

Dokumentace ke stavebnímu povolení

**" Dětmarovice - Petrovice u Karviné -
státní hranice PR, BC "**

km 283,000 – km 292,625

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

	strana
A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY, INVESTORA A ZHOTOVITELE.....	6
A.1.1 Identifikační údaje stavby	6
A.1.2 Identifikační údaje objednatele	7
A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele PD	7
A.1.4 Charakteristika území, stavebního pozemku a jeho dosavadní využití	8
A.1.5 Údaje o provedených průzkumech a napojeních na dopravní infrastrukturu	8
A.1.6 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů	9
A.1.7 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu	9
A.1.8 Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí	9
A.1.9 Vazby na související a podmiňující stavby	9
A.1.10..... Předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby	10
A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE o STAVBě.....	12
A.2.1 Umístění stavby	12
A.2.2 Stručný popis stavby – příprava, obsah, účel a funkce	12
A.2.3 Charakteristika území dotčeného stavbou	18
A.2.4 Požadavky na realizaci stavby	19
A.3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	23
A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty, změny v objektové skladbě oproti přípr. dokumentaci	23
A.3.2 Podklady předané objednatelem	28
A.3.3 Doplnění podkladů zpracovatelem projektu stavby	28
A.3.4 Další podklady	29
A.3.5 Základní členění, rozsah a obsah projektu stavby	29
A.3.6 Dílčí členění základních částí projektu stavby	29
A.3.7 Objektová skladba technologické a stavební části projektu	32
A.4. seznam ps a so s přímou vazbou na parametry interoperability.....	42
A.4.1 Směrnice evrop. parlamentu a rady, Rozhodnutí komise a nár. zákony a vyhl.	48
A.4.2 Vyhlášky UIC	49
A.4.3 Interní předpisy, směrnice a vzorové listy	49
A.4.4 Technické normy	51
A.4.5 Začlenění provoz. souborů a staveb. objektů do subsystémů interoperability	52
A.5. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	57
A.5.1 Železniční stavby na severním rameni III. žel. tranzitního koridoru	57

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK:

AC	...	střídavý proud
ASHS	...	autonomní samohasící systém
Bpv	...	Výškový systém baltský po vyrovnání
BC	...	Blending call
ČD	...	České dráhy, a.s.
DC	...	stejnoseměrný proud
DD	...	dálková diagnostika
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
d.ú.	...	definiční úsek
DŘT	...	dispečerská řídicí technika
ED	...	elektrodispečink
ETCS	...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	...	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	...	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	...	elektrická požární signalizace
EZS	...	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	...	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	...	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	...	individuální protihluková opatření
ITZ	...	integrované telekomunikační zařízení
MP	...	mostní provizorium
MPP	...	mostní průjezdný průřez
MK	...	místní kabelizace, místní kabel
MR	...	měnírna
MRTS	...	místní radiová technologická síť
MŘS	...	místní řídicí systém
NN	...	nízké napětí
NS	...	napájecí stanice
Odb.	...	odbočka
ON	...	občasná návěst
PD	...	přípravná dokumentace
PNS	...	provizorní napájecí stanice
PHS	...	protihluková stěna
PTM	...	trakční měnírna
PTS	...	přejezdová transformační stanice
PR	...	Polská republika
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	...	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	...	releový domek
SO	...	stavební objekty
SS	...	spínací stanice
ss	...	subsystém
SZZ	...	staniční zabezpečovací zařízení

SŽDC	...	Správa železniční dopravní cesty
TK	...	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	...	trakční měnírna
TNS	...	trakční napájecí stanice
TRS	...	traťový rádiový systém
TR, TS	...	trafostanice
TTS	...	traťová transformační stanice
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	...	traťový úsek
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
TV	...	trakční vedení
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	...	univerzální napájecí zdroj
VB	...	výpravní budova
VN	...	vysoké napětí
VO	...	veřejné osvětlení
VVN	...	velmi vysoké napětí
ZOK	...	závěsný optický kabel
ZPF	...	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	...	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY, INVESTORA A ZHOTOVITELE

A.1.1 Identifikační údaje stavby, investora a zhotovitele DSP

Název stavby, díla:	" Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR, BC "
Číslo ISPROFOND:	581 312 0002
Stupeň dokumentace:	Dokumentace ke stavebnímu povolení
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce
Odvětví:	Železniční doprava
Kategorie dráhy:	Celostátní dráha
Železniční síť:	Vybraná žel. síť ČR, zařazená do evropského železničního systému
Místo stavby:	obvod ŽST Petrovice u Karviné a Dětmárovice obvod odbočky Závada mezistaniční úsek státní hranice PR/ČR – Petrovice u Karviné mezistaniční úsek Petrovice u Karviné – Odb. Závada mezistaniční úsek Odb. Závada – Dětmárovice mezistaniční úsek Odb. Závada – Odb. Koukolná
Trat'ové a definiční úseky:	t.ú. 1891 Přerov – Petrovice u Karviné (státní hr. PR) d.ú. 1891Q1 žst. Dětmárovice d.ú. 189134 Dětmárovice – Odb. Závada d.ú. 1891RA(RB) Odb. Závada d.ú. 189136 Odb. Závada – Petrovice u Karviné d.ú. 1891S1 Žst. Petrovice u Karviné d.ú. 189138 Petrovice u Karviné – státní hranice PR t.ú. 2505 Koukolná - Závada
Číslo tratí dle jízdního řádu:	Žst. Dětmárovice – 320 Dětmárovice – Petrovice – státní hranice PR – 326 Koukolná – Závada - 326
Kraj:	Moravskoslezský
Katastrální území:	Dolní Lutyně, Koukolná, Dětmárovice, Závada nad Olší, Petrovice u Karviné, Dolní Marklovice
Obecní úřady:	Dolní Lutyně, Dětmárovice, Petrovice u Karviné,
Obce s rozšířenou působností:	Karviná, Bohumín
Stavební úřady:	Drážní úřad, územní pracoviště v Olomouci Obecní úřad Petrovice u Karviné - Stavební úřad Magistrát města Karviné – Stavební úřad
Předpokl. termín realizace:	Březen 2020 až Červenec 2022
Předpokl. délka výstavby:	29 měsíců

A.1.2 Identifikační údaje objednatele

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Sídlo objednatele: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
Jednající: Bc. Jiří Svoboda, MBA, generální ředitel
Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Odpovědní zaměstnanci: *ve věcech technických:*
Ing. Marta Mutňanská, hlavní inženýr stavby, Stavební správy východ
ve věcech smluvních:
Ing. Miroslav Bocák, ředitel Stavbení správy východ
Mgr. Markéta Volfová, podnikový právník
Ústřední orgán objednatele: Ministerstvo dopravy a spojů České republiky

A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele PD

Zhotovitel PD: Společnost „SAGAF Dětmárovice-Petrovice“
Tvořené: SAGASTA s.r.o.
AF-CITYPLAN s.r.o.

Vedoucí účastník Sdružení (na zákl. zplnomocnění dle Smlouvy o sdružení):

SAGASTA s.r.o.
se sídlem Praha 4, Novodvorská 1010/14, PSČ 142 01
IČ: 04598555
DIČ: CZ04598555
jedenající: Ing. Jiří Čurda,
Ladislav Beran

Odpovědní zaměstnanci: *ve věcech technických:* Ing. Emil Špaček,
hlavní inženýr projektu
Ing. Adam Rusý
asistent hlavního inženýra projektu
ve věcech smluvních: Mgr. Petr Pelech,
provozní a obchodní ředitel, SAGASTA

A.1.3.1 Zpracovatelský tým

(Pozn.: Jsou uváděni pouze hlavní zpracovatelé, příp. profesní garanti; detailně jsou zpracovatelé uvedeni v rozpiskách jednotlivých PS, SO i souhrnných částí projektu stavby)

<i>Hlavní inženýr projektu:</i>	<i>Ing. Emil Špaček, SAGASTA s.r.o.</i>
<i>Asistent Hlavního inženýra projektu</i>	<i>Ing. Adam Rusý, SAGASTA s.r.o.</i>
<i>Provozní a dopravní technologie:</i>	<i>Ing. Miroslav Pösel, Dopravní projektování</i>
<i>Vlivy na životní prostředí:</i>	<i>Ing. Jan Humlhans, AF-CITYPLAN s.r.o.</i>
<i>Zásady organizace výstavby:</i>	<i>Ing. Adam Rusý, SAGASTA s.r.o.</i>
<i>Hl. geodet projektu:</i>	<i>Ing. Ondřej Randák</i>
<i>Majetkoprávní problematika:</i>	<i>Ing. Petr Pavelka, Hrdlička, s.r.o.</i>
<i>Zabezpečovací zařízení:</i>	<i>Ing. Miroslav Šerý, SUDOP Brno, spol. s.r.o.</i>
<i>Sdělovací zařízení a přeložky</i>	<i>Ing. Josef Naništa, SUDOP Brno, spol. s.r.o.</i>
<i>Silnoproudá zařízení a rozvody:</i>	<i>Ing. Jiří Štolba, Stosmol s.r.o.</i>
<i>Železniční spodek, svršek, nástupiště, zp. plochy:</i>	<i>Ing. Pavel Jašek, SAGASTA s.r.o.</i>
<i>Mosty a umělé stavby:</i>	<i>Ing. Jan Pospíšil, SAGASTA s.r.o.</i>
<i>Pozemní objekty a potrubní vedení:</i>	<i>Ing. Luboš Hubal, SAGASTA s.r.o.</i>
<i>Trakční vedení a ukolejení:</i>	<i>Ing. Jiří Štolba, Stosmol s.r.o.</i>

A.1.4 Charakteristika území, stavebního pozemku a jeho dosavadní využití

Jedná se o liniovou železniční stavbu, která - již z podstaty rekonstrukce - je realizována převážně na dražních pozemcích (traťové úseky a dopravní) mezi Dětmárovicemi (včetně), Petrovicemi (včetně) a státní hranicí CZ-PR, jak v extravilánu, tak v intravilánu.

V dnešním stavu jsou pozemky stavby využívány stejně, jako po provedené rekonstrukci.

Stavebním pozemkem bude jednoznačně a pouze stávající těleso dráhy, tedy vlastní plocha traťového či staničního kolejiště, případně přilehlé pozemky patřící do dražního obvodu.

Ve výjimečných a nezbytně nutných případech, se stanou stavebními pozemky i pozemky v cizím vlastnictví, nebo jejich části, navazující na pozemky dráhy, ale jen a pouze pro dočasné zábory pro přístup ke stavebním objektům.

Přehled vlastnických vztahů a stávajícího využití pozemků pod tělesem dráhy dle aktuálních výpisů z KN je sumarizován v části I této dokumentace.

Dražní doprava na trati Dětmárovice – Petrovice u Karviné je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis, trať je dvukolejná a elektrizovaná.

A.1.5 Údaje o provedených průzkumech a napojeních na dopravní infrastrukturu

V rámci projektové přípravy byly provedeny nutné průzkumy a doplnění zaměření v potřebném rozsahu stavby.

