47 mezi Miloticemi a Bruntálem, za modemy Patton 3202/4W (více párový), bude dodán translátor správné impedance a bude provedeno před nasazením změření kabelu.

B.1.2.7.28 SO 03.2 zast. Zátor, venkovní osvětlení

/viz PD SO 12-86-01 zast. Zátor, venkovní osvětlení

V rámci objektu bude provedena výměna stávajících stožárů osvětlení v zastávce Zátor za nové.

Stávající stav:

Venkovní osvětlení je napájeno a ovládáno z rozvaděče RVO umístěného za objektem čekárny. Z tohoto rozvaděče jsou napojeny kabely CYKY 2ks osvětlovacích stožárů RADEK. Na stožárech jsou osazena svítidla se sodíkovými výbojkami SHC 70W. Dále je v čekárně instalováno svítidlo RAMBO 2x54W.

Nový stav:

Rozmístění stožáru v prostoru kolejiště je patrné z výkresů 02 a 03 – SITUACE. Po demontáži stožárů budou rozbourány betonové patky základu. Demontované stožáry budou odvezeny smluvním partnerem Správy železnic jako šrot dle směrnice SŽ č.42. Následně bude provedeno rozbourání betonových základů a beton bude odvezen na skládku. Vyhĺoubené jámy pro nové základy musí být přesně zaměřeny, tak aby osa nového stožáru byla přesně na souřadnicích vytyčovacího bodu. S tím, že musí být po montáži stožárů dodržen průjezdný profil.

Osvětlovací stožáry poskytne investor z výzisku. Užití osvětlovací stožáry budou na stavbu převezeny z OE Bohumín, samotná přeprava je na náklady zhotovitele.

B.1.2.7.29 SO 03.3 EOv v žst.Brantice

SO 03.3.1 žst. Brantice, EOv

/viz PD SO 301 – žst. Brantice, EOv (zpracovatel Elektrizace železnic Praha a.s.)/

Obsahem stavebního objektu je návrh technologie nového elektrického ohřevu výměn včetně nového rozvaděče REOV1 a návrh nového rozvaděče RO, do kterého bude zapojeno stávající osvětlení ve stanici. Napájení obou rozvaděčů bude z kabelové skříně KS6. Dále bude řešen upgrade místního dohledového pracoviště v dopravní kanceláři výpravní budovy žst. Krnov a doplnění servisní vizualizace na elektrodispečinku v Ostravě. Rozsah silové části stavebního objektu začíná na výstupu vedení z kabelové skříně KS6 a končí jednotlivými topnými tyčemi umístěnými na vybraných výhybkách.

Z REOV1 budou napájeny následující výhybky:

výhybka č. 1 (referenční) na krnovském zhlaví

výhybka č. 3 na bruntálském zhlaví

Stávající stav

V současném stavu není v žst. Brantice zřízeno EOV. Stávající osvětlení nástupiště a výhybky č.1 na krnovském zhlaví je napájeno z rozvaděče RO, osvětlení vestibulu VB, piktogramů a svítidel na budově z rozvaděče R2. Oba rozvaděče jsou zapuštěné ve zdi na chodbě směrem k dopravní kanceláři. Osvětlení výhybky č.3 na bruntálském zhlaví je napájeno z plastového pilíře RO2, který je společně s kabelovou skříní KS9 umístěn na zhlaví na místě bývalého stavědla. Osvětlení je ve všech třech rozvaděčích ovládáno pomocí soumrakových čidel s možností ručního zapnutí

Nový stav

Napájení rozvaděčů REOV1 a RO bude jedním kabelem CYKY-J 4x16mm² z kabelové skříně KS6, ve které jsou připraveny z dřívější stavby rezervní pojistkové spodky. Přívod pro EOV v KS6 je z rozvaděče R1 ve vestibulu VB, kde je měřen elektroměrem na DIN liště, před kterým je osazen trojfázový jistič 20A/B/3. Tento jistič bude vyměněn za trojfázový jistič 50A/B/3. Kabel bude přiveden do rozvaděče REOV1, kde bude na vstupu smýčkován na svorkách do nového rozvaděče RO. Do KS6 budou osazeny nožové pojistky 40A/gG.

