

SO 01.1 *Železniční svršek přejezd km 68,677*
 SO 02.1 *Železniční spodek přejezd km 68,677*
 SO 01.2 *Železniční svršek přejezd km 70,735*
 SO 02.2 *Železniční spodek přejezd km 70,735*
 SO 02.3 *Železniční spodek přejezd km 78,486*
 SO 03.1 *Elektrická přípojka PZS km 68,677*
 SO 03.2 *Elektrická přípojka PZS km 70,393*
 SO 03.3 *Elektrická přípojka PZS km 70,735*
 SO 03.4 *Elektrická přípojka PZS km 78,486*
 PS 01.1 *PZS v km 68,677*
 PS 01.2 *PZS v km 70,393*
 PS 01.3 *PZS v km 70,735*
 PS 01.4 *PZS v km 78,486*

Veškerá práva vyhrazena. Tento výkres a detail je majetkem projektanta a nesmí být použit celý ani z části bez písemného souhlasu.

ZODP.PROJEKTANT		VYPRACOVAL		GENERÁLNÍ PROJEKTANT  <i>Havlíčkův Brod s.r.o.</i> <i>Průmyslová 941</i> <i>580 01 Havlíčkův Brod</i> PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB tel.: 724 155 348 e-mail: jměno@dmchb.cz	
ING.BLÁHA		ING.BLÁHA			
KRESLIL		HIP			
ING.BLÁHA		R.KVEREK DiS			
OBEC: BATELOV, KOSTELEČ		KRAJ: VYSOČINA			
INVESTOR : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1					
ZADAVATEL : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD NERUDOVA 1, 772 58 OLOMOUC					
NÁZEV AKCE: "Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. - Jihlava"				DATUM 4/2016	
PRŮVODNÍ ZPRÁVA				STUPEŇ PD PROJEKT	
				Č. ZAKÁZKY 15024	
				MĚŘÍTKO Č. VÝKRESU	
				A	

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Číslo ISPROFIN : 5003540006

Název stavby : **„Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210),
km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km
78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. - Jihlava“**

Objednatel (zadavatel) : SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00
IČ : 70994234 DIČ : CZ70994234
Zastoupená SŽDC, Stavební správou východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Investor : SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00

Nadřízený orgán : MINISTERSTVO DOPRAVY

Oblastní ředitelství : Brno

Charakter stavby : Rekonstrukce

Termín realizace stavby : 2017 (5N).

Termín odevzdání projektu : duben 2016

Stupeň projektové dokumentace : PROJEKT (pro účely stavebního povolení)

ZPRACOVATEL PROJ.DOKUMENTACE :

Generální projektant : *DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.*, Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův
Brod
IČ: 25284525 DIČ: CZ25284525

*A_„Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“
(P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“*

Oprávnění k proj.činnosti :

Ing. Pavel Bláha : reg.č.ČKAIT 0700916, autorizovaný inženýr pro
dopravní stavby, technik pro vodohospodářské stavby – spec.stavby
zdravotnětechnické
(zpracovatel SO 01.1, SO 01.2, SO 02.1 až SO 02.3)

Subdodavatelé PD :

TMS Projekt s.r.o., Dubičné 106, Rudolfovo, 373 71 Dubičné
IČ: 48200891 DIČ: CZ48200891

Projekční pracoviště Plzeň, Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ

Oprávnění k proj.činnosti :

Ing. Jan Říčař : reg.č.ČKAIT 0201419, IT00, autorizovaný inženýr
v oboru technologická zařízení staveb
(zpracovatel SO 03.1 až SO 03.4, PS 01.1 až PS 01.4)

STAVEBNÍK:

Investor a objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ 70 99 42 34

Hlavní inženýr stavby:

Ing. Jitka Müllerová

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:

a) Údaje o umístění stavby

Místo stavby : mezistaniční úseky Horní Cerekev – Batelov, Batelov – Spělov,
Kostelec u Jihlavy – Rantířov ŽST Batelov, ŽST Kostelec u Jihlavy
na trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava (701 A).

Kategorie dráhy: Ostatní části celostátní dráhy

TDNU : CLS 140

Traťový úsek: TÚ 1801 Železniční trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava

Třída zatížení (průjezdny průřez) : **D4 (Z-GC)**

Začátek stavby a konec stavby (stavba je rozdělena do dvou úseků následovně) :

Zač.stavby km 68,630 – konec stavby 70,800

Zač.stavby km 78,100 – konec stavby 78,550 (přejezd km 78,486)

Region :

VYSOČINA

*A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“
(P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“*

Okres : JIHLAVA

Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem : Třešť

Správní obvod obce s rozšířenou působností : Jihlava

Stavební úřad : Batelov

Katastrální území : Batelov (601144)

Číslo pozemku dráhy : 2372 (k.ú. Batelov 601144), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 18550m²)

2371/1 (k.ú. Batelov 601144), České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 35410m²)

2371/5 (k.ú. Batelov 601144), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 4828m²)

2371/6 (k.ú. Batelov 601144), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 6114m²)

Číslo umístění stavby : 2372 (k.ú. Batelov 601144), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 18550m²)

2371/1 (k.ú. Batelov 601144), České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 35410m²)

2371/3 (k.ú. Batelov 601144), České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 132m²)

2371/5 (k.ú. Batelov 601144), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 4828m²)

2371/6 (k.ú. Batelov 601144), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 6114m²)

Číslo pozemku umístění zařízení staveniště :

2372 (k.ú. Batelov 601144), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 18550m²)

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Správní obvod obce s pověřeným obec.úřadem : Jihlava

Správní obvod obce s rozšířenou působností : Jihlava

Stavební úřad : Jihlava

Katastrální území : Cejle, Dolní Cerekev, Kostelecký Dvůr

Číslo pozemku dráhy :

3735/4 (k.ú. Dolní Cerekev 628875), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 22337m²)

Přejezd km 78,486 :

52/1 (k.ú. Kostelecký Dvůr 617 431), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 22037m²)

52/2 (k.ú. Kostelecký Dvůr 617 431), České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 5585m²)

2628 (k.ú. Cejle 617 407), České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 36442m²)

Číslo umístění stavby :

3735/4 (k.ú. Dolní Cerekev 628875), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 22337m²)

Přejezd km 78,486 :

52/1 (k.ú. Kostelecký Dvůr 617 431), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 22037m²)

52/2 (k.ú. Kostelecký Dvůr 617 431), České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 5585m²)

53/1 (k.ú. Kostelecký Dvůr 617 431), Kraj Vysočina, Žižkova 1882/12, 586 01 Jihlava (výměra 1805m²)

2628 (k.ú. Cejle 617 407), České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 36442m²)

528 (k.ú. Cejle 617 407), České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (výměra 380m²)

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Číslo pozemku umístění zařízení staveniště :

2371/6 (k.ú. Batelov 601144), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 6114m²)

3735/4 (k.ú. Dolní Cerekev 628875), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 22337m²)

Přejezd km 78,486 :

52/1 (k.ú. Kostelecký Dvůr 617 431), Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 Nové Město, Praha, 11000 (výměra 22037m²)

Seznam použitých zkratk :

Bpv	Balt po vyrovnaní
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČSN	Česká technická norma
DÚ	Definiční úsek
GPK	Geometrické parametry koleje
JŽM	Jednotná železniční mapa
OTP	Obecné technické podmínky
SS	Stavební správa
S-JTSK	Systém - Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TPD	Technické podmínky dodací
TNŽ	Technická norma železnice
TÚ	Trat'ový úsek
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
GTP	Geotechnický průzkum
LPP	Ložná plocha pražce
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží

b) Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

Popis dosavadního stavu:

Část zabývající se železničním přejezdem km 68,677 (P6210)

Místo stavby: železniční přejezd v km 68,677 (P6210) leží v mezistaničním úseku Horní Cerekev –

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Batelov na trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava (701 A). Přejezd je jednokolejný a železniční trať je elektrizována. Organizování a provozování drážní dopravy je na trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava dle předpisu SŽDC D1.

Přejezd v km 68,677 se nachází na účelové komunikaci (polní cestě) a v současnosti je klasifikován pouze pro pěší. V rámci zpracování dokumentace je požádáno o změnu způsobu a rozsahu zabezpečení na železn.přejezd. Z tohoto důvodu je v PD navržena zesílená konstrukce pražcového podloží pro výhledové zatížení (např.pro umožnění přístupu zemědělské techniky na přilehlý pozemek – přístup na tento pozemek je možný pouze přes předmětný přejezd). Dle místního šetření se zde žádný jiný příjezd k těmto pozemkům nenachází.

Železniční svršek a spodek

Stávající železniční přejezd je šířky 6m a je tvořen přejezdovou konstrukcí ze železobetonových panelů neznámého typu (vnitřní i vnější panely). Přilehlá komunikace je z nepevněného materiálu (šterky, zeminy) a nenachází se zde žádná ochrana proti zaplavení přejezdu z přilehlé komunikace. Dle místního šetření je patrné, že zde k zaplavení pravidelně dochází. Železniční svršek je tvaru S49 na dřevěných pražcích s upevněním svřkami ŽS4. Únosnost železničního spodku je dle GTP nevyhovující a též jeho odolnost proti nepříznivým účinkům mrazu je dle GTP nevyhovující.

Zabezpečovací zařízení

Úrovnňové křížení železniční tratě v úseku Horní Cerekev - Batelov je v současnosti zabezpečeno přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI typu SSSR. Přejezdové zařízení bylo vybudováno a uvedeno do provozu v roce 1972. Pro ovládání PZS jsou v současnosti využívány počítače náprav Frausher, které byly vybudovány v rámci „Odstranění havarijního stavu KO Jihlava-Jihlava“ v roce 2012 a nahradily kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz, které měli výstroj v RZZ ŽST Batelov. Výstroj počítačů náprav Frausher je umístěna v reléové skříni na přejezdu.

Toto zařízení je na hranici životnosti. Náhradní díly se již na toto zařízení nevyrobí. Použité zařízení již neodpovídá současným nárokům na bezpečný a spolehlivý provoz pro křížení železniční tratě s pozemní komunikací.

Elektrická přípojka PZS km 68,677

V současné době je PZS 68,677 napájen ze žst. Batelov v síti IT. Vzhledem ke stáří přípojky je tato přípojka na hranici své technické životnosti.

Část zabývající se železničními přejezdy km 70,393 (P6213) a v km 70,735 (P6214) a železniční přejezd v km 78,486 (P6225)

Místo stavby: železniční přejezdy v km 70,393 (P6213) a v km 70,735 (P6214) leží v mezistaničním úseku Batelov – Spělov a železniční přejezd v km 78,486 (P6225) leží v mezistaničním úseku Kostelec u Jihlavy - Rantířov na trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava (701 A). Přejezdy jsou jednokolejné a železniční trať je elektrizována. Organizování a provozování drážní dopravy je na trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava dle předpisu SŽDC D1.

Přejezd v km 70,393 (P6213) a v km 70,735 (P6214) se nachází na účelové komunikaci, která je využívána pro příjezd vozidel na pozemky ležící v okolí přejezdů. Přejezd km 78,486 (P6225) leží na komunikaci III.třídy z Kotelce na Cejle.

Železniční svršek a spodek

A₁ „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Přejezd km 70,393

Stávající železniční přejezd (konstrukce) je šířky 6m a je tvořen přejezdovou konstrukcí ze železobetonových panelů INTERMONT (vnitřní i vnější panely). Přilehlá komunikace je z nepevněného materiálu (šterky, zeminy). Tento přejezd byl v posledních 3-5letech opraven. Nevzniká potřeba jeho rekonstrukce z hlediska železničního svršku a spodku.

