

# Železniční přejezdy na trati Kroměříž - Zborovice

## DÍL 2

## ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

### Příloha 2c

## ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

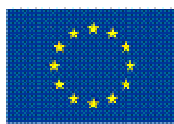


*Správa železniční dopravní cesty*

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



**Operační program  
Doprava**



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

**OBSAH:**

<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ.....</b>	<b>3</b>
<b>2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY .....</b>	<b>3</b>
<b>3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>12</b>
<b>4. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STABY.....</b>	<b>12</b>
<b>5. ZVLÁŠTNÍ POVINNOSTI ZHOTOVITELE .....</b>	<b>13</b>

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

### 1.1 Zdůvodnění a účel stavby

Základním cílem souboru staveb „Železniční přejezdy na trati Kroměříž – Zborovice“ je zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na trati Kroměříž – Zborovice. Bezpečnost na uvedených přejezdech bude zvýšena náhradou stávajících výstražných křížů u šesti přejezdů novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným. U dvou přejezdů bude nahrazeno zastaralé zab. zařízení světelné novým moderním. Současně budou provedeny stavební rekonstrukce přejezdových konstrukcí, stavební úpravy souvisejících objektů a vybudována el. přípojka. Realizace stavby vytvoří předpoklad pro případné budoucí zvýšení traťové rychlosti.

## 2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY

Název stavby: „Železniční přejezdy na trati Kroměříž – Zborovice“  
Místo stavby: Kroměříž , Nětčice, Zborovice a přilehlý traťový úsek  
Okres: Kroměříž  
Kraj: Zlínský  
Charakter stavby: Výstavba nového PZS

Soubor staveb tvoří 5dílných staveb, které jsou vzájemně provázané, a je nutné provádět jejich důslednou koordinaci. Jedná se o následující stavby:

- 1. Rekonstrukce PZS v km 9,411 Kroměříž – Zborovice
- 2. Rekonstrukce PZS včetně povrchu v km 13,922 trati Kroměříž – Zborovice
- 3. Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 14,492 a 14,660
- 4. Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 15,643 a 16,158
- 5. Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 16,470 a 16,583

### **Stávající stav:**

-- Přejezd v km **9,411 (P7317)** se nachází na komunikaci II.třídy č.432/3 a je zabezpečen světelným přejezdem typu VÚD.

Přejezd v km **13,922 (P7322)** se nachází na komunikaci III.třídy č.42815/3 a je zabezpečen světelným přejezdem typu VÚD.

Přejezdy v km **14,492 (P7323)** a **14,660 (P7324)** se nachází na železniční trati Zborovice - Kroměříž v úseku trati Zborovice - Zdounky, katastrálním území Nětčice ve správě investora. Železniční přejezdy představují křížení jednokolejné železniční trati se silnicí III. třídy.(P7323) a účelovou komunikací (P7324). Stávající přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži.

- Přejezdy v km **15,643 (P7325)**, **16,158 (P7326)**, **16,470 (P7327)** a **16,583 (P7328)** se nachází na železniční trati Zborovice - Kroměříž v úseku trati Zborovice - Zdounky, katastrálním území Zborovice a představují křížení jednokolejné železniční trati s místní a účelovou komunikací. Stávající přejezdy jsou zabezpečeny výstražnými kříži.

### **Požadovaný stav**

Stručný popis navrženého řešení po jednotlivých PS a SO u těchto PZS:

#### **1. Rekonstrukce PZS v km 9,411 Kroměříž – Zborovice**

**PS 01 Rekonstrukce PZS v km 9,411**

- rekonstrukce, nové PZS včetně technologie
- nové výstražníky s mechanickou výstrahou
- vybudování nových kolejových úseků s počítači náprav
- zrušení izolovaných styků pro ventilové kolejové obvody , nahrazeno vevařenou kolejnicí
- demontáž stávajícího přejezdového vybavení

**PS 02 Pokládka závislostního kabelu**

- pokládka závislostních kabelů pro PZS v úseku od 0,990 do 1,585 a z km 2,606 do 12,378 (dopr. Zdounky)
- pokládka kabelů pro, budoucí PZS v km 5,816
- pokládka napájecího kabelu NN, pro budoucí PZS v km 5,816

**SO 01 Elektrická přípojka**

- bude provedena nová přípojka 3NPE ~ 50Hz 400V / TN-C; elektrické sítě NN od obce Skržice
- s možností nouzového odpojení napájení na PZS a s měřícím bodem RE