Jejich rozsáhlá sumarizace, včetně závěrů a vyhodnocení, je provedena v samostatné kapitole Souhrnné technické zprávy.

Vybrané průzkumy, které mají specifický charakter resp. časovou souvztažnost k realizaci stavby (např. atmogeochemický průzkum), budou realizovány před začátkem stavebních prací dodavatelem stavby.

A.1.6 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

Všechny požadavky dotčených orgánů tak, jak byly vydefinovány v průběhu projednávání technických řešení jednotlivých PS a SO a jsou uvedeny ve vyjádřeních k projektu (doloženo v části dokumentace H. Doklady), byly v dokumentaci projektu stavby zohledněny, zapracovány a projekt tak, jako celek, tyto požadavky splňuje.

Stěžejní vyjádření dotčených subjektů jsou doložena v rámci části H.7 Doklady o jednání s dotčenými orgány a účastníky stavebního řízení. Z důvodu přehlednosti jsou dokumenty této části řazeny jednak dle vyjadřujících se subjektů, které je vydaly, jednak dle jejich datování. Tzn., že závěrečná stanoviska jsou vždy uložena jako poslední!

Vyjádření určitého subjektu jsou seřazena od prvního po poslední. Tzn., že požadavky a neshody, které byly ve starších vyjádřeních, jsou následně překonány, vyřešeny v projektu.

Velká část požadavků a podmínek, uvedených ve vyjádřeních, často směřuje na budoucího – dosud neznámého – dodavatele stavebních prací, či investora stavby. Oba tyto subjekty jsou povinny se komplexně obeznámit s dokladovou částí dokumentace H. a ve vyjádřeních vydefinované podmínky akceptovat!

Se všemi vyjádřeními byli seznámeni projektanti všech PS i SO projektu.

A.1.7 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

Popis je předmětem samostatné kapitoly A.8.

A.1.8 Údaje o splnění podmínek regulačního plánu, územního rozhodnutí

Regulační plán je součástí územně plánovací dokumentace (ÚPD), kterou kromě něj tvoří ještě zásady územního rozvoje (ZÚR) a územní plán (ÚP). Zatímco zásady územního rozvoje se zpracovávají pro území kraje a územní plány se zpracovávají pro území obce, regulační plány se zpracovávají jen pro část obce.

Projekt řeší stavbu, zařazenou mezi stavby veřejně prospěšné a je v souladu s územně plánovací dokumentací.

A.1.9 Vazby na související a podmiňující stavby

Projekt stavby "Dětmárovice – Petrovice - státní hranice PR, BC" byl v průběhu jeho zpracování koordinován s níže uvedenými připravovanými stavbami:

- ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov – Břeclav, investor SŽDC, probíhá postupné zpracování projektu a souběžně již i realizace. Předpoklad ukončení realizace 6/2019.
- DOZ Ostrava Svinov - Petrovice u Karviné st.hr. a Dětmárovice (mimo) - Mosty u Jablunkova st. hr., investor SŽDC, 18. 1. 2018 byla podepsána SOD na Dokumentaci pro stavební povolení. Předpoklad ukončení realizace 12/2020
- „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice“ investor SŽDC, příprava Záměru projektu. Předpoklad ukončení realizace 12/2030.
- Optimalizace trati Český Těšín - Dětmárovice

Detailní soupis a popis souvisejících investičních akcí, s nimiž byl projekt koordinován, je uveden jednak v kapitole A.10, dále pak v Souhrnné technické zprávě.

Koordinace je vždy provedena s přihlédnutím ke stupni dokumentace těchto staveb a předaným podkladům.

A.1.10 Předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby

Zahájení stavby:	03/2020
Dokončení stavby:	07/2022
Délka výstavby:	29 měsíců

A.1.10.1 SP0, Doba trvání 153 dní, od 1. 3. 2020 do 31. 7. 2020.

Během stavebního postupu SP0 budou zahájeny přípravné stavební práce bez nároku na omezení provozu (práce mimo obvod provozované koleje), resp. s minimálními nároky na omezení provozu.

A.1.10.2 SP1, Doba trvání 122 dní, od 1. 8. 2020 do 30. 11. 2020.

V rámci SP1 se předpokládají následující stavební činnosti:

- práce na stavebních úpravách stávající technologické budovy a jejím rozšíření pro instalaci nových technologických zařízení v Žst. Petrovice
- práce na zemním tělese přeložky koleje č. 90 směr Karviná město vč. výstavby opěrné zdi, za provozu na stávající 90. koleji.

V rámci SP1 se předpokládají následující činnosti ve vztahu k zab. zař.:

- ŽST Petrovice u Karviné

A.1.10.3 SP2, Doba trvání 122 dní, od 1. 8. 2020 do 30. 11. 2020.

V rámci SP2 se předpokládají následující stavební činnosti:

- Práce na přestavbě mostu v km 284,364 – podchod Dětmarovice (pod částečně vyloučenými kolejemi č. 1 a 3),
- Práce na kolejích č. 1 a 3 – nad mostem v km 284,364.
- Práce na kolejích a výhybkách v ŽST Dětmarovice – kolej č. 1b, výhybky č. 25, 26, 30, vč. TV – 2 měsíce.
- Demontáž venkovních prvků zabezpečovacího zařízení, v žst. Dětmarovice, překážejících výstavbě. Po dokončení prací jejich opětovná montáž

A.1.10.4 TP1, Doba trvání 90 dní, od 1. 12. 2020 do 28. 2. 2021.

Během stavebního postupu TP1 budou zahájeny přípravné stavební práce bez nároku na omezení provozu (práce mimo obvod provozované koleje), resp. s minimálními nároky na omezení provozu (krátkodobé výluky), např. pro betonáž patek stožárů TV.

A.1.10.5 SP3, Doba trvání 137 dní, od 1. 3. 2021 do 15. 7. 2021.

- Práce na kolejích a výhybkách v ŽST Petrovice – lichá skupina + koleje č. 2 a 6, vč. prací na nástupištích a TV, výhybkách č. 7, 8, 14, 15, 17, 52.
- Práce na svršku přeložky koleje č. 90 směr Karviná město a výhybkách č. 58, 59, 60, 61.
- Práce na 1. TK v úseku Dětmarovice – Odb. Závada – Petrovice u Karviné, vč. TV a zastávce Závada.

A.1.10.6 SP4, Doba trvání 137 dní, od 16. 7. 2021 do 30. 11. 2021

- Práce na kolejích a výhybkách v ŽST Petrovice – sudá skupina
- Práce na 2. TK v úseku Dětmorovice – Odb. Závada (výhybka č. 201) – Petrovice u Karviné, vč. TV a zastávce Závada.

A.1.10.7 TP2, Doba trvání 90 dní, od 1. 12. 2021 do 28. 2. 2022

Během stavebního postupu SP0 budou zahájeny přípravné stavební práce bez nároku na omezení provozu (práce mimo obvod provozované koleje), resp. s minimálními nároky na omezení provozu (krátkodobé výluky), např. pro betonáž patek stožárů TV.

A.1.10.8 SP5, Doba trvání 181 dní, od 1. 2. 2022 do 31. 7. 2022.

- Práce na 1. TK v úseku Petrovice st. hr. PR – Petrovice u Karviné, vč. TV,
- Petrovice u Karviné výhybka č. 1.
- Práce na 2. TK v úseku Petrovice st. hr. PR – Petrovice u Karviné, vč. TV.
- Petrovice u Karviné výhybky č. 2 a 3.

A.1.10.9 SP6, Doba trvání 61 dní, od 1. 3. 2022 do 30. 4. 2022.

V rámci SP6 se předpokládají následující stavební činnosti:

- Práce na zhlaví a přejezdu v ŽST Dětmorovice – výhybkách č. 5, 6, 7, 8,
- práce na zhlaví a přejezdu v ŽST Dětmorovice – výhybkách č. 4, 9, 10.

V rámci SP6 se předpokládají následující činnosti ve vztahu k zab. zař.:

ŽST Dětmorovice:

- Demontáž venkovních prvků zabezpečovacího zařízení překážejících výstavbě. Po dokončení prací jejich opětovná montáž
- Úprava přejezdu P6513 a výměna venkovních prvků.

A.1.10.10 SP7, Doba trvání 92 dní, od 1. 5. 2022 do 31. 7. 2022.

V rámci SP7 se předpokládají následující stavební činnosti:

- Práce na kolejích a výhybkách v ŽST Dětmorovice – koleje č. 2b, 4, 6, částečně č. 2, vč. TV, výhybkách č. 19, 20, 24, 27, 28, 29.

V rámci SP7 se předpokládají následující činnosti ve vztahu k zab. zař.:

- ŽST Dětmorovice:
 - Demontáž venkovních prvků zabezpečovacího zařízení překážejících výstavbě. Po dokončení prací jejich opětovná montáž.

A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

A.2.1 Umístění stavby

Základní lokalizace stavby je provedena v kapitole A.1.1 a to včetně definování dráhy, traťových úseků i situování na katastrálních územích.

Stavba je prostorově rozčleněna na 7 základních úseků, které jsou voleny v návaznosti na stavbu Český těšín-Dětmárovice (dále jen zkráceně PD) a zároveň v souladu se stavebně – technologickými záměry. Předěly mezi jednotlivými traťovými a staničními úseky jsou nejčastěji dány polohou výměnových styků krajních staničních výhybek (neplatí pro profesní celky obecně).

Nová kilometráž trati je proložena osou koleje č. 1 a byla ztotožněna s koncem návazné stavby „Optimalizace trati Ostrava-Petrovice“ bez použití kilometrických abnormalit.

Členění stavby:

Číslo úseku	Úsek stavby	Od km (km kol.č.1)	Do km (km kol.č.1)
41	Žst. Dětmárovice	283,000	285,122
42	t.ú. Dětmárovice-Odb. Závada	285,122	286,610
43	Odbočka Závada	286,610	286,871
44	t.ú. Odb. Závada-Petrovice	286,871	289,699
45	Žst. Petrovice	289,699	292,012
46	t.ú. Petrovice-st. hranice PR	292,012	292,625
47	Odb. Závada-Odb. Koukolná	0,087	1,207

Upozornění: *Vzhledem ke specifickým jednotlivých profesí není možné generelně stanovit prostorové předěly s obecnou platností pro všechny profesní specializace a proto výše uvedené údaje nejsou generelně závazné.*

Do stavby jsou dále, zahrnuty i lokální úpravy – zejména technol. zařízení, realizované v lokalitě žst. Karviná.

Na přeshraničním úseku Petrovice u Karviné (ČR) – Zabrzdydowice (PR) je organizována doprava, kterou upravuje „Místní pohraniční ujednání o spolupráci provozovatelů drah na úseku přeshraničního provozu Petrovice u Karviné (ČR) – Zebrzydowice (PR)“ v platném znění.

A.2.2 Stručný popis stavby – příprava, obsah, účel a funkce

Při modernizaci a optimalizaci železničních drah, zařazených do evropského železničního systému - určených sdělením Ministerstva dopravy ČR č. 111/2004 ze dne 25.2.2004, se postupuje podle jednotné koncepce stanovené Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky (dále jen směrnice SŽDC č.16).