Přejezd km 70,735

Stávající železniční přejezd (konstrukce) je šířky 4m a je tvořen přejezdovou konstrukcí ze železobetonových panelů neznámého typu (vnitřní i vnější panely). Přilehlá komunikace je z nepevněného materiálu (šterky, zeminy) šířky 4-5m. Přejezd je na mírném kopci a nezhrozí zde jeho zaplavování. Železniční svršek je tvaru S49 na betonových pražcích SB5 s upevněním rozponovými svěrkami (T). Únosnost železničního spodku je dle GTP nevyhovující a též jeho odolnost proti nepříznivým účinkům mrazu je dle GTP nevyhovující.

Přejezd km 78,486

Stávající železniční přejezd (konstrukce) je šířky 7,2m a je tvořen přejezdovou celopryžovou konstrukcí STRAIL (vnitřní i vnější panely). Přilehlá komunikace je živičná komunikace III.třídy. Tento přejezd byl v posledních 3-5letech opraven. Nevzniká potřeba jeho rekonstrukce z hlediska železničního svršku a spodku. V opravě přejezdů však nebylo řešeno jeho zaplavování a proto, kde dle zkušeností místního správce k tomuto zaplavování pravidelně dochází, z důvodu nefunkčnosti stávající prahové vpusti, která není v majetku SŽDC ani ČD.

Zabezpečovací zařízení

Přejezd km 70,393

Úrovňové křížení železniční tratě v úseku Batelov-Kostelec je v současnosti zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI typu SSSR. Přejezd se nachází na účelové komunikaci v obvodu žst Batelov. Přejezdové zařízení bylo vybudováno v roce 1972 a je na konci své technické životnosti. Přejezd jako prvky pro spolupůsobení vlaku využívá kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz s výstrojí v žst Batelov a částečně počítačů náprav umístěných na PZS v km 70,735, kde byly instalovány v roce 2012 v rámci akce „Oprava havarijního stavu KO na trati Jihlava – Jihlava“. Indikce z přejezdu jsou posílány do žst. Batelov.

Přejezd km 70,735

Úrovňové křížení železniční tratě v úseku Batelov-Spělov je v současnosti zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI typu SSSR. Přejezd se nachází na účelové komunikaci na trati Batelov - Spělov. Přejezdové zařízení bylo vybudováno v roce 1972 a je na konci své technické životnosti. Přejezd jako prvky pro spolupůsobení vlaku využívá kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz s výstrojí v žst Batelov a částečně počítačů náprav umístěných na PZS v km 70,735, kde byly instalovány v roce 2012

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

v rámci akce „Oprava havarijního stavu KO na trati Jihlávka – Jihlava“. Indikce z přejezdu jsou posílány do žst. Batelov.

Přejezd km 78,486

Úrovnňové křížení železniční tratě v úseku Kostelec u Jihlavy - Rantířov je v současnosti zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3ZNI typu SSSR. Přejezd se nachází na komunikaci III. třídy v obvodu žst Kostelec u Jihlavy. Přejezdové zařízení bylo vybudováno v roce 1975 a je na konci své technické životnosti. Přejezd jako prvky pro spolupůsobení vlaku využívá kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz s výstrojí v žst Kostelec u Jihlavy. Indikce z přejezdu jsou posílány do žst. Kostelec u Jihlavy.

Elektrické zařízení – přípojky elektrické energie

Přejezd km 70,735

V současné době je PZS 70,735 napájen ze žst. Batelov v síti IT. Tato přípojka za hranicí své technické životnosti.

Přejezd km 70,393

V současné době je PZS 70,393 napájen ze žst. Batelov v síti IT. Tato přípojka za hranicí své technické životnosti.

Přejezd km 78,486

V současné době je PZS 78,486 napájen ze žst. Kostelec u Jihlavy v síti IT. Vzhledem ke stáří přípojky je tato přípojka na hranici své technické životnosti.

Obsahem projektové dokumentace je především řešení rekonstrukce železničního svršku, spodku, a zejména přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně provedení nových elektrických přípojek.

Poznámka : Obsahem této projektové dokumentace není řešení železničního svršku a spodku železničních přejezdů km 70,393 (P6213) a km 78,486 (P6225). Tzn. ze strany investora nebylo požadováno řešit.

Účelem stavby je dosažení normového stavu a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

c) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Základní kapacitní údaje :

- | | |
|------------|---|
| ▪ počet SO | 9 |
| ▪ počet PS | 4 |

A_„Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

SO 01.1 Železniční svršek přejezd km 68,677

kolej č.1

Dojde zde k vytržení stávajícího kolejového roštu v km 68,667 000 - km 68,717 000 (délka 50,00m), šterkového lože bude v tomto úseku kompletně odtěženo a odvezeno k likvidaci. Ve stejném úseku je navržena rekonstrukce spočívající ve vybudování nového šterkového lože tl. 350mm pod spodní ložnou plochu betonového pražce, je zde navržena rekonstrukce kolejového roštu, který bude tvořen betonovými užitými pražci SB8 . Pražce budou dodány SŽDC-OŘ Brno, ST a to jako odstrojené. Zhotovitel stavby zajistí dopravu z místa uložení (ŽST Leština u Světlé nad Sázavou) na místo stavby, zajistí dodání nového drobného kolejiva a nových upevňovačů - svérkové komplety ŽS4 (upevnění K). V prostoru přejezdové konstrukce bude provedeno upevnění v antikorozní úpravě. Budou dodány nové kolejnice 49E1. Stávající svršek je tvořen kolejnicemi tv.S49, dřevěnými pražci s rozdělením „d“

Rozdělení pražců v prostoru přejezdové konstrukce bude „u“ ve zbylé části rekonstruovaného úseku bude „d“.

Předpokládá se zřízení BK v původním rozsahu. Rekonstruovaný úsek koleje bude zapojen do přilehlé bezстыkové koleje s upínací teplotou v rozmezí hodnot povolených předpisem SŽDC S3/2. Svary budou zhotoveny metodou SoWoS.

Bude provedena směrová a výšková úprava GPK s napojením do starého stavu v km 68,639 942 – km 68,717 000 (délka 77,058m)

Přejezdová konstrukce

Stávající konstrukce přejezdu km 68,677 (vnitřní a vnější panely železobetonové panely neznámého typu) bude demontována v celé šířce tj. 6,0m a budou zhotovitelem odvezeny a protokolárně předány na TO Horní Cerekev. Panely budou správcem kategorizovány. Přejezd je jednokolejný a v navrženém stavu zůstane jednokolejný.

V rámci navrženého řešení se prostorově přejezd prakticky neliší od stávajícího stavu. V rámci řešení je navržena nová rozebíratelná celopryžová přejezdová konstrukce s vnějšími a vnitřními panely v návaznosti na stáv.komunikaci. Celková šířka konstrukce přejezdu zůstane zachována tj. 6,00m. Úhel křížení přejezdu zůstane stávající - 90°. Niveleta i osa kolejí je v prostoru přejezdu prakticky zachována stávající.

Celopryžová konstrukce přejezdu bude v koleji č.1 zřízena pro kolejnici 49E1 na pražcích užitých SB8. Konstrukce přejezdu musí být v souladu s předpisy SŽDC.

Rychlost:

- stávající rychlost V=65 km/h
- návrhová rychlost V=70 km/h V130=75km/h

Poznámka : návrhová rychlost vychází ze směrodatného rychlostního profilu zpracovaného SŽDC-SŽG (2013) a zavedení této rychlosti bude provedeno a zajištěno SŽDC, OŘ Brno.

Průjezdový průřez je zde Z-GC.

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

kapacitní údaje :

	Přípr.dokum.	Projekt
▪ snesení stávající koleje kol.č.1	51,138m	50,0m
▪ montáž nové koleje 49E1,užité SB8	51,138m	50,0m
▪ snesení stávajících výhybek	0	0
▪ počet nových výhybek	0	0
▪ přejezdová konstrukce	6m	6m

SO 02.1 Železniční spodek přejezd km 68,677

Pražcové podloží

Návrh konstrukce železničního spodku vychází z výsledků a doporučení geotechnického průzkumu, je navržen dle zásad předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž v aktuálním znění. V rámci této stavby se předpokládá provádění sanací (zvýšení únosnosti a ochrany proti promrzání) a ochrany zemní pláně proti povětrnostním vlivům v dotčené části koleje. Zpráva o výsledcích geotechnického průzkumu je součástí samostatné části B.10.

GEOMORFOLOGICKÉ A GEOLOGICKÉ POMĚRY

Z hlediska geomorfologického členění České republiky, (Vyšší geomorfologické jednotky České republiky, ČÚZK Praha 1996), se zájmové území nachází v západní okrajové části Křižanovské vrchoviny. Železniční přejezd leží u paty svahu morfologické elevace, nad údolím řeky Jihlavy. Z hlediska geologické stavby jsou v širším okolí přejezdu zastoupeny migmatity moldanubika, místy s průniky žulových těles centrálního moldanubického masívu. U paty svahu morfologické elevace jsou zastoupeny deluviální hlinitopísčité až hlinitokamenité sedimenty, které vznikly zvětráváním skalních hornin a jejich přesunem do údolí. Z hydrologického hlediska je horninový masív moldanubika klasifikován jako puklinový kolektor se zvýšenou propustností v přípovrchové zóně zvětralin a rozpojení puklin. Přejezd leží nad údolím řeky Jihlavy a povrchová voda stékající ze svahů nad přejezdem povrchovou zónou zvětralin a po puklinách se dostává do podloží železnice. Pro projektování přejezdu je nutno navrhnout odpovídající funkční způsob odvodnění.

NÁVRH PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla navržena, ve smyslu přílohy č.2 sanace + ZKPP v jednom úseku – viz níže.

Sanace + ZKPP km 68,668 138 - km 68,684 138

Návrh pražcového podloží pro zmiňovaný úsek je následující:

návrh sanace **PP typ 6 ZKPP typ 4** Podle předpisu SŽDC S4 , vzorových listů a z nich vyplývajících návrhu a posouzení konstrukce pražcového podloží, může pak být skladba PP přejezdu a přechodových oblastí následující:

- kolejové lože o mocnosti 0,35 m (pro beton pražce)

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

- podkladní vrstva šterkodrti frakce 0-32 mm o mocnosti 0,20 m ($I_d=0,80$, $E_{sd}=60\text{MPa}$)
- šterkodrt' stabilizovaná cementem frakce 0-32mm o mocnosti 0,30m, dovoz z míchacího centra ($I_d=1,0$)

Navržené konstrukce vyhovují i z hlediska ochrany zemní pláň před nepříznivými účinky mrazu (podle předpisu SŽDC S4 - přílohy 7 a 13 odst. 44).

POPIS

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru sanace odtěženy do hloubky min. 0,85m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena nová zemní pláň ve sklonu 5% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). Následně bude zřízena vrstva šterkodrt' stabilizované cementem, která bude řádně zhutněna a provedena dle SŽDC S4. Šterkodrt' stabilizovaná cementem bude dovezena na stavbu z míchacího centra (předpoklad Jihlava) s následným rozprostřením a zhutněním na místě stavby.

Následně bude provedena vrstva šterkodrti ($I_d=0,8$ a $E_{sd}=60\text{MPa}$). Bude zřízena ve vrstvách dle SŽDC S4 a TKP. Pláň tělesa železničního spodku bude vodorovná, musí být řádně zhutněna a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již provede šterkové lože (viz. SO 01.1).

