


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 8 , 772 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
fax: +420 585 570 412
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR JEMELKA	ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
-	ING. PETR JEMELKA	KONTROLOVAL	
KRAJ: VYSOČINA	POVĚŘENÝ OÚ: -	ING. KAMIL PUR	
" Rekonstrukce koleje č.1 a 2 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou "		ZAK. ČÍSLO MCO	13 - 100 - 231 - PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	BŘEZEN 2014
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
Souhrnná technická zpráva		ČÁST B.1	POŘ.Č.

B.1 Souhrnná technická zpráva

O b s a h

B.1.1	Zhodnocení staveniště.....	3
B.1.2	Průzkumy a podklady.....	3
	a) údaje o provedených průzkumech	3
	b) geologické a hydrogeologické poměry v území	3
	c) geodetické a mapové podklady	3
B.1.3	Ochranná pásma	4
	a) stávající ochranná pásma.....	4
	b) nová ochranná pásma	4
	c) údaje o chráněných ložisk. území, zajištění st. proti účinkům poddolování	4
	d) údaje o zeleni.....	4
	e) údaje o záboru ZPF a LPF	4
B.1.4	Koncepce stavby.....	5
	a) účel stavby	5
	b) dodržení obecně technických požadavků na výstavbu	5
	c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do krajiny	5
	d) navržené technické řešení SO a PS	5
	e) postupné provádění stavby, lhůty výstavby	18
	f) požadavky stavby na zdroje.....	21
	g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci.....	21
	h) napojení na dopravní systém	21
	i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění	21
	j) bezpečnost práce.....	21
	k) bezbariérové řešení stavby	22
	l) podmiňující a související investice	22
	m) statické výpočty	22
B.1.5	Údaje o splnění stanovených podmínek.....	22
	a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby	22
	b) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí	22
	c) dodržení kapacitních údajů.....	22
B.1.6	Příprava pro výstavbu.....	23
	a) uvolnění staveniště	23
	b) využití stávajících nebo budovaných objektů.....	23
	c) způsob provedení demolice a místa skládek	23
	d) likvidace porostů	23
	e) likvidace škodlivých odpadů	23
	f) zabezpečení ochrann. pásem, chráněných objektů a porostů po dobu výstavby ..	24
	g) přeložky podzemních a nadzemních vedení.....	24

	h)	omezující bezpečnostní opatření	24
	i)	vyluka dopravy a jiná bezpečnostní opatření	24
	j)	omezení v dodávce energií	25
B.1.7		Výkup pozemků a staveb.....	25
B.1.8		Výjimky z předpisů.....	25
B.1.9		Provozní a dopravní technologie	25
B.1.10		Vliv stavby na životní prostředí.....	25
B.1.11		Odolnost a zabezpečení stavby	25
	a)	odolnost a zabezpečení z hlediska požární ochrany	25
	b)	odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení	25
B.1.12		Energetické výpočty.....	25
B.1.13		Protikorozní ochrana.....	26
B.1.14		Graf dynamického průběhu rychlostí.....	26
B.1.15		Dopravní opatření.....	26
B.1.16		Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL.....	26
B.1.17		Úspora energie a ochrana tepla	27
B.1.18		Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	27
B.1.19		Ochrana obyvatelstva	27
B.1.20		Bezbariérové užívání	28

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází v žel. km 68,658 v žst. Sklené nad Oslavou – km 77,577 v žst. Ostrov nad Oslavou na dvoukolejně elektrizované trati Brno Židenice – Havlíčkův Brod. Jedná se o celostátní nekoridorovou trať zahrnutou do systému tratí TEN-T. Organizování a provozování drážní dopravy probíhá dle předpisu D1. Hlavní stavební práce se odehrávají v traťovém úseku mimo prostor obou stanic v žel. km 69,311 – 77,163. V obvodu obou železničních stanic jsou navrženy drobné technologické objekty a kabelové trasy.

Staveništěm bude především vlastní těleso dráhy, dále jsou na vhodných a potřebných místech vytipovány plochy pro zařízení staveniště a přístupové cesty k nim. Přístup ke staveništi komplikuje umístění dráhy na náspech nebo v zářezech. Stavba se nachází převážně v extravilánu, kolem tratě se střídají luční, polní a lesní pozemky.

B.1.2 Průzkumy a podklady

a) údaje o provedených průzkumech

Společnost ARCADIS CZ a.s. provedla v roce 2013 **Doplňkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum a Inženýrsko-geologický průzkum mostních objektů**. Průzkumy jsou zdokumentovány v části dokumentace B.14.1 a B.14.2. Pro účely návrhu řešení železničního spodku byl proveden návrh konstrukce pražcového podloží, který je doložen v dokumentaci SO 02.1 Železniční spodek jako příloha č.10

Společnost Ecological Consulting a.s. provedla v prosinci 2013 **Dendrologický průzkum**. Vyhodnocení stanovilo přesně celkovou potřebu kácení a mýcení zeleně a následné likvidace, což jsou práce, které jsou oceněny v rámci SO 02.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadby. Z toho jsou vybrány stromy a plochy keřů jejichž parametry vyžadují povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Provedení náhradních výsadeb bude taktéž předmětem výše zmiňovaného SO 02.2.

b) geologické a hydrogeologické poměry v území

Podle geologické mapy České republiky je zájmové území budováno horninami moldanubika (svorové ruly, pararuly až migmatity).

Dle hydrogeologické mapy se lokalita nachází v hydrogeologickém rajonu Krystalinikum v povodí Jihlavy (6550), který je charakterizován puklinovou propustností. Kolektor je nevymezený, hladina volná.

c) geodetické a mapové podklady

Pro účely projektových prací bylo k dispozici geodetické zaměření stávajícího stavu a aktuální katastrální mapa v digitalizované podobě. Dále byly od jednotlivých vlastníků a správců zjištěny polohy stávajících sítí a zařízení a překresleny do souhrnného digitálního podkladu.

B.1.3 Ochranná pásma

a) stávající ochranná pásma

Celá stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy specifikovaném § 8-9 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Ochranné pásmo je vymezeno svislou plochou vzdálenou 60 m od osy krajní koleje, popř. min. 30 od hranic obvodu dráhy, tedy hranic drážních pozemků.

Dále stavba zasahuje do ochranných pásem inženýrských sítí. Povětšinou se jedná drážní sítě ve vlastnictví stavebníka. V některých případech se jedná o sítě mimodrážní. Tyto zásahy jsou projednávány se správcem a vlastníkem sítí. Jedná se o ochranná pásma sítí následujících vlastníků:

ČEPS, a.s.

ČD - Telematika a.s

E.ON Servisní, s.r.o.

RWE Distribuční služby, s.r.o.

Telefónica Czech Republic, a.s.

VAS, a.s.

b) nová ochranná pásma

Při změně polohy zařízení, z níž vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma – a to v obecné rovině, platné pro všechny typy ochranných pásem – bude takto aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy dotčeného zařízení po dokončení realizace stavby. V případě této stavby se jedná o úpravu ochranných pásem pouze sítí ve vlastnictví stavebníka.

c) údaje o chráněných ložisk. území, zajištění st. proti účinkům poddolování

Netýká se. V oblasti stavby ani v jejím nejbližším okruhu nejsou žádná chráněná ložisková území. Není třeba zajištění stavby proti účinkům poddolování.

d) údaje o zeleni

Realizace záměru nevyvolá zásah do lesních pozemků. V souvislosti s rekonstrukcí železnice dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les, jedná se zejména o olše lepkavé, jasany ztepilé, smrky ztepilé, borovice lesní, břízy bělokoré, vrby jívy, křehké, bezy černé a další, které na náspech či na svazích zářezů železniční trati vyrostly vlivem absence managementu. Celkově dojde ke kácení 32 stromů s obvodem nad 80 cm, měřeno ve výšce 130 cm nad zemí. Podrobný soupis dřevin, které bude nutno pokácet je uveden v samostatné části B.3.5.Dendrologický průzkum.

e) údaje o záboru ZPF a LPF

Řešeno v kapitole B.1.16 a podrobně v samostatné části B.9. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.

B.1.4 Koncepce stavby

a) účel stavby

Účelem stavby je zajištění provozuschopného a bezpečného stavu železniční trati bez častých požadavků na opravné práce. Současně dochází k zajištění vyšších kvalitativních parametrů trati pro účely provozování mezinárodní dopravy: dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC, vyšší rychlosti, prostorové průchodnosti UIC GC a mostního průjezdního profilu VMP 3,0m a další parametry blíže specifikované v projektové dokumentaci jednotlivých SO a PS.

b) dodržení obecně technických požadavků na výstavbu

vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Řešeno v kapitole B.1.20.

vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby

ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.

Navržené řešení stavby je v podrobnostech dokumentace pro stavební řízení v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se na tento charakter stavby a stupeň přípravy stavby vztahují.

vyhl. č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území

ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb.

Navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umístění stavby.

c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do krajiny

Netýká se. Jedná se o rekonstrukci stávající železniční tratě ve stávající výškové a směrové stopě. Nevyžaduje posouzení architekta nebo urbanisty.

d) navržené technické řešení SO a PS

Stavba je rozdělena z technického, funkčního a prostorového hlediska do 46 logických celků – stavebních objektů, provozních souborů nebo podobjektů. Každý celek je specifikován jedinečným číslem a jménem. Dále jsou SO/PS/podobjekty rozděleny v souladu s vyhláškou 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb na vyšší celky D. Technologická část a E. Stavební část a dále na podcelky.

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 02.1 Žst. Sklené nad Oslavou, úvazka TZZ

PS 03.1 Žst. Ostrov nad Oslavou, úvazka TZZ

Náplní provozních souborů bude zřízení úvazek TZZ na stávající staniční reléová zabezpečovací zařízení a to včetně umístění technologických skříní výstroje traťového zařízení do samostatných objektů umístěných v blízkosti výpravních budov žst. Sklené nad Oslavou a Ostrov nad Oslavou. Objekty budou navrženy jako zateplené prefabrikáty (zastavěná plocha cca 36 m) se sedlovou střechou, včetně elektroinstalace, klimatizace a hasícího zařízení (ASHS). Součástí těchto PS bude i kabelizace TZZ vedoucí od vjezdových návěstidel k technologii traťového zab. zař.

PS 02.2 Žst. Sklené nad Oslavou, provizorní SZZ

PS 03.2 Žst. Ostrov nad Oslavou, provizorní SZZ

V PS řešící provizorní stavy jsou náplní veškeré demontáže nepotřebného zab. zařízení a případné přeložky kabelů vyvolané pracemi na žel. svršku a spodku a trakčním vedení.

PS 02.3 Žst. Sklené nad Oslavou, SZZ, klimatizace

PS 03.3 Žst. Ostrov nad Oslavou, SZZ, klimatizace

Předmětem provozních souborů je klimatizace, popř. odvětrání výše zmiňovaných prefabrikovaných objektů.

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 01.1 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou, definitivní TZZ

V traťovém úseku Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou je navržen nový obousměrný elektronický automatický blok s výstrojí umístěnou do sousedních stanic. Po rekonstrukci kolejí bude zvýšena traťová rychlost na 120 km/hod., pro naklápěcí soupravy na 140 km/hod. Zábrazdná vzdálenost bude 1000m. Je navrženo 5 oddílů pro jízdu v lichém směru (od Skleného do Ostrova), pro jízdu v sudém směru (od Ostrova do Skleného) je navrženo oddílů 6. Rozmístění návěstidel bude navrženo na viditelnost 12, případně 7s, při rychlosti 140 km/hod. Součástí tohoto provozního souboru bude provedení samotné kabelizace (v rozsahu mezi vjezdovými návěstidly)

PS 01.2 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou, provizorní TZZ

Obsahem provozního souboru budou veškeré demontáže stávajícího TZZ a přeložky kabelů stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení, které budou vyvolány prováděním betonáže základů stožáru trakčního vedení.

D.1.6 Indikátory

PS 04 IHL v km 74,138

V mezistaničním úseku Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou v km 74,138 bude instalován nový indikátor horkoběžnosti ložisek v místě stávajícího. Snímací zařízení bude umístěno v 1. koleji pro vlaky jedoucí z Ostrova nad Oslavou do Skleného nad Oslavou. Základní jednotka zařízení bude umístěna do technologického domku, snímače budou umístěny v kolejišti.

Součástí zařízení je dodávka nového domku o rozměrech 2,1mx2,1m, včetně rekonstrukce základu pro jeho postavení. Domek bude vybaven zařízením EZS - ústřednou EZS, magnetickým kontaktem na dveřích a PIR čidlem. Uvnitř za dveřmi bude umístěna ovládací klávesnice EZS. Domek bude chráněn proti požáru pomocí zařízení ASHS. V domku za dveřmi bude umístěny ústředna ASHS a tlaková láhev. Požární kouřové hlásiče budou zapojeny do dvou samostatných větví po dvou hlásičích v každé větvi proti zamezení falešných poplachů.

Napájení indikátoru horkoběžnosti bude provedeno samostatnou novou přípojkou, která je součástí SO 08 Napájení IHL z TV - napájení z trakčního vedení. Stávající přívod ze skříně 6kV bude zachován – v současné době je určen pouze pro temperování domku.

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 05 Rozhlasové zařízení, zast. Laštovičky

V železniční zastávce Laštovičky bude pro informování cestujících instalováno dálkově ovládané rozhlasové zařízení s možností automatického i manuálního hlášení. Ozvučí se prostor nástupišť pro oba směry jízdy vlaku ve stávajícím rozsahu. Pro ozvučení zastávky bude instalována nová rozhlasová ústředna s výkonovým zesilovačem 100W.

Na zastávce Laštovičky bude rozhlasová ústředna se zesilovačem umístěna do stávajícího objektu hlásky. Tlakové reproduktory (4 ks) budou upevněny na místo stávajících na stožár a na konzolu na budově přístřešku pro cestující. Pro reproduktorový rozvod budou částečně využity kabelové trasy pro venkovní osvětlení (v kabelové rýze s patřičným oddělením od silnoproudých kabelů) a dle možností i stávající trasy. Na zastávce bude nutno k rozhlasové ústředně zavést přípojný kabel z nového traťového kabelu. Výpich bude proveden kabelem 10XN0,8. V žst. Ostrov nad Oslavou bude nový řídicí počítač umístěn do dopravní kanceláře. Napájení 230V rozhlasového zařízení na zastávce bude zajištěno z rekonstruovaného rozvaděče pro osvětlení umístěného v místnosti bývalé hlásky - samostatné jištění je obsaženo v SO 06. Napájení není zálohováno.

V rámci tohoto PS bude provedena výměna stávajících podružných oboustranných venkovních hodin. Jedny hodiny jsou umístěny na rozhlasovém stožáru a druhé na přístřešku pro cestující u koleje č. 2. Nové podružné hodiny budou opět oboustranné, venkovní o rozměru 600x600mm. Napojení bude provedeno nově samostatným kabelem CYKY 3x1,5 vedeným s rozhlasovým kabelem.

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 02.4 Žst. Sklené nad Oslavou, ASHS

V samostatném stavebním technologickém objektu umístěným v blízkosti výpravní budovy v žst. Sklené nad Oslavou je navržen systém ASHS (autonomní samočinný hasicí systém). V rámci tohoto provozního souboru ASHS je chránit technologické zařízení v novém technologickém objektu před vznikem požáru. Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS, která rovněž bude instalována v novém technologickém objektu. Provozní stavy z ústředny ASHS budou směřovány k výpravčímu do dopravní kanceláře, kde je zajištěna trvalá služba.

PS 02.5 Žst. Sklené nad Oslavou, EZS

V samostatném stavebním technologickém objektu umístěným v blízkosti výpravní budovy v žst. Sklené nad Oslavou je navržen systém EZS (elektrická zabezpečovací signalizace). Účelem tohoto provozního souboru EZS je včasná signalizace vniknutí nepovolaných osob do objektu.

Hlídaný prostor bude zabezpečen duálními čidlem a magnety na vstupních dveřích. U vstupu do objektu – z vnitřní strany, bude instalovaná ovládací klávesnice. Venku na fasádě technologického objektu bude instalovaná siréna s majákem, která bude v zálohovaném provedení. Navržené prvky EZS budou v provedení pro 3.kategorii. Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude vyveden do dopravní kanceláře k výpravčímu.

PS 03.4 Žst. Ostrov nad Oslavou, ASHS

V samostatném stavebním technologickém objektu umístěným v blízkosti výpravní budovy v žst. Ostrov nad Oslavou je navržen systém ASHS (autonomní samočinný hasicí systém). V rámci tohoto provozního souboru ASHS je chránit technologické zařízení v novém technologickém objektu před vznikem požáru. Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS, která rovněž bude instalována v novém technologickém objektu. Provozní stavy z ústředny ASHS budou směřovány k výpravčímu do dopravní kanceláře, kde je zajištěna trvalá služba.

PS 03.5 Žst. Ostrov nad Oslavou, EZS

V samostatném stavebním technologickém objektu umístěným v blízkosti výpravní budovy v žst. Ostrov nad Oslavou je navržen systém EZS (elektrická zabezpečovací signalizace). Účelem tohoto provozního souboru EZS je včasná signalizace vniknutí nepovolaných osob do objektu.