Stavba " Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR, BC " je zařazena dle územně plánovací dokumentace mezi **veřejně prospěšné dopravní stavby**, při níž dojde k modernizaci resp. rekonstrukci vybraného úseku železniční tratě, která je součástí III. železničního tranzitního koridoru České republiky (Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Ostrava – Petrovice u Karviné – Dětmárovice – Mosty u Jablunkova – st. hranice SR) - úseku Mosty u Jablunkova st.hr. – Bohumín (TDNÚ CLS001 - označení tratě dle předpisu SŽDC (ČD) M12, používané v IS a pro statistické údaje).

Ve smyslu zákona č.266/1994 Sb. se jedná o dráhu CELOSTATNÍ, dle směrnice GŘ SŽDC č.16 o trať zařazenou do vybrané sítě ČR, která je součástí hlavní evropské sítě, tj. TEN-T.

Po provedení rekonstrukce resp. modernizace vybrané žel. tratě bude – v optimalizovaných úsecích – dosaženo standardních parametrů železničních koridorových tratí, které budou dodrženy jak na širé trati, tak v lokalitách příslušných železničních stanic či uzlů.

Účelem stavby "Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR, BC" je odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zlepšení technického stavu řešené trati, zajištění parametrů interoperability a zajištění splnění požadavků platné legislativy.

Stavba „Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR, BC“ je liniovou stavbou, která je rozložena na úseku trati mezi žst. Dětmárovice (včetně) km 283,000 až na státní hranici s Polskou republikou v km 292,625, v celkové délce cca 9,625 km.

Obecným výsledkem stavby "Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR, BC" bude naplnění základních cílů, kterými jsou zkrácení cestovní doby, zvýšení pohodlí a bezpečnosti cestujících a celkové zajištění spolehlivosti vlakové cesty, apod.

V rámci projektu je navržena sanace železničního spodku, obnova železničního svršku, vybudování nástupišť, a to včetně nástupišť ostrovních s mimoúrovňovým bezbarierovým přístupem. Na požadované parametry budou rekonstruovány vybrané stávající mostní objekty a propustky, modernizovány či nově vybudovány budou drážní technologické pozemní objekty, zastřešení nástupišť. Je navržena modernizace zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudých zařízení. Nové kabeláže ve stanicích budou prioritně umístěny do kabelovodů. Do stavební části je dále zahrnuta rekonstrukce trakčního vedení a ukolejení, elektrický ohřev výhybek, přeložky, úpravy a přípojky kabelových vedení, osvětlení. V nezbytně nutné míře jsou navrženy přeložky a ochrany dotčených inženýrských sítí a to i mimo správu objednatele.

Vzhledem k podlimitním naměřeným hodnotám hluku není třeba provádět protihlukové stěny, či individuální protihluková opatření.

Nový návrh odvodňovacího zařízení zachovává původní koncepci odvodnění s doplněním na podmínky dnešní trasy dle následujících zásad:

Navržené odvodnění zajišťuje pouze odtok povrchových vod z drážního tělesa, zásadně se neodvodňuje území lesa a nesnižuje se hladina podzemní vody v přilehlých.

Stávající systém příkopů zůstává zachován.

Příkopy a další odvodňovací zařízení se vyústí do vodotečí, propustků, mostů a recipientů (lužinných vodních ploch s volnou hladinou).

Příkopy, které budou případně umístěné pod hladinou podzemní vody, budou navrženy se zpevněnými svahy.

Nově upravované tvary zemního tělesa budou navrženy tak, aby byly minimalizovány zábory pozemků.

Nově navržený systém odvodňovacích příkopů vychází ze stávajícího stavu, kdy jsou příkopy pouze výškově upraveny tak, aby odpovídaly nově navržené niveletě a zajišťovaly odvodnění navržených sanačních vrstev. Současně bude odtěžen výzisk uložený na svazích drážního tělesa event. na přilehlém terénu. Obnova podélného odvodnění zemního tělesa na trati bude realizována zřízením nových příkopů nebo vyprofilováním stávajících příkopů, které budou mít dno zpevněny příkopovými tvárnicemi (TZZ3) nebo u rigolů pak příkopovými tvárnicemi s lichoběžníkovým profilem (TZZ4) uložených v loži z drceného kameniva. Podélný sklon příkopů je ve většině případů shodný se sklonem nivelety koleje (v rozmezí od min.2‰ do 18,3 ‰). Sklony svahů příkopů budou 1:1,5 na straně ke koleji, 1:1,75 na straně do terénu a 1:1,5 na straně do terénu v zářezu tvořeném zvětralými pískovci. Příkopy jsou vyústěny ke stávajícím mostním objektům nebo k patě drážního svahu s napojením na existující vodoteče či recipienty.

Údaje o umístění stavby (trať. úsek, obec, lokalizace) jsou uvedeny v kapitole A.1.1.

A.2.3 Základní technické parametry a záměry optimalizace

Základní určení rozsahu a obsahu optimalizace trati, které bude provedeno v rámci realizace stavby "Dětmárovice – Petrovice u K. – státní hranice PR, BC", bylo definováno v předchozím stupni, Záměru projektu stavby. Záměry a opatření vyplývající ze zadávacích podmínek, byly zapracovány do souhrnných částí dokumentace i do jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů, jejichž skladba byla vytvořena v tomto stupni PD.

V projektu stavby jsou tyto záměry v rámci podrobného technického řešení upřesněny, rozšířeny nebo redukovány, vždy v závislosti na doplněných podkladech a výsledku technického projednání v rámci zpracování projektové dokumentace projektu stavby. V několika málo případech došlo po rozpracování detailů technického řešení z přípravné dokumentace k zavedení doplňujících podobjektů vybraných SO resp. PS, aby stavba byla řešena komplexně, se všemi vzájemnými profesními vazbami, v souladu s aktuálně platnou legislativou.

Základním předmětem stavby je optimalizace dotčené kolejové trasy, tj. hlavních a předjízdňých kolejí, tzn. rekonstrukce železničního svršku a spodku a to v celém úseku stavby, s výjimkou propojovacího úseku bez plné optimalizace. Směrové a výškové poměry jsou základními faktory, které limitovaly rychlostní návrh. Projektant ve svém řešení dodržel požadavek investora stavby na minimalizaci nutných záborů mimodrážních pozemků. Převážná část nově optimalizované tratě je nově vedena v trase stávajícího drážního tělesa.

V traťových kolejích, hlavních a předjízdňých staničních kolejích je, v souladu se „Zásadami modernizace“, navrhována rekonstrukce stávajícího železničního svršku za svršek s kolejnicemi 60E2 na bezpodkladnicových betonových pražcích s pružným upevněním.

Výhybky v hlavních a předjízdňých kolejích jsou navrženy tvaru UIC 60, 2.generace na betonových pražcích se žlabovými pražci. Výhybky situované mimo hlavní a předjízdňé koleje jsou navrženy nové, 1.generace na dřevěných pražcích, v případě dostupnosti regenerovaného materiálu budou přednostně použity výhybky regenerované.

Všechny nově vkládané výhybky budou vybaveny čelistovými závěry a budou vevařeny do bezстыkové koleje.

Při provádění prací na železničním svršku se mj. předpokládá částečná recyklace šterku, vyzískaného z kolejového lože.

V rámci stavby bude dotčeno šest úrovnových přejezdů.

Přejezd P6513, km 285,0345
Přejezd P6514, km 287,7338
Přejezd P6515, km 289,4036
Přejezd P6516, km 289,5994
Přejezd P6517, km 291,7853
Přejezd P8291, km 0,687

Rozsah sanací železničního spodku a umělých staveb byl upřesněn na základě geotechnického průzkumu, včetně jeho doplnění v rámci předprojektové a projektové přípravy. Návrh železničního spodku je proveden na podkladě geotechnického posouzení tak, aby vyhověl požadované třídě zatížení D4 UIC.

Součástí objektů žel. spodku je rovněž rekonstrukce - respektive zřízení - nového odvodňovacího systému kolejiště, a to jak v dopravnách, tak i na přilehlých traťových úsecích.

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce nástupišť v žst. Dětmárovice (ostrovní nást. 2), zast. Závada (obě krajní nást.), žst. Petrovice (ostrovní nást. 2 a 1. nást. krajní). Výška rekonstruovaných nástupišť bude činit 550 mm nad T.K.

Při optimalizaci dojde k přečíslování kolejí, výhybek, výkolejek i návěstidel.

Provozní soubory zabezpečovacího zařízení řeší vybudování nových definitivních staničních zabezpečovacích zařízení (dále SZZ) elektronického typu s kolejovými obvody 275 Hz ve stanicích Dětmárovíce a Petrovíc a nových definitivních traťových zabezpečovacích zařízení (dále TZZ) – trojznakového autobloku elektronického typu s kolejovými obvody 75 Hz v mezistaničních úsecích Dětmárovíce - Petrovíc, Petrovíc st. hranice PR, Koukolná - Závada. Zařízení TZZ bude integrováno do elektronických SZZ a umístěno ve stavebních ústřednách v těchto stanicích Dětmárovíce, Petrovíc.

V žst. Dětmárovíce bude ovládání nových výhybek zapojeno do stávajícího rozvodu SZZ.

V rámci stavby bude pokládána nová sdělovací kabelizace od Dětmárovíc do Petrovíc a ke státní hranici.

Ve všech dopravních bude vybudována nová místní kabelizace, stanice i zastávky budou vybaveny novým rozhlasem pro cestující, novým informačním zařízením, hodinami, dispozičním spojuvácem, novou strukturovanou kabeláží a drobným sdělovacím zařízením.

Technologické objekty budou střeženy zařízením EZS a zabezpečovací prostory i ASHS. Upraven bude i stávající radiový systém TRS, který bude v jednotlivých stanicích doplněn o místní radiové síť.

Součástí stavby jsou i nutné přeložky stávajících sítí ČEZ, plynu a vodovodu. Zejména se jedná o dálkový kabel SŽDC, s.o., který musí být v provozu po celou dobu stavby.

Důležitou částí optimalizační stavby je i úplná či částečná rekonstrukce vybraných mostních objektů a propustků, jejichž rozsah opět vychází ze Záměru projektu, který předcházela této PD a z výrobních porad Projektu. Z mostů a umělých staveb, evidovaných a situovaných v řešeném úseku, je do stavby zařazeno celkem 15 stavebních objektů.

Z celkového množství 15 stavebních objektů se jedná o 8 rekonstrukcí dotčených mostů, 1 nový a jeden rekonstruovaný podchod pro cestující veřejnost, 5 rekonstr. propustků.

Mezi nejvýznamnější mostní inženýrské objekty této stavby je možno zařadit komplexní rekonstrukci podchodu v žst. Dětmárovíce a kompletní přestavbu železničního mostu vedoucího pod kolejištěm žst. Petrovíc.