**2. Rekonstrukce PZS včetně povrchu v km 13,922 trati Kroměříž – Zborovice**

**PS 01 Rekonstrukce PZS v km 13,922**

- rekonstrukce, nového PZS včetně technologie
- nové výstražníky s mechanickou výstrahou
- vybudování nových kolejových úseků s počítači náprav
- zrušení izolovaných styků pro ventilové kolejové obvody , nahrazeno vevařenou kolejnicí
- demontáž stávajícího přejezdového vybavení

**PS 02 Položení závislostního kabelu**

- pokládka závislostních kabelů pro PZS v úseku od 14,482 do 16,972 (dopravna Zborovice)
- demontáž vzdušného vedení od km 14,482 do km 16,972

**SO 01 Rekonstrukce žel. svršku**

- provedení rekonstrukce kolejového roštu v úseku zesílené konstrukce pražcového podloží
- použití nového materiálu železničního svršku – kolejnice S49 na dřevěných pražcích, pružné upevnění, upevňovadla pod přejezdovou konstrukcí s antikorozní úpravou

**SO 02 Rekonstrukce žel. spodku**

- rekonstrukce pražcového podloží v místě přejezdu a v přechodových oblastech, zesílenou konstrukci pražcového podloží navrhnout s podkladní vrstvou ze štěrkodrti
- odvodnění zemní pláně v úseku ZKPP
- vybudování příčného odvodňovacího žlabu z nekovového materiálu, který bude situován vně závorových břevien
- pro zlepšení rozhledových poměrů na přejezdu je nezbytné provést úpravu stávajících svahů odřezu

**SO 03 Železniční přejezd**

- pro železniční svršek S49 na dřevěných pražcích, antikorozní úprava upevňovadel, antikorozní nátěr kolejnic v místě přejezdu
- použitá pryžová přejezdová konstrukce musí mít schválené a podepsané technické podmínky dodací pro tratě SŽDC

---

**SO 04 Rekonstrukce propustku ekm 13,928**

- zrušení propustků 13,918 , 13,928 a vybudování nového propustku v km 13,931

**SO 05 Elektrická přípojka**

- bude provedena přeložka stávající přípojky **3NPE ~ 50Hz 400V / TN-C**. Bude využito stávající přípojky NN (z roku 2008). Přepojení na nové PZS bude provedeno po deaktivaci PZS typu VÚD.

- **3. Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 14,492 a 14,660**

**PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ**

Bude provedena pokládka nové kabelizace a to z části i v úseku Zdounky – Kroměříž jako náhrada stávající kabelizace s nedostatečnou kapacitou a přenosovými vlastnostmi pro přenosová zařízení

**PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 14,492**

Stávající přejezd 14,492 bude rekonstruován na moderní PZS s celými závory reléového typu s elektronickými doplňky ze signalizací ve smyslu ČSN 34 2650 ed.2 a dle rozhodnutí Drážního úřadu. Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku v prostoru přejezdu, který nenarušuje rozhledové poměry ve smyslu ČSN 73 6380.

**PS 03 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 14,660**

Stávající přejezd 14,660 bude zabezpečení zachováno, ale přibude uzamykatelná závora.

**SO 01 Železniční svršek přejezdu v km 14,492**

**SO 02 Železniční spodek přejezdu v km 14,492**

V rámci rekonstrukce železničního svršku a spodku dochází k rekonstrukci svršku cca 20 m a spodku v rozsahu nutném pro zřízení ZKPP dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek. V koleji je navržen železniční svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích SB 8P s upevněním K. Směrové a výškové vyrovnání koleje bude provedeno v celém přilehlém oblouku ( $R = 415$  m s krajními přechodnicemi tvaru kubické paraboly, s převýšením  $D = 42$  mm,  $l = 79$  mm) cca 194m. V rámci úpravy GPK došlo ke zdvihu nivelety cca 10 cm v ose komunikace. Tímto zdvihem budou zlepšeny sklonové poměry na komunikaci a na samotné přejezdové konstrukci. Max. podélný sklon koleje je 14,831 ‰. (kolej stoupá ve směru staničení)

Kolej bude zřízena jako stykovaná. V oblasti přejezdu budou použity upevňovací a antikoroční úpravy.

V oblasti přejezdu je navržena ZKPP - sanace je konstrukcí Typu 3 ve skladbě a s vypočítanými hodnotami modulů:

- Kolejové lože – drcené kamenivo fr. 32 – 63 mm tl. 350 mm,
- Minerální směs fr. 0 – 32 mm tl. 500 mm,
- Separční geotextilie – hmotnost  $350\text{gm}^{-2}$
- Přehutněná zemní pláň.