Bude zde provedeno ZKPP typ 4 do vzdálenosti 5m od okraje přejezdu. Toto bude provedeno dle vzorových listů železničního spodku.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláň se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní pláň a jednotlivé vrstvy sanace řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláň a pláň železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejících TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

	Přípr.dokum.	Projekt
• plocha sanace včetně ZKPP.....	91,4 m ²	91,2 m ²

Úpravy odvodnění

Na základě zřizování sanačních vrstev a na základě doporučení GTP je zde nutno zřídit odvodnění železničního spodku. Zemní pláň (odvodněna dren.systémem) bude jednostranně vypádována ve sklonu 5% k trativodnímu systému. Systém odvádění drenážních vod začíná akumulární jímkou v km 68,686 000 (vlevo koleje), následně pokračuje jako „vsakovací potrubí“ (dle Ž 3.5) tvořené trativodním potrubím DN 200 (100% perforace, sklon 5promile) do šachty Š1 (PVC DN 400) v km 68,684 138, kde začíná trativodní žebro s plastovým drenážním potrubím DN 150 (schválený typ trub, 1/3 perforace) a pokračuje do šachty Š2 (PVC DN 400) v km 68,668 138, kde trativod končí. Sklon trativod.potrubí je navržen 0,946% .

Akumulární jímka bude provedena s přihlédnutím a v souladu se vzor.listy žel.spodku Ž 3.5 o velikosti 2*2m a výškou výplně ze šterku (frakce 31-63mm) 1,60m . Umístění akumul.jímky je zvoleno s ohledem na prostorové možnosti, kdy nelze v rámci drážního pozemku použít vyústění na přilehlý terén. Důvodem je

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

především terénní konfigurace a blízkost pozemku třetích osob.

Hydrotechn.posouzení.

Všeobecně.

S ohledem na propustnost podloží (se zvyšující hloubkou se propustnost podloží rapidně zmenšuje), a na základě konzultace s geotechnikem, projektant navrhuje vsakovacího potrubí ve směru klesání terénu od osy koleje a ukončené akumulací jímku 2 x 2m vyplněnou štěrkem frakce 31-63mm. Nebyla provedeno zjištění koeficientu vsaku protože byl projektant geotechnikem upozorněn právě na tu skutečnost, že jeho zjišťování s ohledem na podloží by bylo víceméně zbytečné (s hloubkou se možnost vsaku rapidně zhoršuje). Proto je zde navrženo výše popsané řešení, které umožní vsakování drenážních vod ve vrchních vrstvách podloží k tomuto účelu podmíněně vhodných. Fungování navrženého systému umožní sklon stávajícího terénu a terénní „mulda“ (svah) směrem k údolní nivě řeky Jihlavy (viz řez).

Výpočty požadovaného objemu vycházejí z tzv.15-ti minutového návrhového deště dle ČSN 75 9010 a TNŽ 73 6949 Odvodnění tratí a stanic. Viz výpočet níže.

Výpočet.

Ss plocha povodí (ha)

ψ odtokový součinitel (příloha TNŽ č.3), železn.trat', kolejiště 0,7

qs intenzita směrovat.deště uvažované periodicity $p = 0,2$ pro danou oblast 151 l/s.ha

K redukční součinitel odtoku pro trativod, příloha TNŽ č.3, v rozmezí 0,3 až 0,40; ve výpočtu uvažováno 0,35

Plocha sanace odvodňovaná trativodem ($\psi = 0,7$) v km 68,668 138 – 68,684 138 (úsek sanace)

$S = 16,0 \times 5,7 = 91,20 \text{ m}^2$

$Q = K * \psi * Ss * qs = 0,35 * 0,7 * 0,00912 * 151 = 0,337 \text{ l/s}$

Návrhový 15 ti minutový déšť pro návrh objemu akumulace :

$Q_{\text{akumulace}} = Q * 15 * 60 = 303,3 \text{ litrů} = \mathbf{0,303 \text{ m}^3}$

Navržený akumulací prostor štěrku : $V = 2 * 2 * 0,97 = 3,88 \text{ m}^3$. Za předpokladu objemu volného prostoru mezi zrny štěrku (uvádí se cca 1/3 objemu je volný prostor, uvažují 20%) je akumulací volný prostor mezi zrny $0,2 * V = 0,2 * 3,88 = 0,776 \text{ m}^3$ což je větší než objem drenážních vod **0,303 m³**. Návrh vyhovuje.

Dále bude provedena reprofilace stávajícího nezpevněného drážního příkopu v km 68,659 000 - km 68,715 000 a bude provedeno částečné zatrubnění tohoto příkopu v prostoru pod komunikací. Zatrubnění bude pomocí trub PVC DN 500 SN8, které budou obetonovány. Zatrubnění příkopu bude vyústěno do výústního objektu VO1 v km 68,684 000.

V prostoru vpravo od přejezdu bude zřízena nová železobetonová prahová vpust' s plastovými mřížemi (únosnost D400), která zde bude sloužit pro zachycení vod z přilehlé nezpevněné komunikace. Prahová vpust' bude délky 6m a bude pomocí odtokového potrubí DN 250, SN4 napojena přímým potrubím do objektu VO1 (viz výkres E.1-2.7). **Při objednání koncového prvku prahové vpusti je nutno požádat výrobce o převrtání odtoku na dimenzi DN 250 !!!**

Sklonové, směrové poměry, parametry uložení potrubí a ostatní parametry trativodu jsou patrné z výkresové části – podélné profily, příčné řezy.

Nové odvodnění je navrženo tak, aby odpovídalo zásadám předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž3 – odvodňovací zařízení v aktuálním znění.

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Kapacitní údaje:

	Přípr.dokum.	Projekt
▪ odvodňovací trativody	32m	20m
▪ trativodní šachty	2 ks	2 ks
▪ prahová vpust'	6 m	6 m

Chráničky pro kabelové trasy elektro a zab.zař.

V rámci provádění prací na žel.spodku budou uloženy plastové chráničky (trubky D 110 PVC těžké řady, případně ze silných plastických „husích krků“) takto :

- v km 68,671 500 (kolmo k ose koleje) D110, délka 10,0m
- v km 68,680 000 (kolmo k ose koleje) D110, délka 10,0m
- souběžně s osou koleje (vlevo) ve vzdálenosti 3,50m od osy koleje pod polní cestou D110, délka 10,0m

Minimální krytí chráničky od PTŽS bude 1,50m. Provedení a vyústění a ukončení chrániček musí být v souladu s všeobecnými požadavky uvedenými v SO a PS týkajícími se kabelových tras elektro a zab.zařízení.

Úpravy komunikace

Povrch stávající komunikace je nezpevněný a šířka komunikace je vpravo koleje je cca 4,4m. Nově bude provedena úprava komunikace do vzdálenosti 5m od osy koleje na šířku komunikace 5,0m. Povrch komunikace bude tvořen živinovým recyklátem tl.100mm. Sklon komunikace je vždy směrem od koleje. Podrobněji je patrné ze vzorového příčného řezu.

SO 01.2 Železniční svršek přejezd km 70,735

kolej č.1

Dojde zde k vytržení stávajícího kolejového roštu v km 70,722 000 - km 70,747 000 (délka 25m), šterkového lože bude v tomto úseku kompletně odtěženo a odvezeno k likvidaci. Ve stejném úseku je navržena rekonstrukce spočívající ve vybudování nového šterkového lože tl. 350mm pod spodní ložnou plochu betonového pražce, je zde navržena rekonstrukce kolejového roštu, který bude tvořen novými betonovými pražci délky 2,40-2,60m , nové kolejnice 49E1, pružné upevnění W14 (v prostoru přejezdové konstrukce bude provedeno upevnění v antikorozní úpravě). Rozdělení pražců v prostoru přejezdové konstrukce bude „u“ ve zbylé části rekonstruovaného úseku bude „d“.

Předpokládá se zřízení BK v původním rozsahu. Rekonstruovaný úsek koleje bude zapojen do přilehlé bezстыkové koleje s upínací teplotou v rozmezí hodnot povolených předpisem SŽDC S3/2. Svary budou zhotoveny metodou SoWoS.

Bude provedena směrová a výšková úprava GPK s napojením do starého stavu v km 70,675 391 – km 70,785 705 (délka 110,314m)

Přejezdová konstrukce

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Stávající konstrukce přejezdu km 70,735 (vnitřní a vnější panely železobetonové panely neznámého typu) bude demontována v celé šířce tj. 4,0m. Panely nejsou dle sdělení zástupce OŘ-ST využitelné (Ing. Čermák) a budou demontovány a zhotovitele zajistí odvoz a uložení ke skládkování. Přejezd je jednokolejný a v navrženém stavu zůstane jednokolejný.

V rámci navrženého řešení se prostorově přejezd prakticky neliší od stávajícího stavu. V rámci řešení je navržena nová rozebíratelná celopryžová přejezdová konstrukce s vnějšími a vnitřními panely v návaznosti na stáv.komunikaci. Celková šířka konstrukce přejezdu bude zvýšena na 6,00m. Úhel křížení přejezdu zůstane stávající - 90°. Niveleta i osa koleji je v prostoru přejezdu prakticky zachována stávající.

Celopryžová konstrukce přejezdu bude v koleji č.1 zřízena pro kolejnice 49E1 na pražcích B91 S/2. Konstrukce přejezdu musí být v souladu s předpisy SŽDC.

Rychlost:

- stávající rychlost V=65 km/h
- návrhová rychlost V=75 km/h V130=80km/h

Poznámka : návrhová rychlost vychází ze směrodatného rychlostního profilu zpracovaného SŽDC-SŽG (2013) a zavedení této rychlosti bude provedeno a zajištěno SŽDC, OŘ Brno.

Průjezdny průřez je zde Z-GC.

kapacitní údaje :

	Přípr.dokum.	Projekt
▪ snesení stávající koleje kol.č.1	25,000m	25,000m
▪ montáž nové koleje 49E1,B91/S2	25,000m	25,000m
▪ snesení stávajících výhybek	0	0
▪ počet nových výhybek	0	0
▪ přejezdová konstrukce	6m	6m

SO 02.2 Železniční spodek přejezd km 70,735

Pražcové podloží

Návrh konstrukce železničního spodku vychází z výsledků a doporučení geotechnického průzkumu, je navržen dle zásad předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž v aktuálním znění. V rámci této stavby se předpokládá provádění sanací (zvýšení únosnosti a ochrany proti promrzání) a ochrany zemní pláně proti povětrnostním vlivům v dotčené části koleje. Zpráva o výsledcích geotechnického průzkumu je součástí samostatné části B.10.

GEOMORFOLOGICKÉ A GEOLOGICKÉ POMĚRY

Z hlediska geomorfologického členění České republiky, (Vyšší geomorfologické jednotky České republiky,

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

ČÚZK Praha 1996), se zájmové území nachází v západní okrajové části Křižanovské vrchoviny. Železniční přejezd leží u paty svahu morfologické elevace, nad údolím Hraničního potoka. Z hlediska geologické stavby jsou v širším okolí přejezdu zastoupeny muskovit-biotitické žuly centrálního moldanubického masívu, lokálně s výskytem migmatitů moldanubika. U paty svahu morfologické elevace jsou zastoupeny deluviální hlinitopísčité až hlinitokamenité sedimenty, které vznikly zvětráváním skalních hornin a jejich přesunem do údolí. Z hydrologického hlediska je horninový masív klasifikován jako puklinový kolektor se zvýšenou propustností v přípovrchové zóně zvětralin a rozpojení puklin. Přejezd leží nad údolím Hraničního potoka a povrchová voda stékající ze svahů nad přejezdem, povrchovou zónou zvětralin a po puklinách, se dostává do podloží železnice. Pro projektování přejezdu je nutno navrhnout odpovídající funkční způsob odvodnění.