Součástí optimalizační stavby je i realizace několika větších či menších zejména technologických pozemních objektů. Obsahově se jedná především o úpravy stávajících objektů na drážních pozemních objektech, dále o zastřešení nástupišť, výstupů z podchodů, či o výstavbu kabelovodů a kolektorů.

Stavbou budou dotčeny i některé inženýrské sítě (vodovody, plynovody, kanalizace), které na mnoha místech kříží optimalizovanou trať. Ty budou buď ochráněny, nebo jsou navrženy úpravy, nejčastěji formou přeložek těchto zařízení.

V rámci stavby bude provedena částečná rekonstrukce trakčního vedení ve stanicích Dětmárovíce a Petrovíc. Úplná rekonstrukce TV v traťových úsecích Dětmárovíce-Petrovíc-st. hranice a Koukolná-Závada. Trakční podpěry budou mj. využity pro upevnění svítidel a rozvodů venkovního osvětlení ve stanicích a v celém úseku stavby bude na trakční podpěry upevněn závěsný kabel 22 kV - v rámci zavedení jednotného systému napájení drážních elektrických zařízení.

Nedílnou součástí stavby je také řešení otázek vlivu stavby na životní prostředí a řešení omezení působení hluku železničního provozu na okolní zástavbu. Byla provedena protihluková studie a na základě jejího závěru nebude potřeba dalších opatření potlačujících hluk z drážní dopravy.

A.2.4 Projektované kapacity stavby

Níže uvedený tabulkový přehled obsahuje pouze vybrané základní údaje, charakterizující tuto optimalizační stavbu.

Kapacitní údaj a popis	jednotka	výměra
Železniční svršek, spodek a nástupiště		
		11
Traťové koleje	m	522.00
		3
Žel. stanice	m	953.00
Počet nových výhybek		
- Žst. Dětmárovice	ks	31.00
- Odb. Závada	ks	4.00
- Žst. Petrovice u Karviné	ks	25.00
Nástupiště		
- Žst. Dětmárovice	m + m	257+25
- Zast. Závada	m + m	60+60
- Žst. Petrovice u Karviné	m + m	250+90
Nová úrovňová ve stanicích	m	-
Rekonstrukce nástupištní hrany (žst. Dětmárovice)	m	25.00
Zabezpečovací zařízení		
Dopravný s novým elektronickým staničním zab. zař. 3. kategorie	ks	1
Počet výhybek nově zabezpečených elektronickým SZZ	ks	88
Z toho: Výměnový elektromotorický přestavník	ks	77
Elektromotor přestavníku pro výkolejky	ks	11
Elektromagnetický zámek	ks	0
Dopravný s úpravou stávajícího staničního zab. zař. 3. kategorie typu ESA11	ks	1
Dopravný s úpravou stávajícího staničního zab. zař. 3. kategorie typu WSSB GS II.	ks	0
Obousměrný autoblok tříznakový decentralizovaný na dvoukolejně trati s LVZ upravený a doplněný (dočasná funkčnost)	km	1.035
Obousměrný autoblok nový tříznakový elektronický (2 kol.)	km	1.014
Obousměrný autoblok tříznakový stávající elektronický (2 kol.) - upravený a doplněný	km	4.178
Automatické hradlo bez hradla na trati (1 kol.)	km	0
Přejezdy nově zabezpečené přejezdovým zařízením PZS 3ZBI	ks	1
Přejezdy s úpravou stáv.přejezdového zab. zařízení PZS 3ZBI	ks	-
Sdělovací zařízení		
Traťový metalický kabel	km	11.3
Traťový optický kabel	km	0.2
Místní kabelizace	dopraven	2
Zapojovače	stanice	2
EPS + EZS	dopraven	3

Informační zařízení	stanice	3
Rozhlas pro cestující	stanice	3
Dispečerská řídicí technika (DŘT)		
Rekonstrukce DŘT (HW+SW)	ks	6
Železniční mosty a propustky		
Nový most	ks	0
Nový propustek	ks	0
Nové podchody pro cestující	ks	0
Nová technologická lávka	ks	0
Nová návěštní lávka	ks	0
Návěštní krakorec	ks	0
Rekonstrukce technologické lávky	ks	0
Rekonstrukce mostního objektu	ks	10
Rekonstrukce propustku	ks	5
Zárubní nebo opěrné zdi	ks	0
Nový silniční nadjezd	ks	0
Rekonstrukce silničního nadjezdu	ks	0
Rušení propustku (součást SO žel. spodku)	ks	0
Potrubní vedení		
Přeložky vodovodu	m	155.5
Zatrubnění vodoteče	m	135.5
Pozemní objekty		
Výpravní budovy – stavební úpravy	ks	2.00
Zastřešení nástupišť – stavební úpravy, rekonstrukce	m2	742.30
Přístřešky na nástupišťích	ks	2.00
Kabelovody	m	819.00
Technologická budova - stavební úpravy	ks	1.00
Trafostanice – stavební úpravy	ks	2.00
Trakční vedení		
Délka stavebních úprav – širá trať	km	5761
Délka stavebních úprav – dopravní	km	3953
Silnoproudé rozvody a zařízení		
Nové napájecí stanice 22kV	ks	2
Trafostanice 22/0,4kV	ks	2
Rekonstruované rozvodny nn	ks	3
Dálková diagnostiky technologických zařízení ŽDC	ks	3
Rekonstrukce osvětlení v železničních stanicích	ks	2
Rekonstrukce osvětlení na železničních odbočkách	ks	1
Uzemňovací soustavy	ks	3
Délka kabelů pro DOÚO	m	7200

Délka kabelů nn	m	16500
Délka závěsného kabelu 22kV	m	6443
Úpravy křížení kabelových vedení nn a VN ČEZ s tratí SŽDC	ks	1
Elektrický ohřev výhybek	ks	60
Spotřeba elektrické energie	MWh	1414
Zábor cizích pozemků		
Trvalý	m2	-
Dočasný	m2	9964
Nárůst/úspora pracovníků	0 / 0	-

A.2.5 Charakteristika území dotčeného stavbou

A.2.5.1 Charakteristika území stavby z geologického hlediska

MORFOLOGICKÉ POMĚRY

Z geomorfologického hlediska zájmové území náleží do provincie Západní Karpaty, oblasti Severní vněkarpatské sníženiny, celku VIIIB-1 Ostravská pánev, podcelek rovněž VIIIB-1 Ostravská pánev. Zájmový úsek trati pak v detailu směrem od západu k východu prochází následující geomorfologické okrsky: VIIIB-1g Orlovská plošina, VIIIB-1b Ostravská niva a VIIIB-1c Karvinská plošina.

GEOLOGICKÁ STAVBA

Geologicky náleží dané území do třetihorní sedimentace v prostoru karpatské čelní předhlubně. Předkvartérní podloží v zájmovém území tvoří terciérní mořské sedimenty spodního badenu (neogén-miocén), reprezentované souvrstvím konsolidovaných vápnitých jílu s nepravidelným výskytem siltovopísčitých lamin a vloček. Kvartérní pokryv v řešené oblasti reprezentují sedimenty glacienní, fluvialní, deluviofluvialní, místy se svrchní polohou přepravených eolických zemín.

Geologická stavba v zájmovém území je pestrá, jednotlivé litogenetické typy kvartérních zemín se v podloží trati poměrně často střídají, předkvartérní sedimenty místy vystupují mělčeji k povrchu do podloží kvartéru.

Zrnitostně variabilní jsou také sedimenty kvartéru – kromě sprašových hlín se jedná o proměnlivě prachově písčité až písčité hlíny a jíly s nepravidelným obsahem klastik, respektive nepravidelně zahliněné až zajiňované šterkovité a písčité zeminy s klastickou příměsí, které podle údajů v geologických mapách na webu ČGS Praha geneticky patří buď mezi fluvialní sedimenty (vyskytující se v okolí koryt vodotečí, které trasa ČD kříží) anebo kombinované deluviofluvialní či glacienní usazeniny – jílovito a hlinitopísčité zeminy s nepravidelnou klastickou příměsí, případně taktéž písky a šterky.

Přirozený geologický profil nepravidelně překrývají antropogenní navážky proměnlivé mocnosti. Kromě tělesa stávající železniční trati se vyskytují zejména v okolí stávajících umělých staveb a komunikací, které zájmový úsek železniční trati kříží.

V návaznosti na geologickou dokumentaci profilů archivních vrtů a penetračních sond v zájmovém úseku železniční trati a jejím okolí byly vyčleněny celkem 4 geotechnické typy GT I až GT IV (viz níže tabulka č. 2), do kterých byly popisované zeminy zařazeny. Zatímco GT typy I až III zahrnují navážky a přirozené kvartérní sedimenty, typ IV reprezentují konsolidované podložní jíly terciéru.

Doplňkově byly GT typy přiřazeny také k materiálům zemní plně v geotechnickém řezu, kde mají význam zejména v odřezových a zářezových úsecích.

A.2.5.2 Soulad s územně plánovací dokumentací

Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy.

Zpracovaný projekt stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci modernizačních požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Všechny nutné zábory vyvstávají z koncepce a požadavků modernizačních, resp. optimalizačních směrnic a norem.

Stavba je z pohledu územně plánovací dokumentace zařazena mezi stavby veřejně prospěšné.

A.2.6 Požadavky na realizaci stavby

A.2.6.1 Uvolnění pozemků a jejich využití po dobu výstavby

Projektová dokumentace je zpracována ještě před určením následného zhotovitele díla. Neúčast dodavatele při zpracování a projednání projektu neumožnila projektantovi detailně dořešit záležitosti organizace výstavby (koordinace s technickými zařízeními stavebníka).

Po výběru konkrétního dodavatele není vyloučeno, že na základě zvolené technologie výstavby bude dodavatel stavebních prací navrhopat určité korekce stavebních postupů a způsobu výstavby. **Projektant na tomto místě upozorňuje, že jakákoliv významná změna stavebních postupů by nutně vedla ke změnám a úpravám, za něž v takovém případě projektant nenese odpovědnost!**

Provádění stavebních prací bude probíhat na staveništích, která se převážně nacházejí na stávajícím železničním tělese, tzn. zejména na pozemcích SŽDC, s.o., či. ČD, a.s.

Vně (mimo) tyto pozemky leží zejména plochy zařízení staveniště, přístupy na staveniště a místa napojení na stávající inženýrské sítě apod.

Část nedrážních pozemků, respektive objektů, bude dotčeno individuálními protihlukovými opatřeními (úpravy nebo výměny oken).

Většina rekonstruovaných mostních objektů, objektů železničního spodku, či přeložek potrubních vedení, vyžaduje zřízení ploch pro zařízení staveniště. Jedná se o dočasné zábory do jednoho roku výstavby.

Rovněž staveništní komunikace, které jsou navrženy mimo veřejné cesty a na nedrážních pozemcích, jsou považovány za dočasné zábory.

Všechny zábory drážních i nedrážních pozemků jsou podrobně dokumentovány v části projektu „I. Geodetická dokumentace“, kde je uvedena i detailní specifikace těchto pozemků.