Pláň tělesa železničního spodku a zemní pláň je jednostranně sedlá ve sklonu 3 ‰ směrem k podélnému trativodu vpravo podél koleje, trativod je navržen na délku ZKPP cca 15m, který ve směru staničení klesá ve sklonu 3 ‰ a je vyústěn do nově vybudovaného železničního propustku v ev. km 14,496.

**SO 03 Přejezdová konstrukce km 14,492**

Nová přejezdová konstrukce bude z celopryžových přejezdových panelů včetně závěrných zídek. Šířka přejezdu bude 8,4 m. Podélný profil komunikace je upraven dle nové polohy koleje (převýšení  $D = 42$  mm, zdvih 100mm v ose komunikace). Tímto

zdvihem budou zlepšeny sklonové poměry na komunikaci a na samotné přejezdové konstrukci. Vnější celopryžové panely se naklopí tak, aby zaoblení komunikace začínalo na hlavě kolejnic. Pro zaoblení nivelety je použit min. poloměr  $R_v=25$  m a  $R_u=75$  m dle ČSN 73 6380 (komunikace s provozem autobusů). Šířka komunikace je navržena pro kategorii S6,5/50, 2 x jízdní pruh šířky 2,75 m, 2 x nezpevněná krajnice 0,75 m. Silnice bude mít šířkové uspořádání dvoupruhové silnice. Maximální podélný sklon nivelety vpravo trati je 11,54%, vlevo trati je 8,73%.

#### **SO 04 Úprava polní cesty km 14,492**

V návaznosti na přejezd na silnici III.třídy, bude polní cesta vpravo za přejezdem zaústěna samostatným sjezdem, který bude posunutý do vzdálenosti za nově situovaný výstražník a bude označen červenými směrovými sloupky.

#### **SO 05 Rekonstrukce propustku v km 14,492**

Je navržen nový železobetonový trubní propustek profilu DN 800 mm. Na vtokové straně bude zřízena železobetonová jímka, do které budou zaústěny drážní příkopy, příkop podél silnice, trativod a prahová vpust' ze silnice. Na výtokové straně bude kolmé ukončení propustku, na které bude navazovat dlážděné koryto, které bude zaústěno do propustku pod nově budovanou přístupovou komunikací. Na výtokové straně propustku pod komunikací bude koryto upraveno a napojeno na stávající koryto podél silnice III. třídy.

#### **SO 06 Rekonstrukce propustku pod polní cestou**

Propustek bude kompletně odstraněn a nově vystavěn pod odsunutou polní cestou. Bude do něj zaústěno dlážděné koryto z předcházejícího železničního propustku. Propustek bude ŽB, DN 800. Na výtokové straně bude koryto upraveno a napojeno do stávajícího koryta podél silnice III. Třídy.

#### **SO 07 Elektrická přípojka PZZ v km 14,492**

Přípojka NN řešená v rámci tohoto SO 07 bude napájena z přejezdu na km 15,643, kde bude přípojné místo ze stávajícího sloupu spol. E.ON Distribuce, a.s. Na sloupu bude umístěna pojistková skříň HDS, ze skříně budou napájeny rozváděče RE1 a R1 pro přejezd km 15,643. Ze skříně R1 bude vyveden kabel CYKY-J 4x25 mm<sup>2</sup> (WL925 délka 1150m) a uložen v zemi v korugované chráničce v hloubce 70 cm. Kabel povede v souběhu s tratí položen ke kabelu zabezpečovacího zařízení. Kabel bude zapojen do rozváděče R2 na parcele č. 568 u přejezdu 14,492. Křížení kabelu s železniční tratí a místní komunikací bude realizováno protlakem o Ø 110 mm. Napájení technologie nového reléového domku (RD) přejezdu v km 14,492 bude zajištěno z rozváděče R2 v pilíři, který bude situován k boční stěně tohoto RD.

### **4. Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 15,643 a 16,158**

#### **PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ**

Bude provedena pokládka nové kabelizace.

#### **PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 15,643**

Stávající přejezd 15,643 bude rekonstruován na moderní PZS s celými závorymi reléového typu s elektronickými doplňky ze signalizací ve smyslu ČSN 34 2650 ed.2 a dle rozhodnutí Drážního úřadu. Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku v prostoru přejezdu, který nenarušuje rozhledové poměry ve smyslu ČSN 73 6380.

#### **PS 03 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 16,158**

Stávající přejezd 16,158 bude rekonstruován na moderní PZS s celými závorymi reléového typu s elektronickými doplňky ze signalizací ve smyslu ČSN 34 2650 ed.2 a dle rozhodnutí Drážního úřadu. Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku v prostoru přejezdu, který nenarušuje rozhledové poměry ve smyslu ČSN 73 6380.