Rozvaděče REOV1 a RO budou typizované plastové skříně umístěné vedle sebe a posazené na plastových pilířích ukotvených v zemi. Skříně budou vybaveny energetickým tříbodovým zámkem s vložkou FAB univerzální u OŘ Ostrava SEE. Oba rozvaděče budou obsahovat řídicí systémy pro autonomní řízení EOV a osvětlení ve stanici. Do RO budou zakomponovány jak stávající větve venkovního osvětlení stanice, tak i stávající větve osvětlení na budově a ve vestibulu.

SO 03.3.2 žst. Brantice – Ostrava, přenosový systém

/viz PD PS 501 – žst. Brantice -Ostrava, přenosový systém (zpracovatel Elektrizace železnic Praha a.s.)/

Stávající stav

V současném stavu nejsou v žst. Brantice sdělovací kabelové sítě. Přenos některých sdělovacích a zabezpečovacích signálů je řešen prostřednictvím mobilního operátora. V traťovém úseku žst. Brantice – žst. Krnov není žádná sdělovací metalická a ani optická kabelizace.

Nový stav

V rámci tohoto PS 501 je navrženo optické propojení mezi jednotlivými rozvaděči REOV1 a RO a sdělovacím rozvaděčem R-sděl. ve VB žst. Brantice pomocí optických mikrokabelů MOK SM 8 vláken 9/125. Vedle silových rozvaděčů bude postaven nový sdělovací rozvaděč, ve kterém budou ukončeny optiky a ze kterého budou napojeny kabely FTP rozvaděče REOV1 a RO. Vše bude zapojeno dle kruhové topologie za použití průmyslových Ring switchů. Ring switche budou na optické kabely napojeny pomocí optických SFP modulů. Stávající 19" racková skříň, která je umístěná v objektu VB bude taktéž dozbrojena o dvě 19" vany ODF pro 12 portů s konektory E2000. Všechny nové místní optické mikro kabely MOK budou ukončeny konektory E2000 APC. Pro přenos dat ovládacích signálů pro potřeby EOV a osvětlení je navržen LTE router, který má slot na SIM kartu, prostřednictvím které se zařízení přihlásí do sítě operátora společnosti O2 (přenos GSM). Druhý protikus routeru bude umístěn ve sdělovací místnosti v DK žst. Krnov.

B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Stavební záměr spadá do kategorie stavby 0, tedy nepředstavuje zvláštní nebezpečí a nepodléhá výkonu státního požárního dozoru (bez požadavku na zpracování požárně bezpečnostního řešení).

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,

propustky, zpevněné plochy, inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení aj.) proto nepodléhají posouzení z hlediska požární bezpečnosti.

Rekonstrukci mostů a propustků nelze řešit dle požárních norem ČSN 7308... Při stavebních pracích na mostech a propustcích nebudou narušeny přilehlé komunikace, které slouží pro příjezd požárních vozidel ke stávajícím objektům. U mostu v km 78,131 a propustku v km 78,086 bude po dobu výstavby stávající místní komunikace vedená mostním otvorem a přes propustek neprůjezdná. 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 ocelových 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

Neuplatní se.

b) ochrana před bludnými proudy

Jedná se o neelektrizovanou železniční trať, tudíž se zde ochrana proti bludným proudům neuplatní.

c) ochrana před technickou seismicitou

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

d) ochrana před hlukem

Neuplatní se.

e) protipovodňová opatření

Realizace stavby bude prováděna mimo aktivní zóny záplavové oblasti vodního toku Opava. Stavební práce na mostě v km 77,723 budou prováděny nad vodním tokem Zátoráček. Zhotovitel musí před zahájením stavby zpracovat a předložit investorovi protipovodňový a havarijný plán schválený správcem toku (Povodí Odry, s.p.).

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.

g) ochrana železničního bodového pole

Všechny stavbou dotčené nebo zničené body ŽBP budou nahrazeny v souladu s předpisem SŽDC M20/MP007 a zaslány správci SŽB ke kontrole, a to nejpozději před provizorním zajištěním koleje. V případě, že zajištění koleje není předmětem stavby, bude kompletní dokumentace nahrazených bodů ŽBP zaslána správci ŽBP ke schválení v rámci DSPS. Podklady k ŽBP pro možnou identifikaci ŽBP na vyžádání u správce bodového pole.