Plochy zařízení staveniště pro výstavbu SO byly navrženy projektantem bez konzultace s budoucím dodavatelem. Jednotlivá staveniště a plochy ZS pro SO musí být uvolněny před zahájením stavebních prací podle harmonogramu výstavby.

A.2.6.2 Demolice a skládky, způsob jejich provedení

Bilance materiálu ze zemních prací, stavebních úprav a demolice, stejně jako umístění a rozsah skládek – vše je souhrnně popsáno v části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství a v části F. Zásady organizace výstavby.

Problematika odpadového hospodářství je řešena v souladu s platnou legislativou – zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a prováděcími vyhláškami k tomuto zákonu.

Množství, uvedené v souhrnné části projektové dokumentace, odpovídá výkazům výměr jednotlivých SO a PS.

V části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství a v části F. Zásady organizace výstavby dokumentace ke stavebnímu povolení, jsou uvedeny vytipované skládky. Na tomto místě je třeba upozornit, že **rozhodující množství odpadů bude převáženo po železnici** (výkopová zemina, šterkové lože). Pokud odpady materiálově nebude možno využít, bude nutné tyto předat oprávněným osobám v souladu se zákonem o odpadech, provozujícím příslušná zařízení k odstraňování či využívání odpadů.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat nakládání s nebezpečnými odpady. Zemina a šterk zejména z okolí výhybek, u kterých lze předpokládat znečištění nebezpečnými látkami, bude odtěžena samostatně a bez mezideponií (meziskládek) odvezena do příslušného zařízení na odstranění takovýchto odpadů.

Během demolic budou demolované objekty kropeny vodou z důvodu ochrany ovzduší před prašnými částicemi. Materiály vhodné k recyklaci budou recyklovány na recyklačních základnách. Nebezpečné odpady budou odstraňovány dle typu na biodegradační ploše nebo ve spalovně (v krajním případě na skládce nebezpečného odpadu).

Ostatní odpady budou odvezeny na skládky v okolí stavby. Bližší podmínky nakládání s odpady jsou podrobně rozpracovány v části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství.

A.2.6.3 Likvidace porostů

Keřové porosty a stromy budou káceny v období vegetačního klidu – tj. od listopadu do března (včetně). Odpadní biomasa bude zpracována v kompostárně (štěpkování přímo v tomto zařízení). Likvidace dřevin je řešena samostatným stavebním objektem.

A.2.6.4 Geodetická kontrola vytyčovací sítě

Vzhledem ke skutečnosti, že střední část stavby se nachází na okraji území ovlivněného důlní činností, je bezpodmínečně nutné, aby zhotovitel před započatím stavební činnosti zkontroloval souřadnice a výšky bodů vytyčovací sítě!

V případě zjištění nenormových poklesů dotčeného území stavby, je třeba aktualizovat projekt prováděcí dokumentaci zhotovitele.

A.2.6.5 Přeložky a vytýčení inženýrských sítí

V rámci technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů silnoproudých rozvodů, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, jsou navržena křížení těchto vedení pod kolejemi.

Součástí stavebních objektů železničního spodku (platí jak pro traťový úsek, tak pro stanici) je vždy i zřízení chrániček pro nové rozvody inženýrských sítí pod rekonstruovanými kolejemi (tj. pod kolejemi, které jsou součástí optimalizace resp. pod kolejemi, u kterých je navržena sanace žel. spodku), a které budou zřizovány souběžně s pracemi žel. spodku. V dokumentaci SO žel. spodku jsou tyto chráničky zapracovány do přehledné tabulky, v rozpočtech těchto SO jsou zahrnuty náklady na zřízení těchto chrániček.

V ostatních případech křížení nových sítí s kolejištěm mimo (prostorově i časově) výstavbu nového železničního spodku, jsou chráničky technicky zpracovány, navrženy a zahrnuty do nákladů té profese, resp. toho SO nebo PS – který touto novou sítí kolejiště kříží.

Znamé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny. Nicméně toto nezbavuje dodavatele povinnosti před zahájením prací jednotlivé sítě vytýčit. Kvalita informací a provedení přesné identifikace a polohy jednotlivých sítí byla různé úrovně, od velmi přesných a vytýčených poloh v souřadnicích, až po orientační zákresy v mapách velkých měřítek.

Obecně platí, že veškeré polohy stávajících sítí je nutno považovat za údaje informativní (zejména pokud se týká výškového vedení sítí) a vždy je nutné provést před stavbou - jednotlivými správcovskými organizacemi - souhrnné vytýčení všech sítí přímo v terénu!

A.2.6.6 Omezující opatření při přípravě a realizaci stavby

Dopady na výluky dopravy jsou zapracovány v rámci části dokumentace B.2.2 Dopravní technologie v průběhu výstavby a v části F. Zásady organizace výstavby.

A.2.6.7 Zneškodnění nebezpečných odpadů

Odpady vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou. Původce je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo zneškodnění a je povinen zařadit

odpad podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů (vydán vyhláškou MŽP č. 381/2001 Sb.).

Odpady musí být zabezpečeny před nežádoucím únikem, zcizením nebo znehodnocením. Původce je povinen si ověřit, že ten, komu odpady předává, má oprávnění k nakládání s odpady, a to především u odpadů zařazených do kategorie nebezpečný.

Do kategorie nebezpečného odpadu patří především znečištěný štěrk a zemina, dřevěné pražce, azbest, ředidla, nátěrové hmoty apod.

Největší objem kontaminovaného odpadu bude tvořit zejména štěrk a zemina z kolejového lože, zasažené škodlivými látkami. Toto se týká především oblastí pod výhybkovými výměnami, míst pravidelných stání hnacích jednotek kolejových vozidel, odstavných kolejí.

Zpracovatel geotechnického průzkumu stanovil nutnost odtěžení 15 m³ na jednu snášenou výhybkovou jednotku a na místa pravidelného stání (pravidelného zastavování) lokomotiv (u nástupišť či odjezd. návěstidel).

Stávající štěrkové kolejové lože bude po recyklaci částečně využitelné pro účely stavby. Po upřesnění zpracovatelem geotechnického průzkumu byla stanovena následující **využitelnost materiálu štěrkového lože**:

- 40% na předrcení do podkladních vrstev železničního spodku (štěrkodrt')
- 60% na skládku

V rámci projektové přípravy byly provedeny průzkumy zájmového území z hlediska kontaminace štěrkového lože a zemin pod štěrkovým ložem. Výsledky dokládají znečištění v některých úsecích, a to převážně ropnými látkami. Během stavby budou separovány znečištěné zeminy a štěrk a budou podrobeny dekontaminaci.

Během stavby budou prováděny další rozborů a dle výsledků a porovnání s limitními hodnotami bude rozhodnuto o možnosti použití přebytečných materiálů k rekultivaci lomu, využití ve stavbě nebo k nutnosti dekontaminace (biodegradační plocha).

Nakládání se zbytkovým materiálem z recyklace - odpadem (až 60 %) je však vždy nutno provádět s ohledem na výsledky rozborů kontaminace materiálu!

Odpad kategorie nebezpečný bude vznikat rovněž v souvislosti se stavební činností dodavatelské firmy. Přesnou specifikaci tohoto druhu odpadů (organická rozpouštědla, odpady barev a laků, sorbenty, čistící tkaniny filtrační materiály, hydraulické oleje, brzdové kapaliny, apod.) není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení dodavatelské firmy a bude vycházet z použitých technologií dodavatele stavebních prací.

Nebezpečné odpady budou odstraňovány dle typu na biodegradační ploše (znečištěný štěrk a zemina) nebo ve spalovně (dřevěné železniční pražce), v krajním případě na skládce nebezpečného odpadu. Bližší podmínky nakládání s odpady jsou podrobně rozpracovány v části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství.

A.2.6.8 Zvláštní požadavky na investora a dodavatele stavebních prací akce

- V DSP bude zajištěno vydání rozhodnutí o kácení.
- Kácení bude probíhat v termínu od 1.10. do 31.3. běžného roku mimo vegetační a hnízdní období.
- Minimalizovat plošný rozsah ZS.
- Opatření k zamezení sekundární prašnosti – klopení staveniště, deponií zemin, komunikací.
- Zemní práce budou prováděny v nezbytně nutném rozsahu, budou minimalizovány zásoby sypkých materiálů a ostatních zdrojů prašnosti.
- Udržování stavebních mechanismů v dobrém tech. stavu.
- Umístění čistících zařízení u výjezdů z účelových komunikací a neprodlené čištění komunikací (nejpozději do 8 hodin po znečištění).
- Vozidla převážející sypké materiály budou zakrytována.

- Před kolaudací budou místní komunikace uvedeny do původního stavu.
- Na stavbě bude ekodozor pro zajištění vhodného provedení prací s návazností a respektem k existenci plazů.
- Jednotlivé druhy odpadu budou tříděny a shromažďovány zvlášť.
- Práce v korytech vodních toků budou prováděny od 1.9. do 31.3. mimo období rozmnožování vodních živočichů.
- Při dlouhodobém zakalování vody ve vodních tocích (trvajícím déle než 5 dní) budou práce v korytě omezeny, aby nedocházelo k trvalému zabahnění žaber ryb a k jejich následnému úhynu.
- Prováděním stavebních prací nedojde k likvidaci zvodněných výmolů na příjezdových komunikacích v období rozmnožování obojživelníků v jarních měsících. V případě jejich zavezení je nutno vytvořit náhradní biotopy. Lokality s výskytem obojživelníků budou v případě zahájení stavby v jarních měsících zabezpečeny pomocí plůtkových bariér nebo odchytových zařízení.
- Parkování, údržba a čerpání pohonných hmot bude prováděno mimo prostor stavby, zejména mimo dosah vodních toků a ploch.
- Musí být zamezeno úniku ropných a ostatních nebezpečných látek do vodotečí a jejich okolí. Pro případ havárie musí být k dispozici sorpční přípravky na sanaci ropné skvrny a norná stěna.
- Neumísťovat zařízení staveniště do EVL a PO, nevytvářet zde žádné manipulační ani skladovací plochy.
- Neprovádět rušivé stavební práce v terénu v hnízdním období bukáčka malého, ledňáčka říčního a slavíka modráčka, tedy v období od začátku dubna do srpna v blízkosti lokalit jejich výskytu.
- Pro stavební práce v oblasti Karvinských rybníků využívat dopravu materiálů po vlastním železničním tělese.
- Nekácet starší živé duby, právě tyto duby jsou důležité pro vývoj larev páchníka hnědého.
- Na místech, na kterých došlo k narušení povrchu půdy, a/nebo byly realizovány dílčí stavební objekty, je nutno monitorovat nástup nepůvodních druhů rostlin (neindigenofytů) a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody (např. Krajský úřad Moravskoslezského kraje) nebo odbornou organizací (AOPK ČR Ostrava) přistoupit v souladu s plánem managementových opatření k jejich likvidaci.
- Při práci v blízkosti vodních ploch, tedy v celém úseku Karvinských rybníků a nivy řeky Olše musí být věnována maximální pozornost prevenci jakékoli havárie, např. úniku ropných látek z mechanizace do vodního prostředí.