### **SO 01 Železniční svršek přejezdu v km 15,643**

### **SO 02 Železniční spodek přejezdu v km 15,643**

V rámci rekonstrukce železničního svršku a spodku dochází k rekonstrukci svršku cca 20 m a spodku v rozsahu nutném pro zřízení ZKPP dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek. V koleji je navržen železniční svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích SB 8P s upevněním K. Směrové a výškové vyrovnání koleje bude provedeno v celém přilehlém oblouku ( $R = 247$  m s krajními přechodnicemi tvaru kubické paraboly, s převýšením  $D = 108$  mm,  $l=127$ mm) cca 350m.

Kolej bude zřízena jako stykovaná. V oblasti přejezdu budou použity upevňovací a antikoroční úpravy.

V oblasti přejezdu je navržena ZKPP - sanace je konstrukcí Typu 3 ve skladbě a s vypočítanými hodnotami modulů:

- Kolejové lože – drcené kamenivo fr. 32 – 63 mm tl. 350 mm,
- Minerální směs fr. 0 – 32 mm tl. 500 mm,
- Separční geotextilie – hmotnost  $350\text{gm}^{-2}$
- Přehutněná zemní pláň.

Pláň tělesa železničního spodku a zemní pláň je jednostranně sedlaná ve sklonu 3 % směrem k podélnému trativodu vpravo podél koleje, trativod je navržen na délku ZKPP cca 15m, který ve směru staničení klesá ve sklonu 12,2‰ a je vyústěn do nově vybudovaného železničního propustku v ev. km 15,638.

### **SO 03 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 15,643**

Nová přejezdová konstrukce bude z celopryžových přejezdových panelů včetně závěrných zídek. Šířka přejezdu bude 8,4 m.

### **SO 04 Komunikace a chodník km 15,643**

Podélný profil komunikace je upraven dle nové polohy koleje (převýšení  $D = 108$  mm v přilehlé obloukové části). Pro zaoblení nivelety je použit min. poloměr  $R_v=20$  m a  $R_u=20$ m dle ČSN 73 6380. Šířka komunikace je navržena pro kategorii MO1 6,50/3,5/30 dle ČSN 73 6110, jeden jízdní pruh šířky  $a = 2,5$  m, vodící proužek  $2 \times 0,25$  m, šířka chodníku je  $2 \times 0,75$ m, doplněný o bezpečnostní odstup 0,25m. Silnice je navržena jako jednopruhá, obousměrná. Chodník je od silnice oddělený převýšeným obrubníkem o 15cm a doplněný ocelovým trubkovým zábradlím výšky 1,1m (výška horního madla nad přilehlou plochou).

Maximální podélný sklon nivelety vlevo trati je 16,32% a vpravo trati je 10,71%. Maximální podélný sklon je navržený před přejezdem a kopíruje stávající stav, který nelze změnit větším zásahem do stávajícího výškového a směrového uspořádání komunikace v zástavbě (stísněné podmínky stávajícího stavu - zástavba, vjezdy do objektů, pozemky v soukromém vlastnictví). Takto navržená výšková úprava nevyhovuje ustanovení ČSN 73 6110 (největší podélné sklony komunikací max. 15%) a také Vyhlášce 398/2009sb – Obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb (max. 8,33%). Z těchto důvodů nejsou řešeny vodící prvky a ani část nové zpevněné plochy a chodníku za přejezdem jako bezbariérové.

### **SO 05 Železniční svršek přejezdu v km 16,158**

### **SO 06 Železniční spodek přejezdu v km 16,158**

V rámci rekonstrukce železničního svršku a spodku dochází k rekonstrukci svršku cca 18 m a spodku v rozsahu nutném pro zřízení ZKPP dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek. V koleji je navržen železniční svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích SB 8P s upevněním K. Směrové a výškové vyrovnání koleje bude provedeno v nezbytně nutném rozsahu cca 258m. V rámci úpravy GPK došlo ke zdvihu nivelety cca 10 cm

v ose komunikace. Tímto zdvihem budou zlepšeny sklonové poměry na komunikaci a na samotné přejezdové konstrukci. Max. podélný sklon koleje je 15,181 ‰. (kolej stoupá ve směru staničení)

Kolej bude zřízena jako stykovaná. V oblasti přejezdu budou použity upevňovací s antikorozní úpravou.

V oblasti přejezdu je navržena ZKPP - sanace je konstrukcí Typu 3 ve skladbě a s vypočítanými hodnotami modulů:

- Kolejové lože – drcené kamenivo fr. 32 – 63 mm tl. 350 mm,
- Minerální směs fr. 0 – 32 mm tl. 500 mm,
- Separční geotextilie – hmotnost 350g<sup>m</sup>-<sup>2</sup>
- Přehutněná zemní pláň.