NÁVRH PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla navržena, ve smyslu přílohy č.2 sanace + ZKPP v jednom úseku – viz níže.

Sanace + ZKPP km 70,727 031 – 70,743 031

Návrh pražcového podloží pro zmiňovaný úsek je následující:

návrh sanace **PP typ 3 ZKPP typ 5** Podle předpisu SŽDC S4 , vzorových listů a z nich vyplývajících návrhu a posouzení konstrukce pražcového podloží, může pak být skladba PP přejezdu a přechodových oblastí následující:

- kolejové lože o mocnosti 0,35 m (pro beton pražce)
- konstrukční vrstva šterkodrti frakce 0-32 mm o mocnosti 0,50 m (ID = 0,95, E_{sd} = 80 MPa)
- filtrační geotextilie na zhutněné zemní pláni v hloubce 0,85 m od LPP (ložné plochy pražce)

Navržené konstrukce vyhovují i z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu (podle předpisu SŽDC S4 - přílohy 7 a 13 odst. 44).

POPIS

Stávající vrstvy železničního spodku budou v prostoru sanace odtěženy do hloubky min. 0,85m pod spodní ložnou plochu betonového pražce, kde bude zřízena pláň železničního spodku. Zemní pláň musí být řádně zhutněna a musí mít únosnost dle předpisu SŽDC S4 – 20Mpa. Nová zemní pláň bude ve sklonu 5% k odvodňovacímu zařízení (viz příčné řezy). Následně se na zemní pláň položí filtrační geotextilie. Následně v tomto prostoru bude zřízena vrstva šterkodrti (Id=0,95 a E_{sd}=80Mpa). Bude zřízena ve vrstvách dle SŽDC S4 a TKP. Pláň železničního spodku bude vodorovná, musí být řádně zhutněna a její únosnost po provedení těchto vrstev musí odpovídat předpisu SŽDC S4. Na tyto vrstvy se již provede šterkové lože (viz. SO 01.2). Bude zde provedeno ZKPP typ 5 do vzdálenosti 5m od okraje přejezdu. Toto bude provedeno dle vzorových listů železničního spodku.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní pláň a jednotlivé vrstvy sanace řádně a pravidelně

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

hutněny a únosnost zemní pláň a pláň železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejících TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Kapacitní údaje:

	Přípr.dokum.	Projekt
• plocha sanace včetně ZKPP.....	91,4 m ²	91,2 m ²

Úpravy odvodnění

Na základě zřizování sanačních vrstev a na základě doporučení GTP je zde nutno zřídit odvodnění železničního spodku. Zemní pláň (odvodněna dren.systémem) bude jednostranně vyspádována ve sklonu 5% k trativodnímu systému. Trativod začíná výústním objektem VO1 v km 70,727 031, následně pokračuje plným svodným plastovým potrubím PVC KG DN 150 (schválený typ trub) do šachty Š1 (PVC DN 400) v km 70,727 031, kde začíná trativodní žebro s plastovým drenážním potrubím DN 150 (schválený typ trub) a pokračuje do šachty Š2 (PVC DN 400) v km 70,743 031, kde trativod končí. Sklon všech potrubí je navržen 0,5% směrem k výústnímu objektu. Předpokládané množství odváděné vody na výústní objekt je 0,26 l/s.

Sklonové, směrové poměry, parametry uložení potrubí a ostatní parametry trativodu jsou patrný z výkresové části – podélné profily, příčné řezy.

Nové odvodnění je navrženo tak, aby odpovídalo zásadám předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž3 – odvodňovací zařízení v aktuálním znění.

Kapacitní údaje:

▪ odvodňovací trativody	32m
▪ trativodní šachty	2 ks
▪ výústní objekt	1 ks

Úpravy komunikace

Povrch stávající komunikace je nezpevněný a šířka komunikace je vpravo koleje je cca 4-5m. Nově bude provedena úprava komunikace do vzdálenosti cca 5m od osy koleje na šířku komunikace 5,0m. Povrch komunikace bude tvořen živičným recyklátem tl.100m. Sklon komunikace je vždy směrem od koleje. Podrobněji je patrné ze vzorového příčného řezu.

SO 02.3 Železniční spodek přejezd km 78,486

V prostoru vlevo od přejezdu bude zřízena nová železobetonová prahová vpust' s plastovými mřížemi (únosnost D400), která zde bude sloužit pro zachycení vod z přilehlé komunikace. Prahová vpust' bude

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

délky 6m a bude vyústěna do nově budované šachty ŠV1. Skladba komunikace a způsob uložení prahové vpusti je patrný z přiloženého příčného řezu. Komunikace, vrchní část živičného krytu, bude vyfrézována oz záměrné zídky stávajícího přejezdu do vzdálenosti 1,4m za prahovou vpust'. Nově pak bude v tomto prostoru zřízen nový živičný kryt komunikace. Z ŠV1 bude provedeno potrubí DN 500 v délce 4m. Na konci bude zřízeno železobetonové čelo. Následně jsou vody vyústěny do stávajícího drážního příkopu, který bude v délce 17,5m přeprofilován.

Stávající prahová vpust' bude na základě stanoviska KSÚSS Jihlava odstraněna. Po odstranění prahové vpusti budou zřízeny vrstvy komunikace – vrstvy komunikace jsou patrné z příčného řezu.

Kapacitní údaje:

	Přípr.dokum.	Projekt
▪ prahová vpust'	6m	6m
▪ plocha úpravy komunikace	35m ²	35m ²

SO 03.1 Elektrická přípojka PZS km 68,677

V současné době je PZS 68,677 napájen ze žst. Batelov v síti IT. Vzhledem ke stáří přípojky je tato přípojka na hranici své technické životnosti.

Nově uvažované napájení bude využívat stávající napájení ze žst Batelov. V rámci předmětné stavby je navržen nový napájecí kabel CYKY 40x25 pro napájení podružného rozváděče RP6210 u RD přejezdu 68,677. Napájecí kabel je veden ze stávající reléové místnosti. Jako hlavní jistič v podružném rozváděči RP6210 bude 4x13A.

SO 03.2 Elektrická přípojka PZS km 70,393

V současné době je PZS 70,393 napájen ze žst. Batelov v síti IT. Tato přípojka za hranici své technické životnosti.

Nově uvažované napájení bude využívat stávající napájení ze žst Batelov. Z RM v žst Batelov je navrhován nový napájecí kabel CYKY 40x35 do podružného rozváděče RP6213 u přejezdu 70,393. Jako hlavní jistič v podružném rozváděči RP6213 bude 13B/1. Z RP6213 bude přes odchozí jistič 13B/1 pokračovat napájení do podružného rozváděče RP6214 u přejezdu 70,735 kabelem CYKY 40x25. Jako hlavní jistič v podružném rozváděči RP6214 bude 10B/1.

SO 03.3 Elektrická přípojka PZS km 70,735

V současné době je PZS 70,735 napájen ze žst. Batelov v síti IT. Tato přípojka za hranici své technické životnosti.

Nově uvažované napájení bude využívat stávající napájení ze žst Batelov. Z RM v žst Batelov je navrhován nový napájecí kabel CYKY 40x35 do podružného rozváděče RP6213 u přejezdu 70,393. Jako hlavní jistič v podružném rozváděči RP6213 bude 13B/1. Z RP6213 bude přes odchozí jistič 13B/1 pokračovat napájení do podružného rozváděče RP6214 u přejezdu 70,735 kabelem CYKY 40x25. Jako hlavní jistič v podružném rozváděči RP6214 bude 10B/1.

SO 03.4 Elektrická přípojka PZS km 78,486

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

V současné době je PZS 78,486 napájen ze žst. Kostelec v síti IT. Tato přípojka za hranicí své technické životnosti.

Nově uvažované napájení bude využívat stávající napájení ze žst Kostelec u Jihlavy. Položí se nový kabel CYKY 40x25 pro napájení ukončený v podružném rozváděči RP6225 u přejezdu 78,486. Jako hlavní jistič v podružném rozváděči RP6225 bude 4x13A.

PS 01.1 PZS v km 68,677

Stávající stav:

Úrovnňové křížení železniční tratě v úseku Horní Cerekev – Batelov je v současnosti zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI typu SSSR. Přejezd se nachází na účelové komunikaci. Přejezdové zařízení bylo vybudováno v roce 1972 a je na konci své technické životnosti. Přejezd, jako prvky pro spolupůsobení vlaku, využívá počítače náprav, které v roce 2012 nahradily kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz. Indikace z přejezdu jsou posílány do žst. Batelov.

Navrhované řešení:

Předmětný přejezd P6210 v km 68,677 křížící účelovou komunikaci v katastru obce Batelov bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS 3 SBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Na přejezdu budou osazeny tři výstražníky **A**, **B1/B2** a **C**, z nichž výstražník B1/B2 bude doplněn o jednu světlovou desku. Výstražníky budou plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, které budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou použity stávající počítače náprav a nově instalované počítače náprav v rámci souběžné stavby „*Náhrada KO v ŽST Batelov počítači náprav*“. Souhrnná hláska přejezdu bude svedena do žst Horní Cerekev a Batelov.

PS 01.2 PZS v km 70,393

Stávající stav:

Úrovnňové křížení železniční tratě v úseku Batelov-Kostelec je v současnosti zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI typu SSSR. Přejezd se nachází na účelové komunikaci v obvodu žst Batelov. Přejezdové zařízení bylo vybudováno v roce 1972 a je na konci své technické životnosti. Přejezd jako prvky pro spolupůsobení vlaku využívá kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz s výstrojí v žst Batelov a částečně počítačů náprav umístěných na PZS v km 70,735, kde byly instalovány v roce 2012 v rámci akce „Oprava havarijního stavu KO na trati Jihlávka – Jihlava“. Indikace z přejezdu jsou posílány do žst. Batelov.

Navrhované řešení:

Úrovnňový železniční přejezd v km 70,393 bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s plastovými výstražníky dle ČSN 34 2650 ed.2 kategorie **PZS 3SBI**. Na přejezdu budou osazeny dva výstražníky **A** a **B**. Výstražníky budou plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, které budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou použity stávající počítače náprav a nově instalované počítače náprav v rámci souběžné stavby „*Náhrada KO v ŽST Batelov počítači náprav*“. Indikace z přejezdu budou přenášeny po novém vazebním kabelu do žst. Batelov na kolejovou desku.

PS 01.3 PZS v km 70,735

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Stávající stav:

Úroňové křížení železniční tratě v úseku Batelov-Spělov je v současnosti zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI typu SSSR. Přejezd se nachází na účelové komunikaci na trati Batelov - Spělov. Přejezdové zařízení bylo vybudováno v roce 1972 a je na konci své technické životnosti. Přejezd jako prvky pro spolupůsobení vlaku využívá kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz s výstrojí v žst Batelov a částečně počítačů náprav umístěných na PZS v km 70,735, kde byly instalovány v roce 2012 v rámci akce „*Oprava havarijního stavu KO na trati Jihlávka – Jihlava*“. Indikce z přejezdu jsou posílány do žst. Batelov.