BĚHEM VÝSTAVBY JE TŘEBA V BLÍZKOSTI OBYTNÉ ZÁSTAVBY DODRŽET NÁSLEDUJÍCÍ OPATŘENÍ:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB(A)).
- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích. (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb. Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů, uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

A.3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Dokumentace pro stavební povolení je zpracována na základě podkladů, které byly projektantovi předány objednatelem zakázky a byly specifikovány ve smlouvě o dílo mezi objednatelem a zhotovitelem projektové dokumentace.

Mimo těchto vstupních podkladů, zpracovatel provedl jejich další nutné doplnění tak, aby mohla být dokumentace zpracována v požadovaném rozsahu a kvalitě.

A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

A.3.1.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty dle stupně projekt (P), dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP)

D. Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 41-21-01	ŽST Dětmárovice, úprava SZZ
PS 41-21-02	ŽST Dětmárovice, úprava ETCS
PS 43-21-01	Odb. Závada, úprava SZZ
PS 43-21-02	Odb. Závada, úprava ETCS
PS 45-21-01	ŽST Petrovice u Karviné, SZZ
část A	ŽST Petrovice u Karviné, definitivní SZZ
část B	ŽST Petrovice u Karviné, provizorní SZZ
PS 45-21-02	ŽST Petrovice u Karviné, úprava ETCS
PS 47-21-01	Odb. Koukolná, úprava SZZ
PS 47-21-02	Odb. Koukolná, úprava ETCS

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 42-21-11	Odb. Závada - Dětmárovice, úprava TZZ
PS 42-21-12	Odb. Závada - Dětmárovice, úprava ETCS
PS 44-21-11	Petrovice u Karviné - Odb. Závada, TZZ
PS 44-21-12	Petrovice u Karviné - Odb. Závada, úprava ETCS
PS 46-21-11	Petrovice u Karviné - PR, TZZ
PS 47-21-11	Odb. Závada - Odb. Koukolná, úprava TZZ
PS 47-21-12	Odb. Závada - Odb. Koukolná, úprava ETCS

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZZ)

PS 99-21-41	CDP Přerov, úprava a doplnění zařízení ETCS a DOZ
PS 99-21-42	CDP Přerov, doplnění pracoviště provozních dispečerů

D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol

PS 44-21-61	Indikátor horkoběžnosti kol v km 289,375
-------------	--

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 41-22-01	ŽST Dětmárovice, MK
PS 42-22-01	T.ú. Dětmárovice - Petrovice u K., TK
PS 42-22-02	T.ú. Dětmárovice - Petrovice u K., přenosový systém, úprava a doplnění
PS 42-22-03	T.ú. Dětmárovice - Petrovice u K., úprava DOK
PS 45-22-01	ŽST Petrovice u K., MK
PS 46-22-01	T.ú. Petrovice - státní hranice, DOK+TK
PS 47-22-01	Odb. Závada - odb. Koukolná, ochranný kabel

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, AZS,...)

PS 41-22-11	ŽST Dětmárovice, EZS a LDP
PS 41-22-12	ŽST Dětmárovice, zapojovač, doplnění
PS 41-22-13	ŽST Dětmárovice, sdělovací zařízení, doplnění
PS 44-22-11	Zast. Závada, EZS a LDP
PS 45-22-11	ŽST Petrovice u K., EZS a LDP
PS 45-22-12	ŽST Petrovice u K., zapojovač, doplnění
PS 45-22-13	ŽST Petrovice u K., sdělovací zařízení, doplnění

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas, pragotrony, kamery)

PS 41-22-21	ŽST Dětmárovice, rozhlasové zařízení
PS 41-22-22	ŽST Dětmárovice, informační zařízení
PS 44-22-21	Zast. Závada, rozhlasové zařízení
PS 44-22-22	Zast. Závada, informační zařízení
PS 44-22-23	Zast. Závada, kamerový systém
PS 45-22-21	ŽST Petrovice u Karviné, rozhlasové zařízení
PS 45-22-22	ŽST. Petrovice u Karviné, informační zařízení

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 41-22-41	Žst. Dětmárovice, úprava DDTS ŽDC
PS 45-22-41	Žst. Petrovice u Karviné, úprava DDTS ŽDC
PS 99-22-01	ED Ostrava, úprava DDTS ŽDC

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 41-26-01	Žst. Dětmárovice, úprava DŘT
PS 41-26-02	TM Dětmárovice, úprava DŘT
PS 43-26-01	Odb. Závada, DŘT
PS 45-26-01	Žst. Petrovice u Karviné, úprava DŘT
PS 45-26-02	SpS Petrovice u Karviné, úprava DŘT
PS 99-26-01	ED Ostrava, úprava DŘT

D.3.5 Technologie transf. Stanic

PS 41-23-21	ŽST. Dětmárovice, TM - NTS 22kV
PS 43-23-21	Odbočka Závada, TTS 22/0,4kV

PS 45-23-21	ŽST Petrovice u K., NTS22kV a STS 22/0,4kV
PS 45-23-21.1	ŽST Petrovice u K., provizorní TS 22/0,4kV

D.3.7 Provozní rozvod silnopródu

PS 45-23-61	ŽST Petrovice u K., rozvodna nn
-------------	---------------------------------

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

PS 41-24-01	ŽST Dětmárovice, výtahy k přístupu na nástupiště z podchodu
PS 45-24-01	ŽST Petrovice, výtahy k přístupu na nástupiště z podchodu

E. Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 41-33-01	ŽST Dětmárovice, železniční svršek
SO 41-33-11	ŽST Dětmárovice, železniční spodek
SO 42-33-01	Dětmárovice-Odb. Závada, železniční svršek
SO 42-33-11	Dětmárovice-Odb. Závada, železniční spodek
SO 43-33-01	Odbočka Závada, železniční svršek
SO 43-33-11	Odbočka Závada, železniční spodek
SO 44-33-01	Odb. Závada – Petrovice u K., železniční svršek
SO 44-33-11	Odb. Závada – Petrovice u K., železniční spodek
SO 45-33-01	ŽST Petrovice u K., železniční svršek
SO 45-33-11	ŽST Petrovice u K., železniční spodek
SO 46-33-01	Petrovice u K. – PR, železniční svršek
SO 46-33-11	Petrovice u K. – PR, železniční spodek
SO 47-33-01	Odb. Koukolná – odb. Závada, železniční svršek
SO 47-33-11	Odb. Koukolná – odb. Závada, železniční spodek

E.1.1 Výstroj a označení trati

SO 90-15-01	Dětmárovice-Petrovice u Karviné-státní hranice PR, výstroj trati
-------------	--

E.1.2 Nástupiště, rampy

SO 41-14-01	ŽST Dětmárovice, nástupiště
SO 44-14-01	Zastávka Závada., nástupiště
SO 45-14-01	ŽST Petrovice u K., nástupiště

E.1.3 Přejezdy

SO 41-33-21	Přezd P6513, km 285,0345
SO 44-33-21	Přezd P6514, km 287,7338
SO 44-33-22	Přezd P6515, km 289,4036
SO 44-33-23	Přezd P6516, km 289,5994
SO 46-33-21	Přezd P6517, km 291,7853
SO 47-33-21	Přezd P8291, km 0,687

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 41-20-01	Železniční most č.6630 v km 284,364, podchod v Žst. Dětmárovice
SO 42-20-01	Železniční most č. 5512 v km 286,258, most přes Olši
SO 42-20-91	Železniční most v km 286,355
SO 43-20-91	Železniční most č. 5514 v km 286,676
SO 44-20-01	Železniční most č. 5607 v km 287,372, most v ús. Odb. Závada-Dětmárovice
SO 44-20-92	Železniční most č. 5608 v km 288,529
SO 44-20-93	Železniční most č. 5609 v km 289,777
SO 45-20-01	Železniční most č. 6672 v km 290,859, podchod v ŽST. Petrovice u K.
SO 45-20-02	Železniční most č. 6671 v km 290,936, v Žst. Petrovice u K
SO 45-20-91	Železniční most č. 6670 v km 290,319
SO 46-20-01	Železniční most č. 8141 v km 292,400, most v úseku Petrovice u K. - st.hr.
SO 44-21-01	propustek v km 289,406
SO 45-21-01	propustek v km 291,493
SO 47-21-01	propustek v km 0,342
SO 47-21-02	propustek v km 0,883
SO 47-21-03	propustek v km 1,093

E.1.5.2 Přeložky a ochrany silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 45-63-41	ŽST Petrovice u K., přeložky rozvodů VO
-------------	---

E.1.6 Trubní vedení a přeložky sítí (voda, plyn, kanalizace, vn, nn)

SO 45-70-01	Rekonstrukce zatrubnění vodoteče v km 290,936
SO 45-72-01	Žst. Petrovice u K., přeložky rozvodů nn ČEZ
SO 45-75-01	Přeložka vodovodu v km 290,936

E.1.8. Pozemní komunikace

SO 43-30-01	Odb. Závada, přístupová komunikace k TD
SO 44-31-01	Zast. Závada, zpevněné plochy
SO 45-30-01	Úprava účelové komunikace v km 290,936
SO 45-31-01	ŽST Petrovice u K., zpevněné plochy

E.1.9. Kabelovody

SO 45-44-01	Žst. Petrovice u K., kabelovod
-------------	--------------------------------

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 41-40-01	Žst. Dětmárovice, stavební úpravy ve výpravní budově
SO 41-40-02	Žst. Dětmárovice, technologický domek v TM pro NS22kV
SO 43-40-01	Odb. Závada, technologický domek pro TS 22/0,4kV
SO 45-40-01	Žst. Petrovice, přístavba a stavební úpravy v technologické budově
SO 47-40-01	Technologický domek pro přejezd km 0.687

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 41-41-01	Žst. Dětmárovice, rekonstrukce zastřešení nástupiště
SO 44-41-01	Zast. Závada, Rekonstrukce nástupištních přístřešků v zastávce Závada
SO 45-41-01	Žst. Petrovice, rekonstrukce zastřešení nástupiště

E.2.3 Drobná architektura a oplocení

SO 99-42-01	Mobiliář a drobná architektura
-------------	--------------------------------

E.2.4 Orientační systém

SO 41-43-01	ŽST Dětmárovice, orientační systém
SO 44-43-01	Zastávka Závada, orientační systém
SO 45-43-01	ŽST Petrovice u K., orientační systém

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 41-60-01	ŽST Dětmárovice, trakční vedení
SO 41-60-02	ŽST Dětmárovice, zavěšení kabelu 22kV
SO 42-60-01	Dětmárovice - Petrovice u K., trakční vedení
SO 42-60-02	Dětmárovice - Petrovice u K., zavěšení kabelu 22kV
SO 45-60-01	ŽST Petrovice u K., trakční vedení
SO 45-60-02	ŽST Petrovice u K., zavěšení kabelu 22kV
SO 46-60-01	Petrovice u K. - PR, trakční vedení
SO 47-60-01	Odb. Koukolná - Odb. Závada, trakční vedení