Pláň tělesa železničního spodku a zemní pláň je jednostranně sedlaná ve sklonu 3 ‰ směrem k podélnému trativodu vpravo podél koleje, trativod je navržen na délku ZKPP cca 16m, který ve směru staničení klesá ve sklonu 8,6‰ a je vyústěn do stávajícího nepevněného příkopu, který bude na délku cca 32m upraven (pročištěn). Dále bude vpravo tratě položena trouba DN 400 dl. 20,5m v podélném sklonu 3 ‰ (stoupá ve směru staničení), která je za přejezdem napojená na stávající stav žb- jímku. Tato převede srážkovou vodu pod přejezdem do stávajícího příkopu.

#### **SO 07 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 16,158**

Nová přejezdová konstrukce bude použita stávající, doplněná o další modul tak, aby šířka převáděné komunikace byla min. 5,0 m včetně závěrných zídek. Šířka přejezdu bude 6,0 m.

#### **SO 08 Rekonstrukce propustku v km 15,638**

Je navržen nový železobetonový trubní propustek profilu 800mm, který bude v místě křížení s železniční tratí nakolmen. Na vtokové straně (vpravo trati) bude zřízena železobetonová jímka, do které bude zaústěna jak drážní příkopa, tak prahová vpust přejezdové konstrukce a také odvodňovací trouba profilu 300mm sloužící k odvodnění zpevněných ploch nástupiště. Na výtokové straně (vlevo trati) bude zřízena také železobetonová jímka (kruhová). Šachty budou překryty mřížemi z kompozitních materiálů. Za šachtou vlevo trati bude propustek zalomen směrem ke stávající šachtě, do které bude zaústěn. Profil této části propustku je navržen 600mm.

#### **SO 10 Elektrická přípojka PZZ v km 15,643**

Přípojka NN řešená v rámci tohoto SO 10 bude začínat v nové pojistkové skříni HDS na stávajícím sloupu spol. E.ON Distribuce, a.s.

Bude provedena svodem z HDS kabelem CYKY-J 4x35 mm<sup>2</sup> (WL 921, délka 25m) uloženým v zemi v korugované chráničce v hloubce 70 cm v souběhu s kabelem zabezpečovacího zařízení. Kabel přípojky bude ukončen v elektroměrové skříni RE1, umístěné spolu se skříní R1 ve společné sestavě v pilíři k boční (resp. zadní) stěně reléového domku RD.

Ze skříně R1 bude vyveden kabel CYKY-J 4x25 mm<sup>2</sup> (WL 925 délka 1151m) a uložen v zemi v korugované chráničce v hloubce 70 cm. Kabel povede v souběhu s tratí položen ke kabelu zabezpečovacího zařízení a zapojen v rozvaděči pro přejezd v km 14,492.

#### **SO 11 Elektrická přípojka PZZ v km 16,158**

Přípojka NN řešená v rámci tohoto SO 11 bude napájena z přejezdu na km 16,158, kde bude přípojné místo ze stávajícího sloupu spol. E.ON Distribuce, a.s. č. 278. Na sloupu bude umístěna pojistková skříň HDS, ze skříně budou napájeny kabelem CYKY-J 4x35 mm<sup>2</sup> rozváděče RE1 a R1.

### **- 5. Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 16,470 a 16,583**

**PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ**

Bude provedena pokládka kabelizace.

**PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 16,470**

Stávající přejezd 16,470 bude rekonstruován na moderní PZS s celými závoryami reléového typu s elektronickými doplňky ze signalizací ve smyslu ČSN 34 2650 ed.2 a dle rozhodnutí Drážního úřadu. Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku v prostoru přejezdu, který nenarušuje rozhledové poměry ve smyslu ČSN 73 6380.

**PS 03 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 16,583**

Stávající přejezd 16,583 bude rekonstruován na moderní PZS s celými závoryami reléového typu s elektronickými doplňky ze signalizací ve smyslu ČSN 34 2650 ed.2 a dle rozhodnutí Drážního úřadu. Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku v prostoru přejezdu, který nenarušuje rozhledové poměry ve smyslu ČSN 73 6380.