Hlídaný prostor bude zabezpečen duálními čidlem a magnety na vstupních dveřích. U vstupu do objektu – z vnitřní strany, bude instalovaná ovládací klávesnice. Venku na fasádě technologického objektu bude instalovaná siréna s majákem, která bude v zálohovaném provedení. Navržené prvky EZS budou v provedení pro 3.kategorii. Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude vyveden do dopravní kanceláře k výpravčímu

D.2.5 Dálkový optický kabel, traťový kabel

PS 01.3 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou, traťový kabel

Součástí sdělovacího zařízení je pokládka nového traťového kabelu. Nový traťový kabel bude uložen v úseku výpravní budova žst. Sklené nad Oslavou až výpravní budova Ostrov nad Oslavou. Je navržen kabel typu TCEPKPFLEZE 15XN 0,8 v souladu s následujícími stavbami – kabel bude s dvojitým pláštěm ZE a ochranou proti vnikání vlhkosti. Hlavní kabelová trasa určena pro kabely sdělovací a zabezpečovací. V místech zářezů je kabelová trasa vedena za odvodňovacími žlaby J, kde je mezi základem trakčních stožárů a J žlabem ponechán prostor 50cm. V tomto prostoru budou umístěny dva kabelové žlaby šířky 20cm – jeden pro sdělovací a druhý pro zabezpečovací kabely. Kabely budou uloženy v hloubce 50cm. V místech náspů bude kabelová trasa vedena ve stezce v hloubce cca 50cm a kabely budou uloženy do dvou žlabů šířky 20cm. Zemní práce hlavní kabelové trasy budou provedeny v rámci části sdělovacího zařízení. S traťovým kabelem budou do výkopu uloženy dvě trubky HDPE, jedna pro optický kabel a druhá trubka bude rezervní. Ukončení traťového kabelu bude provedeno celým profilem ve stanicích Sklené n.O. a Ostrov n. O. ve stávajících sdělovacích místnostech na stávajících kabelových stojanech na zářezových pásících. Z traťového kabelu budou provedeny výpichy v zastávce Laštovičky (10XN0,8) a v km 74,138 pro napojení indikátoru horkoběžnosti (5XN0,8).

Z výpravních budov bude provedeno propojení nových technologických domků TZZ pro připojení sdělovacího zařízení. Propojovací kabel bude typu TCEPKPFLEY 15XN0,6 a do výkopu bude přiložena trubka HDPE pro místní optický kabel 36vláken.

PS 01.4 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou, dálkový optický kabel

Navrhuje se v celém úseku pokládka nového optického kabelu s 36ti vlákny a jeho zafouknutí do připravené hlavní trubky HDPE 40/33 modré barvy. Vývody budou provedeny ve stanicích Sklené n. O a Ostrov n. O.. Ukončení optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v nových kabelových skříních na optických rozvaděčích. Budou použity datové skříně 19“ 600mmx600mm výšky 42U. Optický kabel bude určen pro přenosy a kontroly sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Spojky na optickém kabelu budou umístěny v podzemních kabelových komorách, kde budou ponechány i rezervy na optickém kabelu. Kabelové rezervy cca 20m jsou plánovány i ve sdělovacích místnostech před vlastním ukončením. V rámci tohoto PS budou zafouknuty místní optické kabely s 36ti vlákny do technologických domků TZZ, kde budou ukončeny ve sdělovací datové skříně 19“ na optických rozvaděčích.

PS 01.5 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou, přeložky drážních sděl. kabelů

Na dálkovém kombinovaném kabelu typu DK44 je uvažováno s přeložkami v místě podchodů pod kolejemi. Vlastní trasa dálkového kabelu je vedena ve vzdálenosti 30m - 50m od koleje. Z dálkového kabelu jsou provedeny výpichy k návěsním bodům autobloku. Po spuštění nového autobloku budou odbočné spojky na dálkovém kabelu nahrazeny spojkami rovnými.

Stávající podchod pod kolejemi je v km 73,342 na zastávce Laštovičky. Podchod bude řádně vytýčen, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a kabel bude snížen. V místě nového uložení bude proveden protlak pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabel bude naspojován. V místě snížení polohy kabelu bude dálkový kabel říznut a vložena vsuvka cca 20m stejného profilu a typu a nový kabel bude naspojován na stávající.

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 06.1 Žst. Sklené nad Oslavou, trafostanice 6/0,4 kV

V žst. Sklené nad Oslavou bude vybudována typizovaná kiosková trafostanice 6/0,4 kV bude osazena v těsné blízkosti nového technologického domku TZZ vedle výpravní budovy a bude napojena na stávající rozvod 6 kV.

Jeden stávající přívodní kabel 6 kV do stávající rozvodny 6 kV umístěné v suterénu výpravní budovy bude zachován beze změny, druhý odvodní kabel 6 kV bude v chodníku před výpravní budovou před rozvodnou 6 kV přerušen, nový vývod kabelu 6 kV půjde z rozvodny 6 kV nejprve do nové kioskové trafostanice 6/0,4 kV a odtud bude vyveden nový kabel 6 kV, který bude naspojován v chodníku před výpravní budovou na stávající odvodní kabel 6 kV. Kabel bude uložen v betonovém žlabu TK1.

Ochranné a pracovní uzemnění trafostanice bude vybudováno nové. Zemnicí soustava bude tvořena zemními tyčemi $l=2\text{m}$ vzájemně propojenými zemním páskem FeZn 4x30mm.

PS 06.2 Žst. Ostrov nad Oslavou, trafostanice 6/0,4 kV

V žst. Ostrov nad Oslavou bude vybudována typizovaná kiosková trafostanice 6/0,4 kV bude osazena v těsné blízkosti nového technologického domku TZZ vedle výpravní budovy a bude napojena na stávající rozvod 6 kV.

Jeden stávající přívodní kabel 6 kV do stávající rozvodny 6 kV umístěné v suterénu výpravní budovy bude zachován beze změny, druhý odvodní kabel 6 kV bude v rozvodně 6 kV přerušen a naspojován na nový kabel 6 kV, který bude vyveden z rozvodny 6 kV do nové kioskové trafostanice. Do nové kioskové trafostanice budou z rozvodny 6 kV vyvedeny dva kabely 6 kV. Jeden z rozvaděče 6 kV z původního vývodu přerušeného kabelu, druhý je výše zmíněný naspojovaný kabel na původní vývod. Kabel bude uložen v betonovém žlabu TK1.

Ochranné a pracovní uzemnění trafostanice bude vybudováno nové. Zemnicí soustava bude tvořena zemními tyčemi $l=2\text{m}$ vzájemně propojenými zemním páskem FeZn 4x30mm.

PS 06.3 Žst. Ostrov nad Oslavou, rekonstrukce trafostanice SŽDC 22/0,4 kV

Navýšení stávajícího příkonu o 35 kW na celkem 160 kW.

Trafostanice bude rekonstruována a stávající olejový transformátor 160kVA bude vyměněn za nový hermetický olejový transformátor 22/0,4kV 250kVA..

Na straně VN budou použity nové kombinované pojistkové spodky 22 kV včetně pojistkových patron VN 16A a omezovačů přepětí ZnO 10 kA. Budou osazeny nové svody z TR kabelem 2x AYKY 3x240+120 mm². Bude osazen nový rozvaděč NN trafostanice, ze kterého budou připojeny stávající kabelové vývody. Trafostanice bude vybavena stávajícím kompenzačním rozvaděčem

Ochranné a pracovní uzemnění trafostanice bude zachováno stávající

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek

Rekonstrukce bude provedena v mezistaničním úseku Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou, mezi krajními výhybkami obou železničních stanic.

Rekonstrukce koleje č. 1 bude provedena od km 69,311065 do km 77,206438, v délce 7895,373 m a koleje č. 2, od km 69,268033 do km 77,163101, v délce 7893,575 m.

Nový železniční svršek bude tvaru 60 E2, kolejnic délky 75,0 m na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W 14, s rozdělením pražců „u“. Připojení nového železničního svršku tvaru 60 E2 na stávající výhybky tvaru S49 se provede přechodovými kolejnicemi 60 E2/49 délky 12,5 m. Kolejové lože bude z nového štěrku třídy B1 fr. 32/63, tloušťky 350 mm pod ložnou plochou pražců, na mostních objektech 300 mm pod ložnou plochou pražců. Na trati bude otevřené kolejové lože, v posunovacích obvodech železničních stanic zapuštěné.

Bezстыková kolej bude zřízená v celé délce rekonstruovaných kolejí. V místech napojení nové bezстыkové koleje tvaru 60 E2 na stávající výhybky tvaru S49 se na straně slabšího železničního svršku namontují pražcové kotvy a svěrky ŽS4 se nahradí pružnými svěrkami Skl 24.

SO 02.1 Železniční spodek

Rekonstrukce železničního spodku bude provedena v mezistaničním úseku Sklené nad Oslavou-Ostrov nad Oslavou.

V koleji č. 1 se provede rekonstrukce železničního spodku od km 69,311065 do km 77,206438, v délce 7893,575 m a sanace pražcového podloží se provede od km 69,311065 do km 77,163101 v délce 7852,036 m.

V koleji č. 2 se provede rekonstrukce železničního spodku a sanace pražcového podloží od km 69,311065 do km 77,163101, v délce 7852,036 m.

Návrh sanace pražcového podloží vychází z „doplňkového geotechnického a stavebně technického průzkumu“ (Viz. část B dokumentace).

V celé délce rekonstrukce budou zřízeny sanační konstrukční vrstvy a to buď pro zajištění požadovaného modulu přetvárnosti $E_{pl}=50$ MPa na pláni železničního spodku, nebo pro zajištění zemní pláně proti promrzání. Pro sanaci pražcového podloží jsou navrženy čtyři typy konstrukce pražcového podloží (KPP).