Navrhované řešení:

Úroňový železniční přejezd v km 70,735 bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s plastovými výstražníky dle ČSN 34 2650 ed.2 kategorie **PZS 3SBI**. Na přejezdu budou osazeny dva výstražníky **A** a **B**. Výstražníky budou plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, které budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou použity stávající počítače náprav a nově instalované počítače náprav v rámci souběžné stavby „*Náhrada KO v ŽST Batelov počítači náprav*“. Souhrnná hláška přejezdu bude svedena do výhybny Spělov.

PS 01.4 PZS v km 78,486**Stávající stav:**

Úroňové křížení železniční tratě v úseku Kostelec u Jihlavy - Rantířov je v současnosti zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3ZNI typu SSSR. Přejezd se nachází na komunikaci III. třídy v obvodu žst Kostelec u Jihlavy. Přejezdové zařízení bylo vybudováno v roce 1975 a je na konci své technické životnosti. Přejezd jako prvky pro spolupůsobení vlaku využívá kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz s výstrojí v žst Kostelec u Jihlavy. Indikce z přejezdu jsou posílány do žst. Kostelec u Jihlavy.

Navrhované řešení:

V rámci tohoto provozního souboru bude úroňový železniční přejezd v km 78,486 zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s plastovými výstražníky dle ČSN 34 2650 ed.2 kategorie **PZS 3ZBI**. Na přejezdu budou osazeny dva výstražníky **A** a **B**. Výstražníky budou plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, které budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. **Výstražníky budou doplněny celými závorovými břevny**. Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou použity stávající počítače náprav a nově instalované počítače náprav v rámci souběžné stavby „*Náhrada KO v ŽST Kostelec u Jihlavy počítači náprav*“. Indikace z přejezdu budou přenášeny po novém vazebním kabelu do žst. Kostelec u Jihlavy na kolejovou desku.

d) Charakteristika území dotčeného stavbou

Jedná se o stávající železniční trať, využití se stavbou nemění. Předmětná stavba bude prováděna především v rámci drážních pozemků. Jedná se o rekonstrukci žel.svršku a spodku v prostoru kolejových

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

polí a přejezdových konstrukcí železničních přejezdů km 68,677 a km 70,735 stávající trati s minimálními směrovými posuny a výškovými zdvihy či poklesy. U přejezdu km 78,486 bude vybourána stávající prahová vpust a zřízena v nové poloze (blíže k ose koleje). Součástí stavby jsou dále nové přípojky elektrické energie a úpravy zabezpečovacího zařízení (včetně nových kabelových tras) na následujících přejezdech : km 68,677 ; km 70,393 ; km 70,735 a km 78,486. Stavba bude prováděna na pozemcích, které jsou specifikovány výše v textu v části 2a).

Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů, zaústění rekonstruovaných drenáží a potrubí je provedeno do stávajících příkopů. Stavba není situovaná do blízkosti chráněné oblasti nebo přírodní rezervace. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky ani pozemky zemědělského půdního fondu.

e) Požadavky na realizaci stavby

Pro danou stavbu platí výčet předpisů a nařízení, který je uveden jako příloha č.j. 530/1999–O7 “Směrnice k organizaci přípravy a realizaci investiční výstavby u DDC”, která vstoupila v platnost dnem 15. dubna 1999.

Dokumentace je vypracována dle směrnice generálního ředitele SŽDC č.11/2006 “Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních” (č.j. 13 511/06 OP ze dne 30.6.2007)

Při stanovení nákladů stavby bylo postupováno v podle „směrnice generálního ředitele č.20/2004“.

Před zahájením prací je nutno provést vytýčení všech inženýrských sítí ve stavbou dotčeném prostoru. Zejména pak je třeba provést vytýčení a vykopání sond příčných přechodů všech inženýrských sítí v dotčeném prostoru, aby při provádění prací nedošlo k jejich poškození. Provozem nové koleje a rekonstruované části kolejí nevzniknou žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady, případně jiné vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí. Během prací dojde k dočasnému zvýšení hluchosti a prašnosti v dané oblasti.

Vyzískaný materiál železničního svršku určený předkategorizací jako možný pro další užití bude protokolárně předán objednateli. Vyzískaná část šterkové lože bude použita pro úpravu povrchu objízdné komunikace (účelová komunikace s nezpevněným povrchem), zbylá část kolejového lože a vytěžené zeminy bude v souladu s geochemickým průzkumem odvezena k likvidaci (oprávněnou osobou) s příslušným zajištěním dle nebezpečnosti odpadu (zneškodnění musí být provedeno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. v platném znění).

Další vzniklé odpady (dle tabulky odpadů) budou též zlikvidovány dle příslušných zákonů.

Další požadavky na realizaci stavby vyplývají z POV a z jednotlivých provozních a stavebních souborů.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

▪ Zadávací dokumentace

- I. Výzva k podání nabídky č.j. 10103/2015-SŽDC-SSV-Ú3 ze dne 06.10.2015.
- II. Nabídka zhotovitele ze dne 16.10.2015 vybraná jako nejvhodnější rozhodnutím zadavatele č.j. 11156/2015-SŽDC-SSV-Ú3 ze dne 21.10.2015.
- III. Smlouva o dílo č. E617-S-3715/2015 (č.smlouvy zhotovitele 201506).
- IV. Obchodní podmínky SŽDC, s.o., Stavební správy východ č.1/2014 pro smlouvy o dílo na zpracování projektu stavby ze dne 14.2.2014.
- V. Všeobecné technické podmínky pro projekt stavby (VTP/P/02/15) ze dne

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

22.1.2015.

- VI. Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (ve znění změny č.1 přílohy č.1, účinnost od 1.4 2012).
- VII. Směrnice GR SŽDC č. 20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových souhrnných rozpočtů“.
- VIII. Vyhláška č. 230/2012 Sb., v platném znění, kterou se stanoví podrobnosti vymezení předmětu veřejné zakázky na stavební práce a rozsah soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr
- IX. Schválená přípravná dokumentace stavby, zpracovaná firmou DMC Havlíčkův Brod s.r.o.

- Provedené průzkumy :
 - místním šetřením, fotodokumentace pořízená při vstupní prohlídce staveniště
 - V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden předběžný geotechnický průzkum (firma WALTEC v.o.s., Olomučany).
 - v rámci zpracování této dokumentace (PROJEKTU) byl proveden doplňující geotechnický průzkum a geotechnice průzkum (firma WALTEC v.o.s., Olomučany). Zpráva o výsledcích průzkumu je součástí části B.10.
- Ověřené údaje o umístění a stavu inženýrských sítí
 - mapy správců inženýrských sítí ve správě SŽDC s.o., ČD, a.s. (ČD telematika, SSZT Jihlava, SEE Jihlava, SBBH Jihlava, SMT Jihlava)
 - mapy správců inženýrských sítí mimodrážních
- Geodetické a mapové podklady
 - geodetické a mapové podklady
 - snímek katastrální mapy
 - geodetické zaměření stávajícího stavu (SŽDC SŽG)
 - mapy JŽM M 1:1000
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb“).
České technické normy a interní předpisy objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb a v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací (dále jen „TKP staveb pozemních komunikací“)

a) ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Stavba je členěna na stavební objekty a provozní soubory :

SO 01.1 Železniční svršek přejezd km 68,677
SO 02.1 Železniční spodek přejezd km 68,677
SO 01.2 Železniční svršek přejezd km 70,735
SO 02.2 Železniční spodek přejezd km 70,735
SO 02.3 Železniční spodek přejezd km 78,486

SO 03.1 Elektrická přípojka PZS km 68,677
SO 03.2 Elektrická přípojka PZS km 70,393
SO 03.3 Elektrická přípojka PZS km 70,735

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

SO 03.4 Elektrická přípojka PZS km 78,486

PS 01.1 PZS v km 68,677

PS 01.2 PZS v km 70,393

PS 01.3 PZS v km 70,735

PS 01.4 PZS v km 78,486

Celá stavba – provozní soubory a stavební objekty bude ve vlastnictví SŽDC s.o., Stavební objekty ve vlastnictví ČD a.s. se ve stavbě nevyskytují.

b) ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ OPROTI PŘEDCHOZÍMU STUPNI DOKUMENTACE, VČETNĚ PŘÍSLUŠNÉHO ZDŮVODNĚNÍ

Předmětná projektová dokumentace ve stupni projekt je vytvořena sloučením dvou níže uvedených předchozích stupňů dokumentace (přípravných dokumentací) :

„Rekonstrukce přejezdu „A“ v km 68,677 (P6210) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

V původní objektové skladbě :

SO 01	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK
SO 02	ŽELEZNIČNÍ SPODEK
SO 03	ELEKTRICKÁ PŘÍPOJKA PZS KM 68,677
PS 01	PZS V KM 68,677

„Rekonstrukce přejezdů v km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava.“

V původní objektové skladbě :

SO 01.1	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK PŘEJEZD KM 70,735
SO 02.1	ŽELEZNIČNÍ SPODEK PŘEJEZD KM 70,735
SO 02.2	ŽELEZNIČNÍ SPODEK PŘEJEZD KM km 78,486
SO 03.1	ELEKTRICKÁ PŘÍPOJKA PZS KM 70,393
SO 03.2	ELEKTRICKÁ PŘÍPOJKA PZS KM 70,735
SO 03.3	ELEKTRICKÁ PŘÍPOJKA PZS KM 78,486
PS 01.1	PZS V KM 70,393
PS 01.2	PZS V KM 70,735

Sloučení obou akcí do jedné vychází ze záměru a zadání investora stavby.

4) ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

- a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace

Hlavním důvodem a účelem stavby je dosažení normového stavu a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

b) Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Hlavním důvodem rekonstrukce je nevyhovující technický stav stávajícího zabezpečení přejezdu, které je na hranici své životnosti. Náhradní díly se již na toto zařízení nevyrábí. Použité zařízení již neodpovídá současným nárokům na bezpečný a spolehlivý provoz pro křížení železniční tratě s pozemní komunikací.

Dalším důvodem je nevyhovující stav přejezdové konstrukce (km 68,677 a km 70,735), která nevyhovuje současným požadavkům na přejezdové konstrukce, dále časté zaplavování přejezdu vodou z komunikace a v neposlední řadě geotechnickým průzkumem zjištěná neúnosnost pražcového podloží.

c) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Úroňové křížení železniční tratě v úseku Horní Cerekev - Batelov je v současnosti zabezpečeno přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI typu SSSR. Přejezdové zařízení bylo vybudováno a uvedeno do provozu v roce 1972. Pro ovládání PZS jsou v současnosti využívány počítače náprav Frausher, které byly vybudovány v rámci „Odstranění havarijního stavu KO Jihlava-Jihlávka“ v roce 2012 a nahradily kolejové obvody RT1599 o frekvenci 25Hz, které měli výstroj v RZZ ŽST Batelov. Výstroj počítačů náprav Frausher je umístěna v reléové skříně na přejezdu.

5) PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATIMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY

a) Údaje o postupném předávání částí stavby užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu.

Požadavky na postupné provádění stavby.

S ohledem na rozsah uvažovaných prací je nezbytné realizaci jednotlivých stavebních objektů provádět v zákrytu s maximálním nasazením strojů a materiálů v době výluk.

Stavba se nachází v extravilánu (mezistanicí úseky) a intravilánu (prostor ŽST Batelov a ŽST Kostelec). Na staveništi se mechanizace a materiál bude dopravovat z velké části pouze po drážním tělese nebo z veřejně přístupných komunikací.

Po provedení prací budou veškerá odpojená zařízení vrácena zpět a uvedena do původního stavu.

Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby.

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 1. 01. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technicko bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu je nezbytné bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

požádat Drážní úřad v Praze.