**SO 01 Železniční svršek přejezdu v km 16,470**

V rámci rekonstrukce železničního svršku a spodku dochází k rekonstrukci svršku v délce 28,367 m a spodku v rozsahu nutném pro zřízení ZKPP dle předpisu ČD S4 Železniční spodek. V koleji je navržen železniční svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích SB 8P s podkladnicovým pružným upevněním Ks. Kolej bude zřízena jako stykovaná, na konci úpravy bude krátké pole přivařeno ke stávajícímu kolejovému poli (s ohledem na polohu stávajících kolejových styků a nerekonstruovaný propustek v km 16,481. V oblasti přejezdu budou použity upevňovací s antikorozií úpravou. Současně s ohledem na zvýšení rychlostních parametrů podle dodaného rychlostního profilu dochází k směrové a výškové úpravě celého směrového oblouku o poloměru 202 m ( $V = 60$  km/h,  $D = 81$  mm,  $I = 130$  mm) s navazující přímými - km 16,088 918 až 16,617 624.

**SO 02 Železniční spodek přejezdu v km 16,470**

V oblasti přejezdu je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) na základě geotechnického průzkumu prováděného firmou GeoTec-GS a.s. v roce 2013 dle předpisu SŽDC S3 a SŽDC S4. Navržena je tato skladba: štěrkové lože tl. 350 mm pod pražcem, minerální směs tl. 500 mm, separační geotextilie ( $350 \text{ g/m}^2$ ), přehutněná zemní pláň. Rozsah ZKPP je zavržen podle předpisu SŽDC S4 na šířku přejezdu s přesahy 5 m před a za koncem přejezdové konstrukce. Samotná minerální směs je uvažována jako nepropustná, z toho důvodu je navržena pláň tělesa železničního spodku v jednostranném příčném sklonu 3 % směrem k podélnému trativodu vlevo podél koleje, trativod je navržen od km 16,461 831 do km 16,477 631 (je přerušen trubním propustkem v km 16,464), který klesá ve sklonu 5 ‰ proti směru staničení a je vyústěn do nové výtokové jímky rekonstruovaného propustku v km 16,464.

**SO 03 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 16,470**

Nová přejezdová konstrukce je navržena jako celopryžová se závěrnými zídками tvaru T. Sklon přejezdové konstrukce je dán převýšením koleje a je v celé oblasti mezi závěrnými zídками konstantní, zakružovací oblouky do této oblasti nezasahují. Největší podélný sklon komunikace vlevo před přejezdem je 11 %, vpravo 3,22 %. Hodnoty poloměrů zakružovacích oblouků vyhovují minimálním hodnotám podle ČSN 73 6110 ( $R_v = 100$  m a  $R_u = 110$  m). Poloha křižovatky vlevo od přejezdu je upravena tak, aby bylo dosaženo normové vzdálenosti hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu alespoň 10 m, obdobná úprava křižovatky vpravo není technicky možná (stísněné podmínky stávajícího stavu - zástavba, vjezdy do objektů, vodoteč se silničním propustkem, pozemky v soukromém vlastnictví), je pouze v maximální možné míře zlepšen stávající stav.

**SO 06 Železniční svršek přejezdu v km 16,583**

V rámci rekonstrukce železničního svršku a spodku dochází k rekonstrukci svršku v délce 17,268 m a spodku v rozsahu nutném pro zřízení ZKPP dle předpisu ČD S4

Železniční spodek. V koleji je navržen železniční svršek tvaru 49 E1 na betonových pražcích SB 8P s podkladnicovým pružným upevněním Ks. Kolej bude zřízena jako stykovaná, délka rekonstrukce svršku je navržena s ohledem na polohu stávajících kolejových styků a začátek výhybky č. 5 v dopravně Zborovice. V oblasti přejezdu budou použity upevňovací s antikorozií úpravou. Současně s ohledem na zvýšení rychlostních parametrů podle dodaného rychlostního profilu dochází k směrové a výškové úpravě celého směrového oblouku o poloměru 202 m ( $V = 60 \text{ km/h}$ ,  $D = 81 \text{ mm}$ ,  $I = 130 \text{ mm}$ ) s navazující přímými - km 16,088 918 až 16,617 624.

#### **SO 07 Železniční spodek přejezdu v km 16,583**

V oblasti přejezdu je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) na základě geotechnického průzkumu prováděného firmou GeoTec-GS a.s. v roce 2013 dle předpisu SŽDC S3 a SŽDC S4. Navržena je tato skladba: štěrkové lože tl. 350 mm pod pražcem, minerální směs tl. 500 mm, separační geotextilie ( $350 \text{ g/m}^2$ ), přehutněná zemní pláň. Rozsah ZKPP je navržen podle předpisu SŽDC S4 na šířku přejezdu s přesahy 5 m před přejezdovou konstrukcí, na opačné straně končí ZKPP ve výměnovém styku nerekonstruované výhybky č. 5. Samotná minerální směs je uvažována jako nepropustná, z toho důvodu je navržena pláň tělesa železničního spodku v jednostranném příčném sklonu 3 % směrem k podélnému trativodu vpravo podél koleje, trativod je navržen od km 16,573 912 do km 16,590 556, který klesá ve sklonu 5 ‰ ve směru staničení a je vyústěn společně odvodňovacím žlabem před přejezdem do nové retenčně vsakovací jámky umístěné u přejezdu na dražním pozemku. Toto řešení je navrženo s ohledem na skutečnost, že se v blízkosti přejezdu nenachází žádný propustek, vodoteč, ani kanalizace pro zaústění tohoto odvodnění.