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, a budou dotčena stavebními pracemi na jednotlivých objektech budou po dobu stavby pouze provizorně vyvěšena a následně vrácena do nové polohy ve žlabu v kolejovém loži nebo do stezek podél koleje.

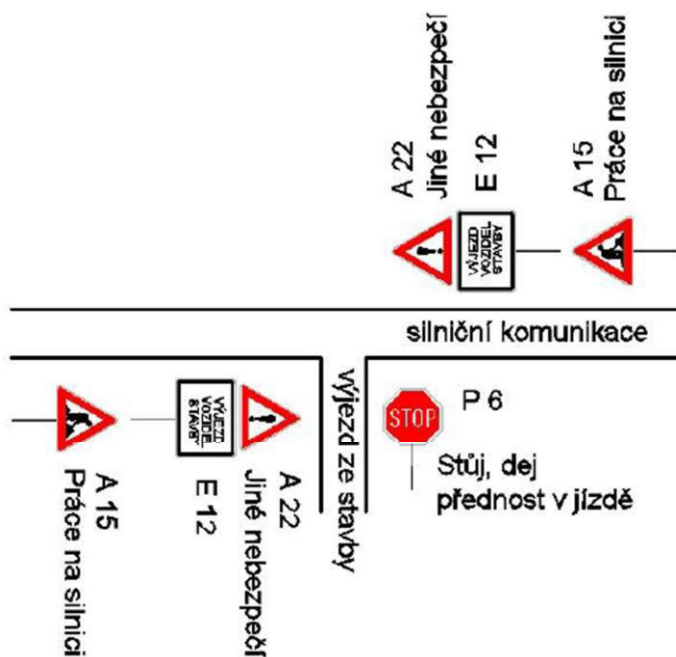
B.1.4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

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 (mimo oficiální výjezdy) budou opatřeny dopravním značením např. viz obr.:



B.1.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

V rámci akce se nepředpokládá zásah do vegetace. Dojde pouze k posekání a mulčování nízké vegetace.

Svahy násypových a zářezových těles, kde budou prováděny terénní úpravy a svahování výžisků a výkopků budou provedeny ve sklonu 1:1,5.

b) Použité vegetační prvky

U mostních objektů bude provedeno ohumusování a osetí svahů násypových a zářezových těles vyvolaných zpětnými zásypy a obsypy zeminou. Po reprofilaci drážních stezek, výzisků z čištění KL a příkopů nebude provedeno ohumusování a osetí svahů. 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

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.

Případně 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.

Ke zvýšení hluku může dojít pouze přechodně pod dobu stavebních prací na mostních objektech a železničním svršku. Zhotovitel musí dodržovat limity hluku. Po dokončení nové nosné konstrukce mostu v km 78,131 nedojde ke zvýšení současných limitů hluku.

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 bylo 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 environmentálního 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

Stavba bude realizována v nepřetržité kolejové výluce v celkové délce 92 dnů v termínu 1. 9. 2025 – 1. 12. 2025.

Podrobně je řešeno ZOV pouze pro mostní objekty (součást technické zprávy příslušného mostního objektu). Pro ostatní SO nejsou ZOV řešeny.

B.1.9. Celkové vodohospodářské řešení

Na základě hydrotechnického posouzení území a nefunkčnosti stávajících propustků v km 79,506, 79,795, 80,019, 80,080, 80,238, 80,315, 80,406 budou tyto odstraněny bez náhrady (7ks). U přestavěných propustků km 79,682, 79,878 zůstanou stávající odtokové poměry zachovány. Srážková voda z pozemků nad drahou bude jímána do stávající zkapacitněné příkopy na pravé straně dráhy a odváděna drážním příkopem podél trati do bezejmenného trvalého vodního toku (Bezejmenný tok, IDVT: 10216368, správce: Povodí Odry, státní podnik). Ostatní práce nebudou mít vliv na vodohospodářské řešení.