Typ 3.1- separační geotextilie, vrstva štěrkodrti tloušťky 200 mm

Typ 3.2- výztužné geosyntetikum, vrstva štěrkodrti tloušťky 300 mm

Typ 6.1- upravená zemina hydraulickým pojivem v tloušťce 420 mm po zhutnění, vrstva štěrkodrti v tloušťce 300 mm

Typ 6.2- upravená zemina hydraulickým pojivem v tloušťce 420 mm po zhutnění, vrstva štěrkodrti v tloušťce 380 mm.

Odvodnění pražcového podloží:

Je řešeno v náspech volným odtokem po skloněné zemní pláni na svahy náspu. V zářezech je odvodnění pražcového podloží řešeno odvedením vody po skloněné zemní pláni do příkopových zídek zhotovených z příkopových žlabů „J-velký“, případně do drážních příkopů se

zpevněným dnem příkopovými tvárnicemi. Příkopové zídky budou zaústěny do propustků, nebo do pokračujících drážních příkopů. Pod nadjezdem v evid. km 73,277 bude příkopová zídka vpravo trati a drážní příkop vlevo trati zaústěn do příkopových zídek nadjezdu.

Vzhledem ke stísněným poměrům pod nadjezdem v evid. km 71,388 budou příkopové zídky propojeny plastovým potrubím průměru DN 400. Pod nadjezdem v evid. km 72,200 budou příkopové zídky přerušeny.

V zastávce Laštovičky od km 73,250 do 73,514672 bude voda z pražcového podloží odváděna podélnými trativody. Voda z trativodů bude vyvedena příčnými svody na svahy drážního tělesa v km 73,514672.

SO 02.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadby

Na základě podkladů od projektantů jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů byl proveden dendrologický průzkum. Vyhodnocení stanovilo přesně celkovou potřebu kácení a mýcení zeleně a následné likvidace, což jsou práce, které budou oceněny v rámci SO 02.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadby. Z toho byly vybrány stromy a plochy keřů jejichž parametry vyžadují povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Byly podány žádosti o vydání povolení ke kácení u příslušných obcí. Tomu předcházelo zajištění souhlasů s kácením na pozemcích, jenž nejsou ve vlastnictví stavebníka, tedy společnosti České dráhy, a.s. a Kraje Vysočina. Současně s vydáním povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les bude stanovena a specifikována povinnost provést náhradní výsadby. Provedení náhradních výsadeb bude taktéž předmětem výše zmiňovaného SO 02.2.

SO 02.3 Rekonstrukce odvodnění v km 73,319

Projekt stavby předpokládá rekonstrukci objektu propustku ve stávající stopě. Oblouková část na vtoku bude nahrazena vtokem s šikmým čelem. Výtok z objektu je situován shodně se stávajícím stavem a upraven rovněž šikmým čelem. Délka objektu bude 20,00 m, podélný sklon 1,50 %; vtok a výtok budou kolem potrubí odlážděny na délku 1,0 m. Niveleta dna respektuje nový stav drážního příkopu, výtok je na stávající kótě. Potrubí bude uloženo na podsyp ze ŠD, hutněný zásyp proveden ze vhodné zeminy.

SO 09 Výstroj trati

V rámci tohoto stavebního objektu budou osazeny v souladu s předpisem ČD M21 do tělesa železničního spodku betonové liché hektometrovníky. Na podpěry trakčního vedení se osadí sudé tabulové staničníky. V souladu s předpisem SŽDC D1 budou osazeny návěsti „vlak se blíží k zastávce“; „konec nástupiště“. Na podpěry trakčního vedení budou osazeny návěsti „traťová rychlost“; „očekávejte traťovou rychlost“ a „sklonovníky“. Na trakční podpěry TV nebo na příkopové zídky budou nainstalovány zajišťovací značky v souladu s předpisem SŽDC S3. Návěst „vlak se blíží k zastávce“ se osadí ve vzdálenosti 1550 m před návěstí označující konec nástupiště.

Tabule s názvem zast. Laštovičky se osadí po obou stranách trati 100 m před začátkem nástupiště. S ohledem na prostorové možnosti budou tabule s názvem zastávky pro sudý směr jízdy osazeny 121,0 m před začátkem nástupiště.

E.1.2 Nástupiště

SO 03.1 Nástupiště v zast. Laštovičky - přístupové cesty

Chodníky zpevněné betonovou dlažbou jsou navrženy po majetkovou hranici mezi SŽDC a Krajem Vysočina, na pozemku Kraje Vysočina je navržena v souladu s přípravnou dokumentací úprava ze šterkodrti se zaválcovanou drtí.

Stávající zábradlí podél chodníků bude odstraněno a zřízeno nové zábradlí k silnici I/37. V upravované části chodníků na pozemku SŽDC je navržen max. sklon 8,3%, na návazné části mimo drážní pozemek byl dle přípravné dokumentace ponechán sklon stávající (max. 15%). Délka přístupového chodníku ke koleji č. 1 je cca 70m, ke koleji č. 2 cca 100m, navržená šířka chodníku je 1,60m.

SO 03.2 Nástupiště v zast. Laštovičky

- délka nástupišť: 140m
- výška nást. hrany: 550 mm nad TK
- šířka nástupišť: 2,80m
- vzdálenost nást. hrany od osy koleje: 1,68m

Podle Vzorových listů -typ SUDOP, desky dl. 2,30m s varovným pásem, úložné bloky U95, nástupištní tvárnice Tischer, 3 záchytné desky. Zbytek nástupiště bude vydlážděn betonovou dlažbou. Z důvodu zvýšení nivelety nástupišť oproti stáv. stavu a dotčení při provádění stavby bude provedeno zadláždění i pod přístřešky u koleje č. 1 a 2. Podél budovy zastávky bude plocha vyspádována do odvodňovacího žlabu. Součástí stavebního objektu je mobiliář zastávky a orientační systém.

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 04.1 Most v km 69,947 Viadukt Babák

Stávající čelní zdi se ubourají o cca 0,7 m, povrch se vyrovná a nadbetonuje se železobetonová vana rozšiřující most dle mostního průjezdního profilu VMP 3,0.

Betonové povrchy kleneb a čelních zdí budou celoplošně sanovány sanačními maltami a lokálně injektovány. Pilíře budou sepnuty výztuží umístěnou do spár mezi kameny a přespárovány. Trhliny v kamenech budou injektovány. Veškeré injektáže budou provedeny směsí na bázi epoxidové pryskyřice.

Terénní úpravy zahrnují odláždění pruhů šířky cca 0,5 z lomového kamene do betonového lože podél pilířů a opěr. Dále budou upraveny vrchní části svahových kuželů kvůli přechodům stěrkového lože.

SO 04.2 Most v km 70,589 Rousměrov-Bory

Stávající nosná konstrukce vč. říms, ložisek, úložného prahu a části opěr a křídel bude zdemolována. Do ponechané spodní stavby budou vlepeny trny a vybetonovány nové úložné prahy. Úložné prahy budou mít na obou opěrách stejnou šířku a to 1,34 m.

Nová nosná konstrukce dle VMP 3,0 bude železobetonová monolitická deska uložená na ozub. Ponechaná spodní stavba bude otryskána a poškozené spárování bude přespárováno.

Přechody do trati se provedou pod ochranou přechodových zídek, na které se osadí zábradlí. Příčná drenáž za rubem bude střešovitá, vyústění bude do kamenné dlažby, která bude v pruhu šířky 1,5m od svahového křídla.

SO 04.3 Most v km 74,214 Suky

Je navržena nová železobetonová deska s uložením na ozuby do nově zřizovaných železobetonových prahů. Stávající kolmá kamenná křídla zůstanou zachována a bude provedena pouze jejich sanace otryskáním tlakovou vodou a přespárováním. Izolace bude provedena povlaková, plnoplošně natavovaná s tuhou ochrannou vrstvou. Odvodnění rubu příčnými drenážemi s oboustranným spádem a vyvedením na svah zemního tělesa.

SO 04.4 Most v km 74,971 přes silnici Bystřice-Ostrov

Byla navržena povrchová sanace spodní stavby a nosné konstrukce. Rozšíření mostu na VMP 3,0.

Z nosné konstrukce a křídel se odstraní stávající římsy a most se rozšíří na obou stranách přibetonováním železobetonového pásu šířky 300 mm a deskou tloušťky 210 mm na horním líci desky. Do těchto prvků je vetknutá konzola nesoucí část kolejového lože a římsu. Vyložení římsy je 0.535 m vlevo a 0.755 m vpravo. Nové konstrukční prvky jsou přikotveny k původní desce kotvami z betonářské oceli zalepenými do vrtů.

Stejným způsobem je rozšířena konstrukce na křídlech. Protože se rozšířením křídel zmenší jejich stabilita, je navrženo sepnutí křídel pomocí táhel.

Na nové římsy se provedou nová třímadlová zábradlí.

SO 04.5 Most v km 75,556 před viaduktem Ostrov

Na mostě budou nadbetonovány římsy čelních zdí a křídla tak, aby zemina již nebyla splavována přes římsu a bylo možno na římsy a na křídla osadit zábradlí - bude osazeno nové třímadlové zábradlí. Nosná konstrukce bude opatřena novou hydroizolací a rubovou drenáží. Povrch spodní stavby bude sanován. Prostorové uspořádání pod mostem se nemění.