#### **SO 04 Komunikace a chodník km 16,470**

Šířka místní komunikace je ve shodě se stávajícím stavem navržena 5,5 0m mezi obrubníky (2x jízdní pruh 2,75 m + 2x vodící proužek 0,25 m) - obousměrná dvoupruhová místní obslužná komunikace s označením MO2 8/6,5/30. Nově je přes přejezd navržen chodník v minimální normové šířce 2,00 m, chodník bude situován blíže k dopravně Zborovice. Část stávajícího chodníku vedeného vlevo od trati (mezi přejezdy v km 16,470 a 16,583) bude směrově upravena s ohledem na kolizi stávajícího chodníku s novými závorami a napojena na nový chodník přes přejezd. Vozovky všech místních komunikací a vjezdů jsou navrženy s krytem z asfaltového betonu, povrch chodníků je z betonové dlažby tl. 60 mm.

Vpravo od trati je navržen monolitický kompozitní recyklovaný žlab šířky 200 mm. Na začátku žlabu je navržen čistící kus a na konci (ve směru spádu) vpust pro zaústění do kanalizace. Žlab je navržen přibližně ve stávající poloze, jeho posun mimo závorová břevna není možný s ohledem na blízkost křižovatky místních komunikací a polohu stávajících inženýrských sítí. Žlab je prostřednictvím vpusti a kanalizační přípojky zaústěn do jámky u vtoku rekonstruovaného propustku v km 16,664. Dopravní značení (dočasné i trvalé) je řešeno v jiné části dokumentace.

#### **SO 08 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 16,583**

Nová přejezdová konstrukce je navržena jako celopryžová se závěrnými zídками tvaru T. Sклон přejezdové konstrukce je dán převýšením koleje a je v celé oblasti mezi závěrnými zídками konstantní, zakružovací oblouky do této oblasti nezasahují. Největší podélný sklon komunikace vlevo před přejezdem je 2,07 %, vpravo 6,50 %. Hodnoty poloměrů zakružovacích oblouků vyhovují minimálním hodnotám podle ČSN 73 6110 ( $R_v = 100 \text{ m}$  a  $R_u = 110 \text{ m}$ ). Místní komunikace přes přejezd je ve směrovém oblouku o poloměru 45 m.

#### **SO 05 Rekonstrukce propustku v km 16,464**

Je navržen nový železobetonový trubní propustek profilu 800mm. Na vtokové i výtokové straně budou zřízeny železobetonové jámky, do kterých budou zaústěny jak navazující trouby (600mm vtok, 500mm odtok), tak dražní příkopy, popř. odvodnění

přejezdu a železničního spodku. Šachty budou překryty mřížemi z kompozitních materiálů.

### **SO 09 Komunikace a chodník km 16,583**

Šířka místní komunikace je ve shodě se stávajícím stavem navržena 3,50 m mezi obrubníky (1x jízdní pruh 3,00 m + 2x vodící proužek 0,25 m) - obousměrná jednopruhovú místní obslužná komunikace s označením MO1 6,5/4,5/30. V kružnicové části oblouku musí být podle ČSN 73 6110 jízdní pruh rozšířen o hodnotu 0,80 m na celkovou šířku mezi obrubami 4,30 m. S ohledem na požadavek normy ČSN 73 6080 na přejezdu a v jeho bezprostřední blízkosti navrženo rozšíření komunikace na šířku 5,00 m. Zprava podél místní komunikace je v současném stavu veden chodník, který končí před přejezdem a dále nepokračuje ani za přejezdem. Vlevo v blízkosti přejezdu končí chodník vedený vlevo od trati (mezi přejezdy v km 16,470 a 16,583), tento chodník bude směrově upraven s ohledem na kolizi stávajícího chodníku s novými závorami. Nově je přes přejezd navržen chodník v minimální normové šířce 2,00 m, chodník bude situován blíže k dopravně Zborovice. Vozovky všech místních komunikací a vjezdů jsou navrženy s krytem z asfaltového betonu, povrch chodníků je z betonové dlažby tl. 60 mm.