E.3.4 Ohřev výměn

SO 41-64-01	ŽST Dětmárovice, úprava EOVS
SO 43-64-01	Odbočka Závada, EOVS
SO 45-64-01	ŽST Petrovice u K., EOVS

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 41-63-01	ŽST Dětmárovice, úprava osvětlení a rozvodů NN
SO 41-63-02	ŽST Dětmárovice, úprava osvětlení podchodu a nástupišť
SO 41-63-03	ŽST Dětmárovice, úprava DOÚO
SO 41-63-04	ŽST Dětmárovice, TM - úprava rozvodů NN a VN
SO 41-63-05	ŽST Dětmárovice, TM - úprava DOÚO
SO 42-63-06	Dětmárovice - Petrovice u K., kabel 22 kV
SO 43-63-01	Odbočka Závada, osvětlení
SO 44-63-01	Zastávka Závada, přípojka NN
SO 44-63-02	Zastávka Závada, úprava osvětlení a rozvodů NN
SO 45-63-01	ŽST Petrovice u K., venkovní osvětlení
SO 45-63-02	ŽST Petrovice u K., rozvody nn
SO 45-63-03	ŽST Petrovice u K., osvětlení podchodu a nástupišť
SO 45-63-04	ŽST Petrovice u K., DOÚO
SO 45-63-05	ŽST Petrovice u K., přeložky silnoprůdých rozvodů
SO 45-63-06	ŽST Petrovice u K., rekonstrukce přípojky 22kV

SO 47-63-01 Odb. Koukolná - odb. Závada, úprava DOÚO

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 41-61-01 ŽST Dětmárovice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 42-61-01 Dětmárovice - Petrovice u K., ukolejnění kovových konstrukcí
SO 45-61-01 ŽST Petrovice u K., ukolejnění kovových konstrukcí
SO 46-61-01 Petrovice u K. - PR, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 47-61-01 Odb. Koukolná - odb. Závada, ukolejnění kovových konstrukcí

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 41-65-01 ŽST Dětmárovice, TM - úprava uzemnění
SO 43-65-01 Odbočka Závada, uzemnění TTS 22/0,4kV
SO 45-65-01 ŽST Petrovice u K., úprava uzemnění TB

E.4 Příprava území

SO 99-83-01 Kácení a náhradní výsadba (rozděleno do SO 99-83-01.1 Kácení, a SO 99-83-01.2 Náhradní výsadba)
SO 98-98 Všeobecný objekt

A.3.2 SO 45-65-01 ŽST Petrovice u K., úprava uzemnění TB Podklady předané objednatelem

A.3.2.1 Základní podklady vymezující obsah stavby

- *Zadávací dokumentace veřejné obchodní soutěže na vypracování projektu stavby.*
- *Záměr projektu „Dětmárovice-Petrovice-státní hranice PR, BC“*

A.3.2.2 Geotechnické podklady

- *Georadarové měření (zpracovala spol. SG Geotechnika a.s. v červnu 2003) – digitální verze.*

A.3.2.3 Geodetické podklady

- *Základní zaměření traťového úseku Dětmárovice-Petrovice u K.-st. hranice včetně bodového pole (zpracovala firma ČD - Středisko železniční geodézie Olomouc, pracoviště Ostrava a Olomouc v roce 2001-2018).*

A.3.3 Doplnění podkladů zpracovatelem projektu stavby

A.3.3.1 Geodetické mapové podklady

- *Mapové podklady v M 1:10 000, pořízené na mapovém portálu Českého úřadu zeměměřického a katastrálního. Aktualizováno 2015*
- *Aktuální kopie katastrálních map v měřítku 1:1000, 1:2000, digitalizované zpracovatelem dokumentace a mapy bývalého pozemkového katastru. Aktualizováno 2018*
- *Aktualizované údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí. Aktualizováno 2018.*

A.3.3.2 Geodetické podklady – zaměření

- *Doplňkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby*

A.3.3.3 Geotechnické podklady – průzkumy

- *Geotechnický a stavebnětechnický průzkum*

A.3.3.4 Ostatní použité podklady

- *Akustická studie – PS část B.3.3.*
- *Biologické hodnocení území stavby – PS část B.3.4.*
- *Dendrologický průzkum – aktualizace – PS část B.3.5.*
- *Rozptylová studie - výstavba – PS část B.3.6.*
- *Vibrace – PS část B.3.7.*
- *Měření svodové admitance žel. svršku – PS část B.14.3.*
- *Měření radonu – PS část B.14.4.*
- *Situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky – PS část H.10.*

A.3.4 Další podklady

Pro zpracování projektu, zejména z oblasti interoperability, byly jako podklady použity Směrnice evropského parlamentu a rady a Rozhodnutí komise a národní zákony a vyhlášky, technické normy, vyhlášky UIC, interní předpisy, směrnice a vzorové listy.

Jejich přehled je uveden v úvodních člancích kapitoly A.12.

A.3.5 Základní členění, rozsah a obsah projektu stavby

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
- C. Situace stavby
- D. Technologická část
- E. Stavební část
- F. Zásady organizace výstavby
- G. Doklady
- H. Náklady
- I. Geodetická dokumentace
- J. Dokumentace pro registr subsystémů
- K. Dokumentace pro posuzování shody

A.3.6 Dílčí členění základních částí projektu stavby

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

- B.1. Souhrnná technická zpráva
- B.2. Provozní a dopravní technologie včetně výhledového grafikonu
 - B.2.1. Dopravní technologie cílového stavu vč. výhledového grafikonu
 - B.2.2. Dopravní technologie v průběhu výstavby
- B.3. Péče o životní prostředí
 - B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí
 - B.3.2. Odpadové hospodářství
 - B.3.3. Akustická studie
 - B.3.4. Biologické hodnocení území stavby
 - B.3.5. Dendrologický průzkum - aktualizace

- B.3.6 Rozptylová studie - výstavba
- B.3.7 Vibrace
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
 - B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany
 - B.4.2 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energ. vedení
- B.5 Energetické výpočty
- B.6 Protikoroziční ochrana
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.8 Dopravní opatření
- B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
- B.10 Úspora energie a ochrana tepla
- B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
- B.12 Ochrana obyvatelstva
- B.13 Bezbariérové užívání
- B.14 Doplnková měření a průzkumy
 - B.14.1 Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum
 - doplnění geotech. průzkumu pražcového podloží
 - doplnění stavebnětechnického průzkumu a geotech. průzkumu pro inž.objekty
 - doplnění ověření stávajících inženýrských sítí
 - B.14.2. Doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby"
 - B.14.3 Měření svodové admitance železničního svršku
 - B.14.4 Měření radonu

C. Celková situace stavby

- C.1 Přehledná situace oblasti stavby M 1 : 10 000
- C.2 Koordinační situace stavby M 1:500, M 1:1000
- C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů
- C.4 Koordinační situace kabelových tras M 1:500, M 1:1000
- C.5 Koordinační příčné řezy

D. Technologická část

- D.1. Železniční zabezpečovací zařízení
 - D.1.1.Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
 - D.1.2.Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
- D.2. Železniční sdělovací zařízení
 - D.2.1.Místní kabelizace
 - D.2.2.Rozhlasové zařízení
 - D.2.3.Integrované telekomunikační zařízení (ITZ)
 - D.2.4.Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)
 - D.2.5.Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)
 - D.2.6.Zapojení dálkového kabelu (DK), dálkového optického kabelu (DOK) a závěsného optického kabelu (ZOK) do provozu
 - D.2.7.Informační systém pro cestující
 - D.2.8.Traťové radiové spojení
- D.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1. Dispečerská řídicí technika (DŘT) a dálková diagnostika technologických systémů žel. dopravní cesty

D.3.1.1. Dispečerská řídicí technika (DŘT)

D.3.1.2. Dálková diagnostika technologických systémů žel. dopravní cesty

D.3.3. Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

D.3.4. Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

D.3.5. Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)

D.3.6. Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zab. zařízení (NTS, STS, TTS)

D.3.7. Provozní rozvod silnoproudu

D.4. Ostatní technologická zařízení

D.4.1. Osobní výtahy, schodišťové výtahy

E. Stavební část

E.1. Inženýrské objekty

E.1.1. Kolejový svršek a spodek

E.1.1.1. Železniční svršek

E.1.1.2. Železniční spodek

E.1.2. Nástupiště

E.1.3. Železniční přejezdy

E.1.4. Mosty, propustky, zdi

E.1.6. Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

E.1.8. Pozemní komunikace

E.1.9. Kabelovody, kolektory

E.1.10. Protihlukové objekty

E.2. Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.1. Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

E.2.2. Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

E.2.3. Individuální protihluková opatření

E.3. Trakční a energetická zařízení

E.3.1. Trakční vedení

E.3.2. Napájecí stanice (měnírna, transformovna) - stavební část

E.3.3. Spínací stanice - stavební část

E.3.4. Ohřev výměn (EOV)

E.3.6. Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání ovladačů

E.3.7. Ukolejnění kovových konstrukcí

E.3.8. Vnější uzemnění .

E.3.9. Přeložky silnoproudých zařízení

E.3.10. Přeložky a ochrany sdělovacích vedení

F. Organizace výstavby

F.1 Technická zpráva

F.2 Situace zařízení staveniště

F.3 Časový postup prací

F.3.1 Stavební postupy

F.3.2 Harmonogram stavby

- F.4 Schéma stavebních postupů
- F.5 Bilance zemních hmot
- F.6 Povodňový a havarijní plán stavby
 - F.6.1 Povodňový plán stavby
 - F.6.2 Havarijní plán stavby
- F.7 Plán BOZP
- F.8 Doklady POV

G. Náklady

- G.1 Náklady stavby

H. Doklady

- H.1 Přehled subjektů, se kterými byl projekt projednáván v průběhu zpracování
- H.2 Schvalovací a posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby
- H.3 Územní rozhodnutí
- H.4 Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, případně souhlas Drážního úřadu
- H.5 Souhlas odborných útvarů zadavatele s použitím nechváleného a nezavedeného zařízení - *NEOBSAZENO*
- H.6 Doklady o projednání se stavebníkem a odbornými útvary stavebníka
- H.7 Doklady o jednání s dotčenými orgány a účastníky stavebního řízení
- H.8 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí
- H.9 Doklady o projednání s vlastníky pozemků, staveb nebo bytů a nebyt. prostor dotčených stavbou
- H.10 Situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky
- H.11 Prohlášení o shodě

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

J. Dokumentace pro registr subsystémů

- J.1 Přehledná mapa M 1 : 10 000
- J.2 Situační schéma úseku a stanic

K. Dokumentace pro posuzování shody

- K.1 Dokumentace pro posuzování shody
- K.2 Opravná dokumentace

A.3.7 Objektová skladba technologické a stavební části projektu

A.3.7.1 Tvorba číselného kódu PS a SO

Členění stavby na technologickou a stavební část je provedeno pro zařazení dle JKPOV a JKSO. Číslování PS a SO vychází především ze snahy o zajištění maximální přehlednosti a rychlé orientace v projektu. Respektuje ovšem i požadavky strojně početního zpracování a evidence.