SO 04.6 Most v km 76,955 Viadukt Ostrov nad Oslavou

Na stávajícím viaduktu bude vytvořena železobetonová deska, která bude spolu s římsami tvořit vanu kolejového lože. Deska bude mít dilatační spáry vždy nad osami pilířů. Horní povrch říms bude vyspádován všemi směry do středu klenby, kde bude v místě stávajícího odvodňovače vložen nový nerezový odvodňovač průměru 150 mm.

Pracovní spáry mezi klenbami a patami kleneb budou sanovány injektáží na bázi epoxidu v plném rozsahu. Klenby a svislé betonové plochy průčelních zdí budou sanovány reprofilační maltou. Hloubka sanace je navržena od 0 do 70 mm dle úrovně poškození. Sanace pilířů bude spočívat ze sepnutí kamenného zdiva betonářskou výztuží v každé druhé spáře a injektáže trhlín nízovizkózní epoxidovou pryskyřicí.

Kolem všech pilířů bude proveden úzký (cca 0.5 m) pruh kamenné dlažby do betonu. Pod odvodňovači nové žb desky budou v prvním a posledním mostním otvoru vytvořeny ve svahu

betonová vývařiště s odtokovým žlabem vedoucím mimo pilíř. Poškozené štětové odláždění bude obnoveno s použitím stávajících kamenů.

SO 05.1 Propustek v km 71,220

Propustek je navržen z trub železobetonových patkových DN 1000. Propustek má sklon 1%. Na vtokové jímce bude osazena mříž z kompozitu pro zabránění pádu.

Na vtoku do propustku bude proveden nový vtokový objekt tak, aby nedošlo k půdorysnému rozšíření objektu od vyústění drenáže ze svahu před propustkem.

SO 05.2 Propustek v km 71,303

Propustek je navržen z trub železobetonových patkových DN 1200. Propustek má sklon 1%. Na vtokové jímce bude osazena mříž z kompozitu pro zabránění pádu. Na výtoku se osadí rovnoběžné čelo.

SO 05.3 Propustek v km 72,941

Propustek je navržen jako rámová konstrukce světlé šířky 2.00 m a výšky 0.85 m. Propustek má sklon 1,0 %. Vtoková i výtoková část je ukončena rovnoběžným čelem.

SO 05.4 Propustek v km 73,562

Římsy čelních zdí budou nadbetonovány o cca 0.84 m. Křídla budou nadvýšena o cca 0.32 m novou římsou. Na všech částech bude provedeno nové zábradlí. Svah nad římsami a za křídly bude odlážděn v šířce 1 m.

Stávající izolace klenby bude odstraněna a na sanační vrstvě provedené na klenbě bude provedena nová asfaltová izolace s tvrdou ochranou. Izolace z klenby bude pokračovat i na podkladní desky pro rubovou drenáž navrženými za opěrami. Drenáž bude tvořena HDPE trubicí průměru min. 150 mm.

Dále je navržena částečná reprofilace ploch klenby a křídel. V korytě bude přeskládáno poškozené odláždění.

SO 05.5 Propustek v km 75,434

Stávající trubní propust bude prodloužen na obou stranách dvěmi troubami stejného průměru. Ukončení bude provedeno šikmým vyústěním. Římsy stávajících čelních zídek budou odbourány, zbytek bude zasypán. Nové trouby budou uloženy na základové desce tl. 250 mm s příčným prahem 300/600 mm na konci desek. Svah kolem vyústění propustku bude odlážděn v šířce 1 m. Rovněž bude odlážděna část příkopu a svahu na vtoku.

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 07 Trakční vedení a ukolejnění

Dvojkolejný traťový úsek Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou je elektrifikován jednofázovou proudovou soustavou „S“ se jmenovitým napětím 25 kV, 50Hz AC, označené 1 PEN AC 25 kV 50 Hz / TN-C

Cílovým stavem je rekonstrukce trakčního vedení tak, aby tato oblast odpovídala traťové rychlosti 140 km/hod a byla zajištěna bezproblémová sjízdnost troleje na lomech nivelety koleje

při dodržení všech platných norem a předpisů na rekonstruované části trati a žst. Navrhované trakční vedení je konstrukce na 160 km/hod.

Základy mají přední hranu minimálně 3,0m od osy koleje. V místech prefabrikovaných J-žlabů je přední hrana základu 0,5m za zadní hranou žlabu. V místech s použitím L-zídek je základ TV situován těsně za L-zídku.

V hlubokých zářezech bude nutno pro zamezení zasypávání základů zeminou použít prefabrikáty IZT.

Na viaduktech v km 69,947 a 76,955 budou nové stožáry TV upevněny do konstrukce mostu a to vždy v místech pilířů.

V rámci tohoto SO budou vyměněny také odpojovače včetně svodů na TV v elektrických děleních přilehlých stanic.

SO 08 Napájení IHL z TV

V km 74,135 je umístěno zařízení pro indikaci horkoběžnosti ložisek, které je napájeno z TV. V rámci tohoto SO bude provedeno napájení tohoto zařízení z TV koleje č.1. Součástí SO je ruční odpojovač se zkratovačem na novém příhradovém stožáru č.177A a kompletní výstroj pro připevnění kabelu včetně kabelové koncovky.

SO 10 Přeložka ZOK a koordinace s TV

Při realizaci stavebního objektu úpravy trakčního vedení je nutné při výstavbě nových podpěr respektovat trasu závěsného optického kabelu, jeho závěsy, rezervy a spojky.

Závěsný optický kabel pro telekomunikační účely je umístěný na konzolách stávajících stožárů trakčního vedení. V rámci realizace stavby bude provedeno přeložení (převěšení) stávajícího ZOK na nové trakční podpěry. Přeložka bude prováděna nedestruktivním způsobem, tedy bez přerušení provozovaného optického kabelu v mezipojkových úsecích.

Předpokládá se kompletní výměna antivibračních spirál, které jsou za hranicí životnosti, jednotlivé prvky zavěšení ZOK budou přednostně používány nové.

SO 11 Protidotykové zábrany

Nadjezd km 71,391

Na nadjezdu jsou provedeny nové svislé protidotykové zábrany. Nad vedeními se nachází staré zkorodované vodorovné protidotykové zábrany, které je nutno demontovat. Svislé zábrany se doplní plným pozinkovaným plechem do výšky zábradlí, ve spodní části se zábrany doplní lištou tak, aby mezera mezi římsou a spodní částí zábrany nebyla větší než 12 mm. Spoje budou provedeny jako šroubované, aby mohla být v budoucnu opravena římsa mostu.

Nadjezd v km 72,200

Na nadjezdu je zábradlí se starými svislými protidotykovými zábranami do výšky zábradlí doplněné vodorovnými protidotykovými zábranami nad trakčními vodiči. Konstrukce nevyhovují dnešní normě a jsou silně zkorodované (proděravělé). Zkorodované vodorovné protidotykové zábrany se demontují a provedou se pouze nové svislé protidotykové zábrany a upevní se ke stávajícímu zábradlí v souladu s novým vedením trakce. Zábrany budou provedeny podle nové normy tj. s výplní z plného pozinkovaného plechu do výšky zábradlí a s mezerou mezi římsou a zábradlím max. 12 mm. Protikoroze ochrana stávajícího zábradlí se provede pouze ve středním poli mostu v odstínu červenohnědém. Zábrany budou pozinkované.

Nadjezd v km 73,277

Nadjezd je po rekonstrukci a má provedené nové svislé protidotykové zábrany dle nových norem. Zábrany jsou od vozovky odděleny typovým svodidlem se zábradlím. Na nadjezdu nebudou prováděny žádné další úpravy. Tento nadjezd bude vypuštěn z objektu SO 11.

E.3.6 Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOO

SO 06.1 Rozvody nn v žst. Sklené nad Oslavou

Vedle VB bude vybudována nová pilířová kabelová skříň KS1, vedle bude zřízen pilířový elektroměrový rozvaděč RE2 z kterého bude napojen nový technologický domek TZZ. Stávající zařízení zab.zař uvnitř VB zůstává bez změny vč. napájecího kabelu.

V rámci rozvodů nn bude novým kabelem napojen nový technologický domek TZZ z nové trafostanice 6/0,4kV vedle výpravní budovy.

SO 06.2 Rozvody nn a osvětlení nástupiště v zast. Laštovičky

Stávající přívod EON je kabelový nn od přípojkové skříně na sloupu EON cca 280 m od zastávky. Kabelová přípojka nn je zapojena do stávající kabelové skříně KS3 na fasádě výpravní budovy (VB). Z KS3 je napojen rozvaděč RE na chodbě, kde je umístěno fakturační měření E.ON samostatnými elektroměry pro byty a pro technologii zastávky. V rozvaděči je jeden společný proudový chránič I_{res}=100mA. Z RE je napojen RH odkud jsou napojena jednotlivá technologická zařízení zastávky.

V rozvaděči RE doplněn na každý vývod nový proudový chránič (2x byt a 1x technologie zastávky). V rozvaděči RH bude upravená levá část rozvaděče. Bude zde umístěn elektroměr pro samostatné měření osvětlení nástupiště, přístupových cest a podloubí ve výpravní budově. Ostatní zařízení zůstanou bez změny – stávající.