Vpravo od trati je navržen monolitický kompozitní recyklovaný žlab šířky 200 mm. Na začátku žlabu je navržen čistící kus a na konci (ve směru spádu) vpust pro zaústění do kanalizace. V blízkosti přejezdu se nenachází žádný propustek, vodoteč, ani kanalizace, proto je navrženo odvedení vod ze žlabu a trativodu do retenčně vsakovací jímky umístěné u přejezdu na drážním pozemku. Dopravní značení (dočasné i trvalé) je řešeno v jiné části dokumentace.

### **SO 10 Elektrická přípojka PZZ v km 16,470**

Napájení technologie nového reléového domku (RD) přejezdu v km 16,470 bude zajištěno z rozváděče R1 (součást sestavy skříní v pilíři RE1-R1 u RD) kabelem CYKY-J 4x35 mm<sup>2</sup> (WL921, délka 25m).

### **SO 11 Elektrická přípojka PZZ v km 16,583**

Napájení technologie nového reléového domku (RD) přejezdu v km 16,583 bude zajištěno z rozváděče R2 v pilíři, který bude situován k boční stěně tohoto RD.

Napojení rozváděče R2 bude provedeno z rozváděče RE1 a R1 ve spojeném pilíři u RD přejezdu v km 16,470 kabelem CYKY-J 4x16 mm<sup>2</sup> (WL925, délka 130m).

### **Všeobecné požadavky:**

Projektant bude respektovat schválenou přípravnou dokumentaci, technické zpracování včetně situování celé stavby především na pozemcích ve správě SŽDC, s.o. Umístění stavby na pozemcích jiných vlastníků je možné až po odsouhlasení SSV a OŘ Olomouc na základě opodstatněného návrhu projektanta ještě před použitím cizího pozemku v projektu stavby.

### **Přehled hodnot kapacitních údajů souboru staveb:**

Přejezdová konstrukce	6 ks
Železniční svršek	6 ks
Železniční spodek	6 ks
Vnitřní výstroj přejezdového zab.zařízení	7 ks
Stožár výstražníku	21 ks
Světelný výstražník	25 ks
Pohon závorového břevna	16 ks
Počítače náprav	25 ks
Reléový domek	7 ks
Venkovní telefonní objekt	9 ks

### 3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

přípravná dokumentace dokončena: 06/2013 schvalovací protokoly k jednotlivým stavbám:

- Rekonstrukce PZS v km 9,411 Kroměříž – Zborovice  
PD schválena SŽDC OI pod č.j. 51228/09-OI dne 16.11.2009
- Rekonstrukce PZS v km 13,922 Kroměříž – Zborovice  
PD schválena SŽDC OI pod č.j. 61078/09- OI dne 16.11.2009
- Vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje č.j. KUZZL 50829/2013 ze dne 8.8.2013-  
z hlediska zákona č.100/2001 Sb. záměr není předmětem dle tohoto zákona a z hlediska  
zákona č.114/1992 Sb. záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu  
ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Pro tyto stavby:
- Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 14,492 a 14,660
- Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 15,643 a 16,158
- Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 16,470 a 16,583

Vydáno stanovisko obecního úřadu Zdounky - stavebního úřadu - § 15 pro tyto stavby:

- Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 14,492 a 14,660
- Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 15,643 a 16,158
- Výstavba PZS Kroměříž – Zborovice v km 16,470 a 16,583
- Rekonstrukce PZS včetně povrchu v km 13,922 trati Kroměříž – Zborovice
- Vydáno stanovisko MěÚ Kroměříž ze dne 23.11.2009 pod č.j.  
11/18182/09/02/ROZV/Má k PZS v km 9,411 – stavba je v souladu s územním  
plánem
- 

### 4. ZVLÁŠTNÍ POVINNOSTI ZHOTOVITELE

V souladu s článkem 2.1.7 Obchodních podmínek, které tvoří součást obsahu Smlouvy, se zhotovitel zavazuje provést Dílo mimo jiné i v souladu s Interními předpisy Objednatele, které se týkají předmětného Díla a které jsou vymezeny v Technických kvalitativních podmínkách staveb státních drah. Objednatel tímto Zhotovitele výslovně upozorňuje na povinnost Zhotovitele provést dílo v souladu s níže uvedenými Interními předpisy Objednatele:

- Předpis SŽDC S3/5 „Svářečské práce na součástech železničního svršku“, který nabyl účinnosti dne 1. září 2013,
- Předpis SŽDC D7/2 pro organizování výluk na tratích provozovaných provozovatelem dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, který nabude účinnosti od 15. prosince 2013.

Zhotovitel se zavazuje Dílo provést mimo jiné i v souladu s Interními předpisy Objednatele uvedenými shora.