V případě předmětné stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (např. železniční spodek a svršek, úprava zabezpečovacího zařízení, nové kabelové el.trasy napájení PZS, uvažovat jak s technicko bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

Některé z těchto objektů budou navíc podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad, sekce stavební, Praha. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., již se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

V této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení :

§ zařízení elektrická (odstavec 3)

a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah

k) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC a ČD, jak v rámci provozních souborů (PS) tak v rámci stavebních objektů (SO) ihned po jejich dokončení (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu výlukové činnosti uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Všeobecně - stejným způsobem je nezbytné postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna průjezdnost trati.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby.

b) Seznam dočasných objektů

Stavba neobsahuje dočasné objekty jako např. kolejová propojení či zatímní mosty. V rámci stavby přejezdů km 68,677 a km 70,735 se nebudou zřizovat provizorní přejezdy.

Stavba neobsahuje dočasné objekty jako např. kolejová propojení či zatímní mosty.

6. PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLEHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE ČI UTZ

SO/PS	Název	Vlastník	Správce
SO 01.1	Železniční svršek přejezd km 68,677	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 02.1	Železniční spodek přejezd km 68,677	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 01.2	Železniční svršek přejezd km 70,735	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

SO 02.2	Železniční spodek přejezd km 70,735	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 02.3	Železniční spodek přejezd km 78,486	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 03.1	Elektrická přípojka PZS km 68,677	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO 03.2	Elektrická přípojka PZS km 70,393	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO 03.3	Elektrická přípojka PZS km 70,735	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO 03.4	Elektrická přípojka PZS km 78,486	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
PS 01.1	PZS v km 68,677	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS 01.2	PZS v km 70,393	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS 01.3	PZS v km 70,735	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS 01.4	PZS v km 78,486	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT

7. **PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ**

SO/PS	Název	Vlastník	Správce
SO 01.1	Železniční svršek přejezd km 68,677	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 02.1	Železniční spodek přejezd km 68,677	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 01.2	Železniční svršek přejezd km 70,735	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 02.2	Železniční spodek přejezd km 70,735	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 02.3	Železniční spodek přejezd km 78,486	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, ST
SO 03.1	Elektrická přípojka PZS km 68,677	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO 03.2	Elektrická přípojka PZS km 70,393	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO 03.3	Elektrická přípojka PZS km 70,735	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
SO 03.4	Elektrická přípojka PZS km 78,486	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SEE
PS 01.1	PZS v km 68,677	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS 01.2	PZS v km 70,393	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS 01.3	PZS v km 70,735	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT
PS 01.4	PZS v km 78,486	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ Brno, SSZT

8. **INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVEB**

Stavba je v souladu s vyhláškou č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu ve znění vyhlášky č. 491/2006 Sb.

Navržené technické řešení zohledňuje vyhlášku č. 268/2009 Sb., vyhláška o technických požadavcích na stavby (OTP) a č. 269/2009 Sb., vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území.

Navržené řešení rovněž zohledňuje vyhlášku č. 177/1995 Sb., kterou se stanoví stavební

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

technický řad drah.

Stavební materiály budou použity pouze takové, které splňují obecné technické požadavky na výstavbu. Rovněž jsou dodrženy další předpisy SŽDC, s.o. viz. příslušné technické zprávy jednotlivých stavebních objektů.

Obecně platí, že při zpracování všech projektů drážních staveb je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V rámci této stavby není nutné zohledňovat vyhlášku 398/52009 Sb. *o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*, protože se jedná o prosté křížení se silnicí III.třídy a IV.třídy a není zde poptávka na zajištění pěší komunikace přes přejezd.

Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů.

1. ČD TELEMATIKA, *Souhrnné stanovisko k existenci komun. vedení a zařízení*, č.j.23234/2015-O ze dne 27.11.2015

- nejsou uvedeny požadavky, ale upřesnění

Upozorňuji na podzemní komunikační vedení a zařízení v majetku SŽDC,s.o. a ČD-T,a.s. v celém úseku zájmového území stavby (žkm cca.67,600- 76,946) na které se vztahuje zákon č.127/2005 Sb., včetně všeobecných podmínek SŽDC,s.o. a ČD-T,a.s.

Nutné dodržení §102,odst.1-5 zák.č.127/2005Sb., např. - odst.2) Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí l,50m po stranách krajního vedení včetně všeobecných podmínek SŽDC,s.o. a ČD-T,a.s. / viz.příloha/. V případě technicko-technologického řešení mechanické ochrany či přeložky OK,HDPE, ČD-T,a.s. a MK,PK,DK, SŽDC,s.o.-TÚDC z důvodů vyvolaných stavbou je nutné zpracovat do PD stavby SO či PS řešící tuto činnost včetně vyžádání si písemného stanoviska k řešení od p.Horký Jiří ČD-T,a.s.,kontaktní tel.210021652, 722069066 a správce vedení SŽDC,s.o.-TÚDC.

Manipulace s optickými kabely a jejich příslušenstvím (např.HDPE trubky) v majetku ČD-Telematika a.s. jsou nezadatelné a budou zajištěny na základě smluvního vztahu pracovníky majitele zařízení.

2. SŽDC, *Oblastní ředitelství Brno*, č.j. 20359/2015-SŽDC-OR BRNO-OPS ze dne 19.11.2015.

- nejsou uvedeny požadavky, ale upozornění ke stáv.sítím

3. CETIN, *Česká telekomunikační infrastruktura*, č.j. 590346/16 ze dne 20.4.2016 a č.j. 590350/16 ze dne 20.4.2016.

- dojde ke styku se sítěmi tohoto správce

4. ČESKÉ RADIOKOMUNIKACE, č.j. UPTS/OS/127559/2015 ze dne 18.12.2015.

- nedojde ke styku se sítěmi tohoto správce

5. E.ON SERVISNÍ, č.j.D8626-16088039 ze dne 24.11.2015.

- uvedena povinnost zajisti písemný souhlas ve smyslu §46 odst.11 zákona č. 458/2000 Sb. (viz dále – součást doklad.části)

Při provádění zemních nebo jiných prací, které mohou ohrozit předmětné distribuční a sdělovací zařízení, jste povinni dle zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., učinit veškerá opatření, aby nedošlo ke škodám na rozvodném zařízení, na majetku nebo na zdraví osob elektrickým proudem, zejména tím, že bude

A₁ „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

zajištěno:

- Objednání přesného vytyčení distribuční sítě (trasy kabelu) v terénu a to nejméně 14 dnů před zahájením prací v blízkosti podzemního kabelového vedení. V případě, že nebude možné trasu kabelu bezpečně určit pomocí vytyčovacího zařízení, je investor zemních prací povinen provést v nezbytném rozsahu ruční odkrytí kabelu na určených místech podle pokynů zaměstnanců ECZR pro jednoznačné stanovení jeho polohy. **Vytyčení kabelů VN, NN zajistí Michal Jelínek**, tel.: **54 514-4631**, email: **michal.jelinek@eon.cz**.
- Výkopové práce v blízkosti nadzemního vedení NN lze provádět v min. vzdálenosti 1m od sloupů tak, aby nedošlo k narušení jejich stability a uzemňovací soustavy, nebo nebyl jinak ohrožen provoz el. zařízení a bezpečnost osob. Dále požadujeme dodržovat platná ustanovení norem ČSN EN 50 110-1 a PNE 33 3302.
- Při provádění stavebních prací nesmí dojít k poškození el. zařízení.
- V důsledku stavebních prací nesmí dojít k znepřístupnění el. zařízení.
- Ohlášení jakéhokoliv poškození distribučního a sdělovacího zařízení v provozování ECD na telefonní číslo 800 22 55 77.

Kontakty správců zařízení:

VN+NN

Regionální správa, Jiří Zimola, tel: 54514-4668, email: jiri2.zimola@eon.cz

6. RWE DISTRIBUČNÍ SLUŽBY, č.j. 5001207344 ze dne 27.11.2015 , č.j. 5001207348 ze dne 4.11.2015.

- v blízkosti zájm.prostoru stavby se nachází plynovodní síť

Je proto nutné činnost v této lokalitě řešit dle zákona 458/2000 Sb., TPG 702 04 a ČSN EN 1594. Při realizaci rekonstrukce přejezdů požadujeme dodržet následující podmínky:

- bezpečnostní pásmo VTL plynovodů DN 150 je 20 m na obě strany od plynovodu;
- ochranné pásmo VTL plynovodu je 4 m na obě strany od plynovodu;

Rekonstrukce svršku a spodku (přejezdu):

- při práci na železničním svršku a spodku je nutné prokazatelně seznámit pracovníky, kteří budou práce provádět s existencí a trasou VTL plynovodu;
- práce provádět obezřetně s ohledem na naše zařízení ;
- nesnižovat stávající krytí VTL plynovodu;
- nepoškodit nadzemní části VTL plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.);
- před zahájením prací je nutné naše zařízení vytyčit - žádost o vytyčení se nachází na internetových stránkách www.rwe-ds.cz;

Kabel VN,NN:

- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem při křížení je 0,3 m;
- kabel se ukládá do tvárnice chráničky nebo do korytka v délce 2 m od plynovodu na obě strany;
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem potrubí plynovodu a kabelem při souběhu jsou 4 m;

Sdělovací kabel (trubky HDPE):

- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a sdělovacím kabelem (trubkou HDPE) při křížení je 0,3 m;
- kabel (trubka HDPE) se ukládá do tvárnice chráničky nebo do korytka v délce 2 m od plynovodu na obě strany;
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem potrubí plynovodu a sdělovacím kabelem (trubkou HDPE) při souběhu jsou 2 m;

Propustky:

- při čištění propustků v místě styku s VTL plynovodem provádět práce ručně;
- nesnižovat stávající krytí VTL plynovodu;

Všeobecné podmínky:

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

- před zahájením prací Vám naše zařízení vytyčíme - žádost o vytyčení se nachází na internet.stránkách www.rwe-ds.cz; výkopové a zemní práce v ochranném pásmu VTL plynovodu (4 m na obě strany od plynovodu) provádět zásadně ručně;
- nepoškodit nadzemní části VTL plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.);
- nesnižovat ani nezvyšovat stávající krytí VTL plynovodu;
- v ochranném pásmu VTL plynovodu neskladovat žádný stavební ani jiný materiál;
- případné dočasné zařízení staveníště (maringotky, mobilní buňky atd.) umístit mimo bezpečnostní pásmo VTL plynovodu;
- po dobu výstavby požadujeme zabezpečit VTL plynovod proti mechanickému poškození vhodným způsobem (přejezdy zabezpečit silničními panely, ochranné pásmo VTL plynovodu ohraničit výstražnou páskou).

7. *T-MOBILE CZECH REPUBLIC*, č.j. E24351/15 ze dne 4.11.2015.

- nedojde ke styku se sítěmi tohoto správce

8. *VODAFONE CZECH REPUBLIC*, č.j. 34231 ze dne 7.12.2015.

- nedojde ke styku se sítěmi tohoto správce

9. *ČEPRO, a.s.*, č.j. 4430/PŘ/15 ze dne 4.12.2015.

- nedojde ke styku se sítěmi tohoto správce

10. *VODAFONE CZECH REPUBLIC*, č.j. 34231 ze dne 7.12.2015.