Na nástupišťích budou sklápěcí 6m stožáry vetknuté. Svítidla o celkovém počtu 18ks budou se světelnými zdroji LED. Dvě nejbližší svítidla u přístupu k výpravní budově budou zapojena na samostatnou větev a budou spínána samostatně, tak aby svítily i po dobu vypnutých ostatních svítidel na zastávce a zajišťovaly osvětlený přístup ke strážnímu domku. Svítidla budou napojena na osvětlovací skupiny kabely CYKY-O, zvláště pro každý přístupový chodník a pro nástupiště. Svítidla budou spínána automaticky kombinací soumrakového čidla a spínacích hodin. Osvětlovací stožárky budou uzemněny. Systém zachová také možnost dálkové ovládání z dopravní kanceláře Sklené ve stávajícím rozsahu s využitím stávajících ovládacích a indikačních prvků. Svítidla LED (3ks) umístěné v podloubí budou v provedení antivandal, s elektronickým předřadníkem, tř.izol. II. a se světelným zdrojem odolávajícím mrazu, přisazená. Do fasády zděné čekárny (přes koleje naproti výpravní budově) bude umístěna nová kabelová skříň se samostatným kabelovým přívodem z RH. Kabelová skříň bude sloužit pro napojení další technologie u tohoto nástupiště a také pro možné budoucí napojení technologie v čekárně. Vývody osvětlení budou v soustavě TT. Do rozvaděče RH bude napojeno nové samostatné oddálené uzemnění. V rozvaděči RH bude zřízen vývod pro napájení nového rozhlasu, který bude osazen obchodním měřením SŽE. Druhý přístřešek naproti VB bude nově na pojen z RH a vybaven novými svítidlem LED antivandal, s elektronickým předřadníkem, tř.izol. II., přisazené. Kabely budou uloženy do betonových žlabů. Na osvětlovacích stožárcích nebudou umístěny žádné informační tabule a nebudou na nich umístěny reproduktory rozhlasu (dle PS 05 budou umístěny samostatně).

SO 06.3 Rozvody nn v žst. Ostrov nad Oslavou

Vedle VB bude vybudována nová pilířová kabelová skříň KS1, vedle bude zřízen pilířový elektroměrový rozvaděč RE2 z kterého bude napojen nový technologický domek TZZ. Stávající zařízení zab.zař uvnitř VB zůstává bez změny vč. napájecího kabelu.

V rámci rozvodů nn bude novým kabelem napojen nový technologický domek TZZ z nové trafostanice 6/0,4kV vedle výpravní budovy.

PS 01.6 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou, přeložky kabelů 6kV

Stávající kabel vn 6 kV je veden mezi žst. Sklené nad Oslavou a žst. Ostrov nad Oslavou převážně mimo drážní pozemky. Nebude položen nový kabel 6kV, ale bude ponechán funkční stávající 6kV kabel. V kolizních místech ze stavebními pracemi bude na pozemcích SŽDC přeložen tak, aby byl zachován stávající kabel 6kV plně funkční po celou dobu stavby. Přeložky nebudou zasahovat na mimodrážní pozemky. Kabely budou uloženy do betonových žlabů. Přeložky kabelu vn 6 kV budou respektovat stavební postupy kolejí. Kabely vn 6 kV budou v místech křížení s přejíždějící mechanizací stavby ochráněny betonovými panely.

Stávající traťové trafostanice 6/0,4kV v celém traťovém úseku Ostrov nad Oslavou – Sklené nad Oslavou budou zachovány vč. uzemnění. Z trafostanic budou demontovány transformátory kromě TTS 183 v km 74,200. Stávající spínací zařízení ve skříních zůstane stávající

Z trafostanice TTS 183 je přes OT 1,2kVA napojeno vytápění objektu IHL. Napájení ohřevu bude ponecháno stávající vč. napájecího kabelu – viz PS04.

e) postupné provádění stavby, lhůty výstavby

Začátek stavby: 08/2014

Konec stavby: 09/2015

*Doba výstavby: cca 14 měsíců **

Rok 2014-2015, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.0-1	01.08.14	22	22.08.14
<i>Vypnutí zab.zař. (pro provedení přeložek), uzamčení přilehlých zhlaví žst. Ostrov a Sklené (provedení přeložek kabelů zab. zař.)</i>	<i>01.08.14</i>	<i>4</i>	<i>04.08.14</i>
<i>Traťová kolej č.2 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 18x12 hod vč.TV</i>	<i>05.08.14</i>	<i>18</i>	<i>22.08.14</i>
<i>Traťové koleje č.1 a 2 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 12x4 hod vč.TV, pro pažení v ose os v místech mostních objektů, v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze</i>	<i>05.08.14</i>	<i>12</i>	<i>16.08.14</i>
Stavební postup č.1	23.08.14	110	10.12.14
<i>Traťová kolej č.1 Sklené n.O.-Ostrov n.O. nepřetržitě na 14 dnů vč.TV, pro zajištění koleje č.1 v místech mostních objektů</i>	<i>23.08.14</i>	<i>12</i>	<i>03.09.14</i>

<i>Traťová kolej č.2 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 6x4 hod vč.TV (obsazování koleje pracovním vlakem), pro zřízení propustků v koleji č.1, v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu</i>	24.08.14	6	29.08.14
<i>Traťová kolej č.2 Sklené n.O.-Ostrov n.O. nepřetržitě na 98 dnů vč.TV</i>	04.09.14	98	10.12.14
<i>Traťová kolej č.1 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 8x4 hod vč.TV (obsazování koleje pracovním vlakem pro zásobování stavby), v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu</i>	11.09.14	8	18.09.14
<i>Traťová kolej č.1 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 8x4 hod vč.TV (obsazování koleje pracovním vlakem pro zásobování stavby), v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu</i>	25.11.14	8	02.12.14
Stavební postup č.0-2	15.03.15	17	31.03.15
<i>Traťová kolej č.1 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 17x12 hod vč.TV</i>	15.03.15	17	31.03.15
Stavební postup č.2	01.04.15	91	30.06.15
<i>Traťová kolej č.1 Sklené n.O.-Ostrov n.O. nepřetržitě na 91 dnů vč.TV</i>	01.04.15	91	30.06.15
<i>Traťová kolej č.2 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 8x4 hod vč.TV (obsazování koleje pracovním vlakem pro zásobování stavby), v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu</i>	08.04.15	8	15.04.15
<i>Traťová kolej č.2 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 8x4 hod vč.TV (obsazování koleje pracovním vlakem pro zásobování stavby), v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu</i>	10.06.15	8	17.06.15
Stavební postup č.3	01.07.15	92	30.09.15
<i>Traťová kolej č.2 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 3x12 hod</i>	20.08.15	3	22.08.15
<i>Traťová kolej č.1 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 3x12 hod</i>	23.08.15	3	25.08.15
<i>Traťová kolej č.2 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 1x6 hod</i>	29.09.15	1	29.09.15
<i>Traťová kolej č.1 Sklené n.O.-Ostrov n.O. na 1x6 hod</i>	30.09.15	1	30.09.15

* započítána i technologická přestávka v zimním období

** po ukončení výluky bude v provozu nový autoblok v traťové koleji č.2

*** po ukončení výluky bude v provozu nový autoblok v traťové koleji č.1

Obsahem stavby je rekonstrukce kolejí č.1 a 2 v úseku Sklené nad Oslavou-Ostrov nad Oslavou bez zásahu do výhybek v přilehlých železničních stanicích přibližně od km 69,120 do km 77,315, délka úseku je cca 8 195 m (vzdálenost mezi návěstidly v přilehlých železničních

stanicích), rekonstrukce příslušných mostních objektů a práce na protidotykových zábranách na silničních nadjezdech, zřízení nového trakčního vedení včetně ukolejnění, práce na nástupištích v zast. Laštovičky včetně rozhlasového zařízení, rekonstrukce trafostanice SŽDC 22/0,4 kV v ŽST Ostrov n.O., rekonstrukce trafostanic 6/0,4 kV v ŽST Sklené n.O. a v ŽST Ostrov n.O., IHL v km 74,138 včetně jeho napájení z TV, práce na zabezpečovacím zařízení a provedení potřebných přeložek kabelových tras.

Koncepce stavebních postupů vychází ze skutečnosti, že stavba bude probíhat na dvoukolejně elektrizované trati s přiměřeným dopravním zatížením. Znamená to, že na rekonstruovaném úseku trati bude v maximální míře zachován alespoň jednokolejný provoz, nickolejný provoz je navržen pouze krátkodobě opakovaně v součtu 44x4 hod.

Realizace stavby je investorem uvažována **od začátku druhé poloviny stavební sezóny roku 2014 do konce první poloviny stavební sezóny roku 2015 v období srpen 2014-srpen 2015 s tím, že v roce 2014 proběhnou stavební postupy č.0-1 a č.1 a v roce 2015 stavební postupy č.0-2, č.2 a č.3.** Je tedy rozvržena do 5 stavebních postupů.