- dojde ke styku se sítěmi tohoto správce, souhlas při dodržení podmínek :

- V příloženém vyznačeném zájmovém území se nachází vodovodní řady a kanalizační stoky, u kterých je vymezeno ochranné pásmo 1,5 m od vnějšího líce stěny vodovodu nebo kanalizační stoky na každou stranu.
- Při provádění zemních prací, které mohou ohrozit vedení vodovodu a kanalizace je stavebník povinen učinit na své náklady veškerá nutná opatření tak, aby nedošlo k poškození stávajícího vedení vodovodu a kanalizace.
- Před zahájením prací je nutno požádat pracovníka společnosti FOWA Batelov, s.r.o. (p. Novák, tel.: 774 646 052) o vytyčení vedení vodovodu a kanalizace.

11. *MĚSTYS BATELOV*, č.j. BATE 1045/2015 ze dne 10.11.2015.

- dojde ke styku se sítěmi veř.osvětlení které spravuje FOWA Batelov

12. *MINISTERSTVO OBRANY, SEKCE EKONOMICKÁ A MAJETKOVÁ*, č.j. 32340/2015-8201-OÚZ-ČB ze dne 27.11.2015.

- nedojde ke styku se sítěmi tohoto správce

13. *OBEC CEJLE*, ze dne 4.11.2015.

- nedojde ke styku se sítěmi ve vlastnictví obce

14. *VODÁRENSKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST, Jihlava*, č.žádosti 9712 ze dne 2.3.2016.

- nedojde ke styku se sítěmi tohoto správce

15. *PRVNÍ TELEFONNÍ, Jihlava*, č.j. - ze dne 9.11.2015.

- nedojde ke styku se sítěmi tohoto správce

16. *KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA, odbor životního prostředí* (dle zák.č.114/92 a zák.č.100/2001 Sb.) pod č.j.KUJI 9027/2016, OZPZ 221/2016 Go ze dne 28.1.2016.

- kladné stanovisko

17. *MAGISTRÁT MĚSTA JIHLAVY, odbor životního prostředí (odpad.hospodářství)* č.j. MMJ/OŽP/2487/2016, 37272/2016/MMJ ze dne 4.3.2016.

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

- kladné stanovisko za předpokladu dodržení podmínek

- s odpady vzniklými při stavbě nebo demolici bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a ostatními souvisejícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství
- při hledání způsobu využití nebo odstranění odpadů bude dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady, tedy pokud nelze vzniku odpadu předejít nebo jej opětovně použít, bude dána přednost recyklaci odpadů před jiným využitím odpadů. Odstranění odpadů (např. skládkováním) bude použito až v poslední řadě
- investor je povinen nejpozději při závěrečné kontrolní prohlídce stavby předložit všechny doklady o zákonném využití nebo odstranění odpadů vzniklých při stavbě

17. *MAGISTRÁT MĚSTA JIHLAVY, odbor životního prostředí (ochrana přírody) č.j. MMJ/OŽP/2486/2016, JID 39427/2016/MMJ ze dne 7.3.2016.*

Orgán ochrany přírody souhlasí s realizací záměru dle výše uvedeného za této podmínky:

- Výstavbou a provozováním stavby nebudou poškozovány nebo ničeny dřeviny rostoucí mimo les, zejména velmi hodnotný dub rostoucí v těsném západním sousedství železničního přejezdu na pozemku p.č. 53/1 k.ú. Kostelecký Dvůr nebo pozemcích sousedících, (viz ust. § 7 zákona spolu s § 2 vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb.).
- Žádná část výkopu pro kabel nebude ležet blíže než 2,7 m od kmene uvedeného dubu.
- Stavbou nebude narušena ekologicko-stabilizační funkce vodních toků Jihlava a Hraniční potok, které jsou významnými krajinnými prvky „ex lege“.
- V průběhu prací bude respektována obecná ochrana rostlin a živočichů (§ 5 odst. 3 zákona).

18. *MAGISTRÁT MĚSTA JIHLAVY, Stavební úřad, č.j. MMJ/SÚ/879/2016-2, JID 35375/2016/MMJ ze dne 29.2.2016.*

- souhlas podle § 15 odst.2 stav.zákona

19. *MAGISTRÁT MĚSTA JIHLAVY, Odbor dopravy, č.j. MMJ/OD/4241/2016, 55368/2016/MMJ ze dne 1.4.2016.*

- závazné stanovisko které je podmíněno splněním těchto podmínek :

- veškeré práce budou probíhat v souladu s platnými normami a s požadavky příslušného správce komunikace, kterým je v případě přejezdu v km 78,486 Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, Oddělení TSÚ Jihlava, Kosovská 16, 586 01 Jihlava. Vozovka nesmí být při provádění prací poškozena ani znečištěna,
- pokud dojde k umístění nových inženýrských sítí v silničním pozemku u přejezdů v km 78,486 (na základě vyjádření majetkového správce) je nutné před zahájením řízení požádat, dle ustanovení § 25 odst. 6, písm. d) zákona č.13/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů, u silničního správního úřadu - Magistrátu města Jihlavy, odboru dopravy o vydání povolení ke zvláštnímu užívání silnice II. a III. třídy a místních komunikací pro umístění zařízení v silničním pozemku,
- případné užití silnice II. a III. třídy a silničních pomocných pozemků pro provádění stavebních prací je možné pouze na základě pravomocného rozhodnutí o povolení ke zvláštnímu užívání* (provádění stavebních prací) silnice II. a III. třídy dle § 25 odst. 6, písm. c) zákona č.13/1997 Sb. ve znění pozdějších změn, O vydání tohoto rozhodnutí je zhotovitel povinen požádat u silničního správního úřadu - Magistrátu města Jihlavy, odboru dopravy,
- upozorňujeme, že příslušným silničním správním úřadem v obci pro místní a účelové komunikace u přejezdů v km 68,677 a km 70,393 je Úřad městyse Batelov a u přejezdu v km 70,735 Úřad městyse Dolní Cerekev,
- o stanovení přechodné úpravy dopravního značení, pokud si to situace vyžádá, požádá zhotovitel prací odbor dopravy Magistrátu města Jihlavy,
- pokud budou dodrženy podmínky tohoto závazného stanoviska, souhlasí silniční správní úřad s uzavřením veřejnoprávní smlouvy,
- toto závazné stanovisko **nenahrazuje** pravomocná rozhodnutí o povolení zvláštního užívání, záboru veřejného prostranství vydávané silničním správním úřadem.

20. *ÚŘAD MĚSTYSE BATELOVA, Stavební úřad, č.j. BATE 270/2016 ze dne 16.3.2016.*

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

- souhlas podle § 15 odst.2 stav.zákona

21. *OBEC CEJLE*, č.j. BATE 270/2016 ze dne 16.3.2016.

- souhlasné stanovisko k PD, nedojde ke styku se sítěmi

22. *POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE KRAJE VYSOČINA, Dopravní inspektorát*, č.j. KRPJ-30846-30/ČJ-2016-160706 ze dne 16.3.2016.

- souhlasné stanovisko

23. *MĚSTYS BATELOV*, č.j. BATE/2016 ze dne 5.4.2016.

- souhlasné stanovisko ke stavebnímu záměru

24. *MĚSTYS DOLNÍ CERKEV*, č.j. MDC/111/2016 ze dne 21.3.2016.

- souhlasné stanovisko ke stavebnímu záměru

25. *KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC VYSOČINY, Jihlava*, č.j. 002378/16 ze dne 22.3.2016.

- souhlasné stanovisko za následujících podmínek :

1. V místě vybourání **stávajícího odvodňovacího žlabu** a v místě osazení nové prahové vpusti bude vozovkový kryt zaříznut **kolmo k ose silnice**.

2. **Ve spáře po vybouraném žlabu** budou doplněny konstrukční vrstvy silnice v příslušné skladbě.

3. Jako nový odvodňovací prvek doporučujeme použít typizovaný betonový šterbinový žlab z hlediska velmi snadné údržby a minimální poruchovosti (viz. přejezdy Nový Svět, Batelov).

4. **Kabelová chránička** bude uložena s **krytím min. 1,20 m** vzhledem k niveletě vozovky.

5. Investor stavby **je povinen** požádat u silničního správního úřadu - Magistrátu města Jihlavy, odboru dopravy - o **povolení zvláštního užívání silnice k provádění prací v silničním tělese**.

6. **Podrobné podmínky** provádění prací a úplatné užívání silniční stavby stanovíme **ve smlouvě**, kterou s námi **uzavře investor před zahájením zemních prací v silnici**. Na základě této smlouvy dodavatel stavby požádá příslušný silniční správní úřad o povolení zvláštního užívání silnic pro provádění prací v silničním tělese.

7. **Případné změny** rozsahu dotčení silnic oproti výše uvedenému je nutno s námi **předem projednat**.

8. **Práce v silničním tělese** a jeho bezprostřední blízkosti lze provádět **pouze** v období od **1.dubna** do **15.října** kalendářního roku vzhledem k zimní údržbě silnic.

9. **Po dokončení** stavby investor stavby předá správci silnic **dokumentaci geodetického zaměření** nového zařízení uloženého v silničním tělese.

10. Jako účastník řízení týkajících se této stavby požadujeme, aby dodržení podmínek tohoto vyjádření bylo stavebníkovi uloženo jejich zapracováním do podmínek rozhodnutí všech stupňů následných řízení, souvisejících s touto stavbou nebo souhrnně v jedné z jejich podmínek a to vč. uvedení čísla jednacího a data jeho vydání.

26. *KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE KRAJE VYSOČINA, se sídlem v Jihlavě*, č.j. KHSV/03782/2016/JI/HOK/Sme ze dne 29.3.2016.

- souhlasné stanovisko ke stavebnímu záměru

27. *HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR KRAJE VYSOČINA, územní odbor Jihlava*, č.j. háji-1800-2/JI-2016 ze dne 1.4.2016.

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

- souhlasné stanovisko ke stavebnímu záměru

28. *RWE DISTRIBUČNÍ SLUŽBY*, č.j. 5001260992 ze dne 23.3.2016, č.j. 5001260972 ze dne 23.3.2016.

- závazné stanovisko s podmínkami

29. *E.ON SERVISNÍ*, č.j.D8626-16106844 ze dne 7.3.2016

- souhlas se stavbou a činností v ochranném pásmu s podmínkami :

Při provádění zemních nebo jiných prací, které mohou ohrozit předmětné distribuční a sdělovací zařízení, jste povinni dle zákona č. 309/2006 Sb., a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., učinit veškerá opatření, aby nedošlo ke škodám na rozvodném zařízení, na majetku nebo na zdraví osob elektrickým proudem, zejména tím, že bude zajištěno:

- V OP elektrické stanice, nadzemního a podzemního vedení budou při realizaci uděleného souhlasu přiměřeně dodrženy podmínky dle § 46 odst. 8 zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, kde se konstatuje, že v OP těchto rozvodných zařízení je zakázáno pod písmeny:
 - provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život, zdraví či majetek osob
 - provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením.
- Zakreslení trasy nadzemního vedení vyskytujícího se v zájmovém území do všech vyhotovení prováděcí dokumentace a jeho vyznačení dobře viditelným způsobem přímo v terénu. Jedná se zejména o místa křížení či souběhu trasy vedení s trasou pohybu mechanizace, s trasou vedení výkopů a podobně tak, aby pracující na staveništi byli o hranicích ochranného pásma trvale informováni.
- Objednání přesného vytýčení distribuční sítě (trasy kabelu) v terénu a to nejméně 14 dnů před zahájením prací v blízkosti podzemního kabelového vedení. V případě, že nebude možné trasu kabelu bezpečně určit pomocí vytyčovacího zařízení, je investor zemních prací povinen provést v nezbytném rozsahu ruční odkrytí kabelu na určených místech podle pokynů zaměstnanců ECZR pro jednoznačné stanovení jeho polohy. **Vytýčení kabelů VN, NN zajistí Michal Jelínek**, tel.: **54 514-4631**, email: **michal.jelinek@eon.cz**.
- Provádění zemních prací v OP kabelu výhradně klasickým ručním nářadím bez použití jakýchkoli mechanismů s nejvyšší opatrností, nebude-li provozovatelem zařízení stanoveno jinak.
- Vhodné zabezpečení obnaženého kabelu (podložení, vyvěšení,...), aby nedošlo k jeho poškození poruchou nebo nepovolanou osobou a označení výstražnými tabulkami, bude provedeno podle pokynů pracovníka ECZR. Další podmínky pro zabezpečení našeho zařízení si vyhrajujeme při vytýčení nebo po jeho odkrytí.
- Vyřešení způsobu provedení souběhů a křížení výše zmíněné akce s rozvodným zařízením musí odpovídat příslušným ČSN.
- Přizvání zástupce ECZR ke kontrole křížovek a souběhů před záhozem výkopu. O kontrole bude proveden zápis do montážního nebo stavebního deníku. Při nedodržení této podmínky, budou poruchy vzniklé na zařízení odstraňovány na náklady investora stavby. Po dokončení musí stavba z pohledu ochrany před provozními a poruchovými vlivy distribuční soustavy odpovídat příslušným normám, zejména PNE 33 3301, PNE 33 3302, PNE 34 1050, ČSN EN 50 341-1, PNE 33 0000-1, ČSN EN 50 522, ČSN EN 61 936-1.
- Po dokončení stavby připomínáme, že v OP zařízení je dále zakázáno:
 - zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umisťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskladňovat hořlavé a výbušné látky

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

- provádět bez souhlasu jeho vlastníka zemní práce
- u nadzemního vedení nechávat růst porosty nad výšku 3 m
- u podzemního vedení vysazovat trvalé porosty a přejíždět vedení mechanizmy o celkové hmotnosti nad 6t.
- Veškerá stavební činnost v OP elektrické stanice VN/NN, nadzemního vedení VN, podzemního vedení VN a NN, bude před jejím zahájením konzultována s příslušnou Regionální správou (dále jen RS), která stanoví bezpečnostní opatření pro práce v OP příslušného rozvodného zařízení dle platné ČSN EN 50 110-1. Veškerá stavební činnost v OP nadzemního a podzemního vedení VVN bude před jejím zahájením konzultována s útvarem Správa sítě VVN. Stavební činnost v OP sdělovacího podzemního vedení bude konzultována s útvarem Správa přenosů dat a radiové sítě.
- Veškeré práce s mechanizací, jejichž části se za provozu mohou přiblížit k vodičům v OP nadzemního vedení 22 kV a výkopové práce v OP podzemního vedení 22 kV, je nutno provádět za beznapětového stavu vedení a vypnutí požadujeme objednat nejméně 25 kalendářních dnů předem. Práce s mechanizací v OP vedení 110 kV je nutno provádět za beznapětového stavu vedení a vypnutí požadujeme objednat nejpozději do 10 dne předchozího měsíce.
- Uhrazení veškerých nákladů na práce vyvolané stavbou (hradí investor stavby), není-li písemnou dohodou stanoveno jinak.
- Neporušení stability podpěrných bodů nadzemního vedení a nenarušení podzemního uzemňovacího vedení.
- Neprodlené ohlášení jakéhokoli poškození distribučního a sdělovacího zařízení v provozování ECD na telefonní číslo 800 22 55 77.

Kontakty správců zařízení:

VN+NN

Regionální správa, Jiří Zimola, tel.: 54514-4668, email: jiri2.zimola@eon.cz

30. .CETIN (citace mailové zprávy ze dne 21.4.2016)

Dobrý den,

Navrhovaná stavba „**Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. - Jihlava**“ k. ú. Batelov, Dolní Cerekev bude v místě křížení a souběhu s PVSEK v plné míře respektovat prostorovou normu ČSN 73 6005 a případná zvýšená ochrana tvořená betonovým žlabem bude dotčené místo přesahovat nejméně 1 m na každou stranu.

Všechna křížení budou vedena vždy pod trasou PVSEK. V ochranném pásmu PVSEK není dovoleno používat mechanizaci. Před záhozem přivězte našeho pracovníka ke kontrole (pan Franěk, mob. 724 054 301). Až po provedení kontroly a pořízení zápisu je možné výkop zahrnout. Stavebník písemně oznámí na místě příslušné pracoviště Střediska ochrany sítě Brno termín zahájení prací.

Tyto podmínky ochrany vedení sítě elektronických komunikací jsou vydány v návaznosti na VYJÁDŘENÍ O EXISTENCI SÍTĚ ELEKTRONICKÝCH KOMUNIKACÍ společnosti Česká telekomunikační infrastruktura, a.s. pro účely stavebního řízení vydaného střediskem Dokumentace liniových staveb sítě Morava pod. č. j. 590346/16 ze dne 20. 4. 2016 a jsou jeho nedílnou součástí.

Při splnění výše uvedených podmínek a podmínek uvedených ve Vyjádření o existenci sítě (popř. též podmínek stanovených při vytýčení), nemáme námitek k provádění zemních a stavebních prací.

S pozdravem

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Eva Pyroutková
Specialista ochrany sítě
► Česká telekomunikační infrastruktura a.s.
mob. 602 42 88 44
e-mail: eva.pyroutkova@cetin.cz

9. ČLENĚNÍ PROJEKT.DOKUMENTACE STAVEB DRAH A STAVEB NA DRÁZE PRO VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ NEBO K OZNÁMENÍ VE ZKRÁCENÉM STAVEBNÍM ŘÍZENÍ

Dokumentace má tyto části:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
 - B.01 Souhrnná technická zpráva
 - B.02 Provozní a dopravní technologie (neobsazeno) – viz B.01
 - B.03 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.03.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (neobsazeno) – viz B.01
 - B.03.2 Ochrana proti hluku (neobsazeno)
 - B.03.3 Biologický průzkum - Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy (neobsazeno)
 - B.03.4 Odpadové hospodářství (neobsazeno)
 - B.03.5 Dendrologický průzkum (neobsazeno) viz B.01
 - B.04 Odolnost a zabezpečení stavby
 - B.04.1 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
 - B.04.2 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska PO
 - B. 04.3 Manuál údržby
 - B.05 Energetické výpočty - neobsazeno
 - B.06 Protikoroze ochrana - neobsazeno
 - B.07 Graf dynamického průběhu rychlosti - neobsazeno
 - B.08 Dopravní opatření (neobsazeno) - viz F.POV
 - B.09 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL (neobsazeno) – viz B.01
 - B.10 Geotechnický a stavebně technický průzkum
- C. Situace stavby
 - C.1.1 Přehledná situace stavby – část 1
 - C.1.2 Přehledná situace stavby – část 2
 - C. 2.1 Koordinační situace – část 1
 - C. 2.2 Koordinační situace – část 2
 - C. 2.3 Koordinační situace – část 3
 - C. 2.4 Koordinační situace – část 4
 - C. 3 Zákres do mapy KN (viz výkresy části I.5)

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

- D. Technologická část
 - D. 1. Provozní soubor PS 01, PS 02, PS 03, PS 04
- E. Stavební část
 - E.1. Stavební objekty SO 01.1, SO 02.1, SO 01.2, SO 02.2, SO 02.3
 - E.3 Stavební objekty SO 03.1, SO 03.2, SO 03.3, SO 03.4
- F. Zásady organizace výstavby
- G. Náklady (výkaz výměr) a ekonomické hodnocení
- H. Doklady
 - H.1 Doklady o projednání s dotčenými orgány a dalšími účastníky řízení
 - H.2 Doklady o projednání s odbornými útvary stavebníka
- I. Geodetická dokumentace
 - I.1 Technická zpráva
 - I.2 Majetkoprávní část
 - I.3 Návrh vytyčovací sítě
 - I.4 Koordinační vytyčovací výkres
 - I.5 Obvod stavby
 - I.6 Geodetické a mapové podklady

10. SEZNAM PROVOZNÍCH SOUPORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

SO 01.1 Železniční svršek přejezd km 68,677
 SO 02.1 Železniční spodek přejezd km 68,677
 SO 01.2 Železniční svršek přejezd km 70,735
 SO 02.2 Železniční spodek přejezd km 70,735
 SO 02.3 Železniční spodek přejezd km 78,486

SO 03.1 Elektrická přípojka PZS km 68,677
 SO 03.2 Elektrická přípojka PZS km 70,393
 SO 03.3 Elektrická přípojka PZS km 70,735
 SO 03.4 Elektrická přípojka PZS km 78,486

PS 01.1 PZS v km 68,677
 PS 01.2 PZS v km 70,393
 PS 01.3 PZS v km 70,735
 PS 01.4 PZS v km 78,486

Předmětem stavby jsou stavební práce obsažené ve výše uvedených SO a PS na jednokolejné elektrifikované železniční trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava v mezistaničním úseku Horní Cerekev – Batelov, Batelov – Spělov a úseku Kostelec u Jihlava – Rantířov. Dotčený úsek se nachází na trati Veselí nad Lužnicí - Jihlava, která je zařazena do kategorie dráhy „ostatní části celostátní dráhy“. To znamená, že se nejedná o trať zařazenou do evropského tranzitního systému TEN-T, kategorie trati dle Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014.

Součástí projektu nejsou zařízení a stavby týkající se cestujících, proto nebudou

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

dotčena nařízení o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu.

Navržené řešení bude prověřeno na soulad s národní legislativou.

11. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Vzhledem k připravované stavbě ve stadiu projekt (PSŘ) „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 ; 70,393 ; 70,735 a 78,486 na trati Veselí n. L. - Jihlava jejíž realizace se odhaduje ve druhé polovině r.2016, kdy tato stavba bude již v realizaci, nebo dokonce již hotová, je potřeba zajistit koordinaci se stavbou „**Náhrada KO v žst Batelov a Kostelec u Jihlavy počítači náprav**“, zejména co se týká rozsahu kabelizace a využití společných počítacích bodů nových (stávajících) PoN.

Poznámka : dle posledních předpokladů bude stavba řešená touto PD realizována v r.2017.

V období duben, květen 2016 je SŽDC-OŘ Brno naplánována stavba „Oprava koleje v úseku Horní Cerekev – Batelov“ jejímž obsahem bude souvislá výměna stávajícího kolejového roštu a pokládka nového s užitými kolejnicemi S-49 a užitými betonovými pražci SB6 v úseku od km 66,994 do km 68,668. Tzn.konec této stavby je víceméně v místě začátku předmětné investiční akce a tedy stavby na sebe budou navazovat.

Při předpokládané realizaci této stavby v roce 2017 není projektantovi známo, že by v souběhu s touto stavbou měly být prováděny další stavební práce v dotčeném území. V případě, že by došlo ke změně, bude nutno tuto skutečnost koordinovat operativně dle skutečnosti.

Ostatní případné investiční i neinvestiční akce, které nejsou projektantovi v současnosti známi, bude koordinovat SŽDC.

Celá stavba – provozní soubory a stavební objekty bude ve vlastnictví SŽDC s.o., Stavební objekty ve vlastnictví ČD a.s. se ve stavbě nevyskytují.

12. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Termín zahájení/dokončení stavby : předpoklad realizace v 2017 (5N).

Doba realizace : cca 30-35dnů (včetně přípravných a dokončovacích prací)

V Havlíčkově Brodě : duben 2016

Vypracoval : Ing. Bláha Pavel

A „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“