Stavební postup č.0-1 v trvání 18 dnů je navržen pro přípravné práce, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, provedení přeložek kabelových tras mimo kolejiště nebo pomocí protlaku, výstavbu základových konstrukcí nových podpěr trakčního vedení v koleji č.2 a zřízení pažení mezi kolejemi č.1, 2 v místech mostních objektů a jeho zajištění vně trati. Práce si vyžádají krátkodobé výluky **18x12 hodin** v koleji č.2 a krátkodobé přerušení provozu pro práce na pažení v ose os v místech mostních objektů **12x4 hodiny** v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze.

Stavební postup č.1 představuje práce v koleji č.2. Bude rekonstruována kolej č.2 včetně příslušných částí mostů a propustků, práce na zabezpečovacím zařízení a ostatních vedení a dokončení prací na novém trakčním vedení. Je navržen v trvání 110 dnů, v tomto stavebním postupu je navržena výluka koleje č.1 v úseku Sklené n.O.-Ostrov n.O. **na 12 dnů** pro zajištění pažení v ose os vně trati, zřízení částí vybraných propustků pod kolejí č.1 a úpravu nivelety koleje č.1 a současně obsazování koleje č.2 pracovním vlakem opakovaně na **6x4 hodiny**. Pro práce v koleji č.2 je navržena následná výluka koleje č.2 v úseku Sklené n.O.-Ostrov n.O. na **98 dnů** a současně obsazování koleje č.1 pracovním vlakem opakovaně na **(8+8)x4 hodiny**.

Stavební postup č.0-2 v trvání 17 dnů je navržen pro přípravné práce, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, provedení přeložek kabelových tras mimo kolejiště nebo pomocí protlaku, výstavbu základových konstrukcí nových podpěr trakčního vedení v koleji č.1. Práce si vyžádají krátkodobé výluky **17x12 hodin** v koleji č.1.

Ve stavebním postupu č.2 je navrženo provedení rekonstrukce koleje č.1. včetně příslušných částí mostů a propustků, práce na zabezpečovacím zařízení a ostatních vedení a dokončení prací na novém trakčním vedení. Tento stavební postup je navržen v trvání 91 dnů a vyloučena bude kolej č.1 v úseku Sklené n.O.-Ostrov n.O. po dobu **91 dnů** a současně obsazována kolej č.2 pracovním vlakem opakovaně na **(8+8)x4 hodiny**.

Poslední stavební postup č.3 je určen pro dokončovací práce, broušení kolejnic, práce na mostních objektech, zejména na viaduktech v km 69,947 a km 76,955, na třetí směrovou a výškovou úpravu kolejí a ostatní dokončovací práce. Je navržen v trvání 92 dnů a vyžádá si výluku koleje č.2 na **3x12 hod** a následně výluku koleje č.1 na **3x12 hod**.

Recyklační základna je navržena v prostoru manipulačních ploch ŽST Ostrov nad Oslavou, montážní a demontážní základna je uvažována v ŽST Sklené nad Oslavou, alternativně v ŽST Žďár nad Sázavou.

V průběhu všech stavebních postupů bude **rychlost vlaků omezena** v místě provádění prací na $V = \max 50 \text{ km/h}$, úseky s touto omezenou rychlostí (resp. pracovní místa) budou operativně přemísťovány dle postupu výstavby tak, aby rychlost 50 km/h nebyla v celém traťovém úseku. S omezením rychlosti na $V = 50 \text{ km/h}$ v celém mezistaničním úseku však bude nutno uvažovat v případě, že teplota kolejnic stoupne víc než 10°C nad aktuální upínací teplotu v provozované koleji (předpis SŽDC S3/2).

f) požadavky stavby na zdroje

Stavba nevyžaduje žádné nové požadavky na trvalé zdroje.

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a mluvně ošetřen. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena.

Zařízení staveniště a staveniště v železniční stanici budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn stanice. Každé odběrné místo bude projednáno s příslušným poskytovatelem elektrické energie a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít mobilní elektrocentrály.

g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavba nemá žádné nové požadavky na odvedení povrchových vod nebo trvalé napojení na kanalizaci.

Odtok vody ze staveniště předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami.

Kanalizace, respektive žumpy pro WC a sociální zařízení - jejich budování v rámci zařízení staveniště, se nepředpokládá.

h) napojení na dopravní systém

Stavba nevyžaduje žádné nové trvalé napojení na dopravní systém.

Přístup na stavbu a dopravní cesty pro realizaci stavby jsou blíže specifikovány v samostatné části dokumentace *F. Zásady organizace výstavby*.

i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Rozsah náhradních výsadeb je odvozen od rozhodnutí obcí, které na základě žádosti povolují kácení dřevin. Blíže specifikován je v náplni stavebního objektu *SO 02.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadby*.

j) bezpečnost práce

Je řešeno v samostatné části dokumentace *F.7 Plán BOZP*

k) bezbariérové řešení stavby

Je řešeno v kapitole B.1.20

l) podmiňující a související investice

- SŽDC / GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno
- SŽDC / Rekonstrukce koleje č.1 a 2 Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou
- SŽDC / Zvýšení trakčního výkonu TNS Ostrov nad Oslavou
- ŘSD / rekonstrukce silničního nadjezdu u zast. Laštovičky silnice I/37

m) statické výpočty

Statické výpočty jsou součástí některých stavebních objektů a to především u těch inženýrských objektů, kde se zasahuje do nosné konstrukce. Jedná se především o mostní objekty v části E.1.4.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor stavební, vydal dne 17.6.2013, pod č.j. SÚ/401/13/Skř-4-Rozh veřejnou vyhláškou územní rozhodnutí. Dne 20.7.2013 nabylo rozhodnutí právní moci.

Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor stavební, vydal dne 24.7.2013, pod č.j. SÚ/1516/13/Skř-2-Dopi sdělení dle § 79 stavebního zákona, kde je uveden výčet SO a PS dané stavby, na které nebylo vydáno územní rozhodnutí a je konstatováno že tyto SO a PS nevyžadují územní rozhodnutí ani územní souhlas

Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor stavební, vydal dne, pod č.j. souhlas dle § 15 stavebního zákona, kde je konstatováno, že projektová dokumentace pro stavební řízení odpovídá podmínkám vydaného územního rozhodnutí.

b) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Dne 27. 9. 2012 byl příslušným úřadem vydán závěr zjišťovacího řízení (č. j. KUJI 64896/2012 OŽP), jehož kopie je součástí dokladové části.

V části dokumentace B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí v kapitole d je uveden návrh zohlednění podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Krajský úřad kraje Vysočina, odbor životního prostředí vydal dne 2.12.2013 pro účely stavebního řízení sdělení, které odkazuje na podmínky závěru zjišťovacího řízení a umožňuje dokumentaci již v tomto stupni nepředkládat.

c) dodržení kapacitních údajů

Kapacitní údaje stavby jsou uvedeny v části dokumentace A. Průvodní zpráva, v kapitole A.2 c). Navrhované kapacity, tak jak byly specifikovány a schváleny v rámci předchozího

projektového stupně jsou v této dokumentaci pro stavební řízení v zásadě a v hlavních parametrech respektovány.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

a) uvolnění staveniště

Uvolnění staveniště bude dle postupu výstavby prováděno v předstihu. Nepředpokládají se žádná zvláštní opatření.

b) využití stávajících nebo budovaných objektů

Plán organizace výstavby nepředpokládá v lokalitě stavby po dobu výstavby využití dosavadních objektů pro potřeby budoucího dodavatele stavby. Uvedené si pro potřeby sociálního zázemí, dle své potřeby a rozsahu, bude zabezpečovat dodavatel stavby v rámci své předvýrobní přípravy i během realizace stavby.

c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Projektové řešení nepředpokládá dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby.

d) způsob provedení demolic a místa skládek

Předpokládá se provedení demolic stávajících staveb a zařízení v rámci náplně jednotlivých SO a PS – železničního svršku, spodku, trakčního vedení včetně sloupů, nástupišť apod. Součástí stavby není demolice žádné stavby charakteru budovy. Místa skládek jsou specifikována v části dokumentace *B.3.2 Odpadové hospodářství*.

e) likvidace porostů

Na základě podkladů od projektantů jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů byl proveden dendrologický průzkum. Vyhodnocení stanovilo přesně celkovou potřebu kácení a mýcení zeleně a následné likvidace, což jsou práce, které budou oceněny v rámci SO 02.2 Kácení mimo lesní zeleně a náhradní výsadby. Z toho byly vybrány stromy a plochy keřů jejichž parametry vyžadují povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Byli podány žádosti o vydání povolení ke kácení u příslušných obcí. Tomu předcházelo zajištění souhlasů s kácením na pozemcích, jenž nejsou ve vlastnictví stavebníka, tedy společnosti České dráhy, a.s. a Kraje Vysočina. Současně s vydáním povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les byla stanovena a specifikována povinnost provést náhradní výsadby. Provedení náhradních výsadeb bude taktéž předmětem výše zmiňovaného SO 02.2.

f) likvidace škodlivých odpadů

Je řešeno v samostatné části dokumentace *B.3.2 Odpadové hospodářství*.

g) zabezpečení ochran. pásem, chráněných objektů a porostů po dobu výstavby

V plánu organizace výstavby části *F.1* a v části dokumentace *B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí* jsou zapracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

Při rekonstrukci budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypolštářovaného bednění z fošen, které bude vysoké nejméně 2 m. Je nutné aby ochranné bednění či plot zakrývali také kořenové náběhy.

Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému.

Při výkopech nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem!

Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou, unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.

Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

h) přeložky podzemních a nadzemních vedení

V rámci stavby nebudou prováděny žádné přeložky mimo vlastnictví stavebníka s výjimkou nedestruktivní přeložky závěsného optického kabelu ve vlastnictví společnosti ČD-Telematika a.s. Jedná se o přeložku nadzemního kabelového vedení podél tratě vedeného na vnější straně trakčních stožárů. Vedení bude přeloženo ze stávajících trakčních sloupů na nové. Podrobné projektové řešení je uvedeno v samostatné části dokumentace *SO 10 Přeložka ZOK a koordinace s TV*

i) omezující bezpečnostní opatření

Bezpečnostní opatření jsou uvedena v části dokumentace *F. Zásady organizace výstavby*, konkrétně pak v části *F.1 Technická zpráva* – kapitola 6 a dále pak v části dokumentace *F.7 Plán BOZP*

j) výluka dopravy a jiná bezpečnostní opatření

Železniční doprava:

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v části *F.3* této dokumentace.

Silniční doprava:

Stavební práce si vyžadují

- **úplnou uzavírku silnice III/36049** v místě mostního objektu ev.č.36049-4 (dle železniční kilometráže v km 70,589).
- **přechodnou úpravu provozu na silnici II/354** v místě mostního objektu ev.č.354-020 (dle železniční kilometráže v km 76,955, „ostrovský viadukt“).

k) omezení v dodávce energií

Stavba nevyvolá žádné omezení ve veřejné dodávce energií.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb

Stavba je navržena převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví stavebníka - Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, případně společnosti České dráhy, a.s., se kterou jsou práva k pozemkům smluvně ošetřena. Ve výjimečných a nezbytných případech stavba vyžaduje dočasné zábory i ostatních vlastníků, se kterými jsou práva smluvně ošetřena.

Problematika je předmětem samostatné části dokumentace I.2 Majetkoprávní část. Kopie dokladů a smluv jsou doloženy v dokladové části H.3

B.1.8 Výjimky z předpisů

Navrhované řešení nevyžaduje udělení výjimek, řešení neobsahuje neschválené nebo nezavedené řešení.

B.1.9 Provozní a dopravní technologie

Je předmětem samostatné části dokumentace B.2

B.1.10 Vliv stavby na životní prostředí

Je předmětem samostatné části dokumentace B.3

B.1.11 Odolnost a zabezpečení stavby

a) odolnost a zabezpečení z hlediska požární ochrany

Je předmětem samostatné části dokumentace B.4.1

b) odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení

Je předmětem samostatné části dokumentace B.4.2

B.1.12 Energetické výpočty

Jsou předmětem samostatné části dokumentace B.5

B.1.13 Protikorozní ochrana

Je předmětem samostatné části dokumentace B.6

B.1.14 Graf dynamického průběhu rychlostí

Je předmětem samostatné části dokumentace B.7

B.1.15 Dopravní opatření

Stavba si vyžádá dopravní opatření v železniční a silniční dopravě.

Železniční doprava:

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v části F.3 této dokumentace. **Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, Odborem plánování a koordinace výluk (OPKV).**

Silniční doprava:

Opatření představují přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, resp. úplné uzavírky s návrhem objízdné trasy a částečné uzavírky.

- **úplnou uzavírku silnice III/36049** v místě mostního objektu ev.č.36049-4 (dle železniční kilometráže v km 70,589). Tato je předpokládána během stavební sezóny roku 2014 na 60 dnů (práce v koleji č.2) a během stavební sezóny roku 2015 na 60 dnů (práce v koleji č.1). *Objízdná trasa je navržena po silnici I/37 přes Laštovičky do Ostrova n.O., dále po silnici II/354 do Radostna n.O. a z Radostna n.O. po silnici III/35425 zpět na silnici III/36049 a do obce Bory.*
- **přechodnou úpravu provozu na silnici II/354** v místě mostního objektu ev.č.354-020 (dle železniční kilometráže v km 76,955, „ostrovský viadukt“). Sanační práce na jeho opěře, která přiléhá k silnici II/354 a podhledu klenby budou prováděny za její částečné uzavírky v období 04-06/2015 v trvání 5 týdnů.

Stávající silniční doprava bude vedena po volné polovině vozovky a bude organizována kyvadlově pomocí dopravního značení P7, P8, případně pomocí světelného signalizačního zařízení.

V místech vjezdu vozidel stavby na veřejné komunikace budou v rámci provizorního dopravního značení instalovány dopravní značky IP22 Pozor výjezd vozidel stavby v obou směrech.

B.1.16 Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL

Pozemky určené k plnění funkcí lesa nebudou stavbou přímo dotčeny, není tedy požadovaný trvalý, ani dočasný zábor PUPFL. V několika úsecích zasahuje stavba do ochranného pásma PUPFL, které tvoří území ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků. Odbor životního prostředí Městského úřadu Žďár nad Sázavou vydal dne 12.10.2012 pod č.j. : ŽP/1854/12/LH závazné stanovisko – souhlas podle ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, ve kterém jsou uděleny podmínky realizace stavby ve vztahu k pozemkům PUPFL.

Realizace stavby si nevyžádá trvalý zábor stávající zemědělské půdy. Dojde pouze k dočasnému záboru ZPF a to v souvislosti se zajištěním organizace výstavby (zařízení staveniště,

příjezdové komunikace), přičemž doba dočasného záboru, včetně doby potřebné na uvedení dotčené zem.půdy do původního stavu nepřekročí 1 rok. Proto není nutné ve věci udělit souhlas k odnětí ze ZPF a to s odvoláním na ust. § 9 odst.2 písm.b. zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF.Podle ust. § 10 odst. 3 vyh. č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF, bude otázka skrývky kulturní vrstvy půdy na odnímaných plochách stanovena ve stavebním řízení. Podklady jsou obsahem části dokumentace *B.9 Trvalé a dočasné zábohy pozemků ze ZPF a PUPFL*

B.1.17 Úspora energie a ochrana tepla

Netýká se. Předmětem řešení není žádná budova, není tedy možné aplikovat vyhlášku č. 148/2007 o energetické náročnosti budov

B.1.18 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Z hlediska záplav stavba zasahuje do vymezeného záplavového území Q100 pouze prostřednictvím toku Oslava. Vlastní trať překonává záplavové území viaduktem. Nebezpečí zaplavení stavby se týká pouze sanačních prací na spodní stavbě – pilířích viaduktu.

Z hlediska tektoniky jsou sice do jisté míry horniny porušeny, na stavbu to však nebude mít vliv.

Z hlediska seismicity nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska sesuvů nejsou v zájmovém území registrovány žádné deformace.

Z hlediska poddolování se stavba nenachází v chráněném ložiskovém území

B.1.19 Ochrana obyvatelstva

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

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

- požár
- povodeň
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus a organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury

Problematika mimořádných událostí je legislativně ošetřena obecně platnými předpisy, oborovými normami a vnitřními předpisy vlastníka a provozovatele dráhy.

Projektantem stavby „Rekonstrukce koleje č.1 a 2 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou“ byla navržena a dotčenými orgány státní správy schválena taková řešení, která při dodržení obecně platné legislativy, oborových norem a vnitřních předpisů zhotovitele budou po uvedení stavby do provozu předcházet a vylučovat nebo snižovat a kompenzovat následky mimořádných událostí, především požáru, povodně a závažné havárie. Všeobecně lze konstatovat, že byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zvýšení bezpečnosti odolnosti proti vzniku a následkům mimořádných

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

B.1.20 Bezbariérové užívání

Řešení *SO 03.1 Nástupiště v zast. Laštovičky - přístupové cesty* a *SO 03.2 Nástupiště v zast. Laštovičky* je navrženo v souladu s národní legislativou – vyhláškou č.398/2009 a to včetně sklonu přístupového chodníku (max. 8,33%) až po majetkovou hranici pozemku ve vlastnictví stavebníka. Zbývající část chodníku zůstává ve stávajícím sklonu 12 – 15 %. Přístupový chodník je navíc napojen na komunikaci jiného vlastníka. Na základě ustanovení § 1 odstavce (3) se však vyhláška č.398/2009 Sb. na stavbu ani žádnou její část nevztahuje, jelikož trať Brno Židenice – Havlíčkův Brod, jejíž je traťový úsek Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou součástí je zařazena dle *sdělení Ministerstva dopravy č.111/2004 Sb.* do výčtu železničních drah evropského železničního systému. Přesto společnost NIPI souhlasí ve svém stanovisku zn. 013120046 ze dne 24.9.2012 s udělením výjimky.

Na tyto tratě a stavby na nich se vztahuje *Rozhodnutí komise ES o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (2008/164/ES)*. Soulad projektové řešení je potvrzen certifikátem – dílčím stanoviskem o ověření 1714/8/SG/14/INS/CS/1295, jehož kopie je doložena v dokladové části H.1.

V Olomouci, březen 2014

Vypracoval: Ing. Petr Jemelka
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.