Číslování stavebních objektů a provozních souborů této stavby je obecně **šestimístné** (respektive sedmimístné – viz. popis níže) a skládá se ze tří číselných skupin:

- a) **xx - .. - ..** první dvojčíslí vyjadřuje traťový úsek stavby,
 - první číslo značí pořadové číslo stavby
 - druhé číslo značí pořadové číslo stavebního úseku
- b) **.. - xx - ..** druhé dvojčíslí vyjadřuje charakter objektu, profesní kód (viz. popis níže)
- c) **.. - .. - xx** třetí dvojčíslí je pořadovým číslem SO resp. PS ve stavebním úseku, profesním bloku.

Přehledné grafické znázornění jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů je obsaženo v koordinačních situacích stavby. V jednotlivých situačních výkresech jsou i s legendou zakresleny - touto přehlednou situací v měřítku 1 : 1000 resp. 1:500 zachytitelné - objekty a soubory. **Tzn., že v koordinačních situacích záměrně nejsou vykresleny zcela všechny SO a PS, které např. probíhají celou stavbou a nejsou zobrazitelné v tomto měřítku, nacházejí se mimo rámec zobrazovaného území, nebo by jejich zakreslení komplikovalo výslednou přehlednost kresby a podobně.**

A.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

Stávající stav

Projekt se nachází na železniční trati č. 326 Dětmárovice – Petrovice u K. – st.hr. Jedná se o trať, která je určena především nákladní dopravě. Provozovatelem dráhy je SŽDC, s.o., místním správcem OŘ Ostrava.

Základní charakteristika trati:

Kategorie dráhy celostátní

Číslo trati dle JŘ 326

Číslo trati podle TTP 301B

Traťová třída zatížení D4

Maximální traťová rychlost 120

Trakční soustava 3kV DC

Počet traťových kolejí 2

Rozsah projektu je km 282,800 – 292,602 (kotvení trakčního vedení SŽDC je na Polských trakčních podpěrách č. 80/21 a 80/22 v km cca 292,700), což zahrnuje dva traťové úseky Dětmárovice – Petrovice u Karviné a Petrovice u Karviné – státní hranice PR. Na trati se nachází ŽST Dětmárovice, ŽST Petrovice u Karviné a zastávka Závada. Součástí projektu je rovněž trať úsek odb. Koukolná – odb. Závada v km 0,000 – 1,206 (kotvení trakčního vedení je na trakční podpěře č. 108 traťového úseku Karviná – Dětmárovice v km cca 337,800 – zasahuje do této tratě cca 200 m před km 0,000).

Železniční svršek a spodek

Dotčený úsek byl postupně modernizován v letech 2001 – 2005 kolejnicemi tvaru UIC 60 na betonových pražcích B91/U 60 s pružným upevněním Skl 14. Železniční svršek v úseku odb. Koukolná – odb. Závada byl v roce 1978 vyměněn kolejnicemi tvaru S49 na pražcích SB6 s tuhým upevněním ŽS4. Z důvodu nevyhovujících parametrů oblouku na dětmárovicím zhlaví ŽST Petrovice je v km 290,125 – 290,340 zavedena TOR 65 km/h. Na traťových úsecích se nachází 6 železničních přejezdů. Dochází k

degradaci GPK, značnému opotřebení součástí kolejového roštu a zvyšování počtu defektoskopických vad a únavových lomů. Železniční spodek je tvořen tělesem v úrovni terénu, v zářezu i v náspu. Svahy náspu jsou místně nestabilní a odvodnění je částečně nefunkční.

Nástupiště

V ŽST Dětmárovice se nacházejí dvě nástupiště, jedno vnější (221 m) u koleje č.3 a jedno ostrovní (250 m) mezi kolejí č.1 a č.2. V zastávce Závada se nacházejí dvě vnější nástupiště typu SUDOP s délkou 65 m. V ŽST Petrovice u Karviné se nacházejí tři nástupiště, jedno vnější (95 m) u koleje č. 9, jedno úrovnové (400 m) mezi kolejemi č.5 a č.7 a jedno ostrovní (400 m) mezi kolejemi č.2 a č.6. Nástupiště mají výšku hrany 550 mm nad TK s výjimkou úrovnového nástupiště v ŽST Petrovice u Karviné (380 mm nad TK). Povrchy nástupišť jsou ze zámkové dlažby. Ostrovní nástupiště v ŽST Dětmárovice a Petrovicích u Karviné nejsou vybavena bezbariérovým přístupem. Vodicí prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu nejsou dostatečné a je nevyhovující stávající odvodnění.

Mosty a propustky

Most km 284,364 – podchod v ŽST Dětmárovice pro cestující veřejnost, zajišťující mimoúrovňový přístup z výpravní budovy na ostrovní nástupiště, pod dvěma kolejemi. Nosná konstrukce (dále jen NK) – železobetonové desky rozpětí 4,40m, opěry betonové. Rok výstavby 1960. Nevyhovující stav hydroizolace spodní stavby, není zajištěn bezbariérový přístup.

Most km 286,258 – most přes řeku Olši na Závadě, o sedmi otvorech. Nosné konstrukce ocelové prosté nosníky, trámové, plnostěnné se zapuštěnou mostovkou rozpětí 20,0 m, opěry (2x) a pilíře (6x) betonové společné pro kolej č.1 a 2. Rok výstavby 1947. Nevyhovující stav mostnic, stav PKO, poruchy na opevnění koryta vodního toku zajišťující ochranu plošně založených pilířů.

Most km 287,372 – most v úseku odb. Závada – Petrovice o jednom otvoru, nosná konstrukce, betonová klenba samostatná pod kolejemi č.1 a 2, rozpětí 6,18 m, opěry betonové, křídla betonová + kamenná, založení plošné. Šířka mostu 10,29 m. Rok výstavby 1888. Nevyhovující stav nosné konstrukce a spodní stavby mostu (opěry + křídla) – četné trhliny, výluhy, poruchy v upevnění zábradlí na římsách – sloupky osazené do kapes (četné trhliny v římsách kolem sloupků), koroze zábradlí.

Propustek v km 289,406 – v úseku odb. Závada – Petrovice, převádí odvodňovací příkop pod traťovou kolej č.1 a 2. Poruchy trub, říms a čelních zídek.

Most km 290,859 – podchod v ŽST Petrovice u Karviné pro cestující veřejnost, zajišťující mimoúrovňový přístup z přednádražního prostoru u výpravní budovy na ostrovní nástupiště, pod šesti kolejemi. NK – železobetonový rám v rozpětí 4,40 m, opěry betonové. Rok výstavby 1996. Není zajištěn bezbariérový přístup.

Most km 290,936 – most o dvou otvorech v ŽST Petrovice u Karviné převádí 17 kolejí přes místní komunikaci (v obou otvorech), nosná konstrukce (v obou otvorech) betonová klenba s přesypávkou, rozpětí 4,80 m, opěry, pilíř a křídla (kolmá) betonová, založení plošné. Šířka mostu 86,75 m. Rok výstavby 1948. Nevyhovující stav hydroizolace NK a spodní stavby mostu, četné trhliny, výluhy.

Propustek v km 291,493 – v ŽST Petrovice u Karviné, převádí odvodňovací příkop pod čtyřmi kolejemi. Ve směru toku - NK betonová klenba (kol. č.1), kamenná klenba (kol. č.2, 4, 6), dvě betonové trouby DN 1000, ukončené čelními zdmi bez říms a zábradlí. Šířka propustku 38,50 m. Rok výstavby 1927. Nefunkční hydroizolace nosných konstrukcí, poruchy trub, říms a čelních zídek (výskyt četných trhlin).

Most km 292,400 – most v úseku Petrovice – státní hranice PR o jednom otvoru, nosná konstrukce betonová klenba samostatná pod kolejemi č.1 a 2, rozpětí 7,43 m, opěry a křídla betonová, založení plošné. Šířka mostu 10,92 m. Rok výstavby 1935. Nevyhovující stav hydroizolace spodní stavby mostu (opěry + křídla šikmá) – četné trhliny, výluhy, poruchy v upevnění zábradlí na římsách - sloupky osazené do kapes (četné trhliny v římsách kolem sloupků).

V úseku odb. Koukolná - odb. Závada jsou situovány tři propustky, rok výstavby 1961.

Jedná se o propustky v km 0,342, km 0,883 a km 1,093. U propustků jsou dále patrné poruchy říms a čelních zídek.

Zabezpečovací zařízení

ŽST Petrovice u Karviné je vybavena hybridním staničním zařízením (ETB), které je ovládáno z jednotného obslužného pracoviště. Zařízení bylo aktivováno v roce 1997. V současné době již prakticky není možné zajistit náhradní díly (původní elektronika se již nevyrábí, náhrada dílů prvky dostupnými na současném trhu vyžaduje zvýšené náklady). V obvodu stanice je přejezdové zabezpečovací zařízení v km 291,785.

Na odbočující jednokolejné trati do koncové ŽST Karviná město je provoz podle předpisu D3.

V traťovém úseku Petrovice u K. – státní hranice PR (Zebrzydovice) je zřízeno polské reléové traťové zabezpečovací zařízení typu Eac s počítači náprav.

V traťovém úseku Dětmárovice - Petrovice u K. je obousměrný automatický blok typu ABE-1 se třemi přejezdy se zabezpečovacím zařízením PZZ-EA.

V traťovém úseku odb. Závada – odb. Koukolná je traťové zabezpečovací zařízení AB-88, které je integrováno do SZZ v ŽST Dětmárovice.

V km 0,688 je přejezdové zabezpečovací zařízení typu PZZ-EA umístěné v reléovém domku.

Sdělovací zařízení

ŽST Dětmárovice

V ŽST Dětmárovice je stávající sdělovací zařízení umístěno ve výpravní budově, která je rozdělena na technickou část a část pro veřejnost. Ve sdělovací místnosti se nacházejí DOK, ukončení TK, přenosový uzel SDH, telefonní a rozhlasová ústředna, atd. Dopravní kancelář je vybavena dvěma zapojovací DCOM TOP. V DK se dále nachází náhradní zapojovač, IP telefony, indikátor horkoběžnosti, ovládání rozhlasu a informačního zařízení, TRS, ovládací blok a radiostanice ZL 47 a terminál EZS. V místnosti ZZ jsou vyvedena optická vlákna do skříně DOZ. Ve vestibulu se nachází 6-ti řádková informační tabule, rozhlas a hodiny. Na výpravní budově se nacházejí antény MRTS a TRS. Antény jsou upevněny na anténním nosiči na fasádě VB. Na prvním nástupišti u VB je umístěna oboustranná nástupištní tabule. Na ostrovním nástupišti jsou umístěny dvě oboustranné nástupištní tabule. Mezi těmito tabulemi se nacházejí hodiny. Na nástupištech jsou také umístěny rozhlasové reproduktory.

Zast. Závada

V technologickém domku u zastávky je umístěno rozhlasové zařízení.

ŽST Petrovice u Karviné

V ŽST Petrovice u Karviné je stávající zařízení umístěno ve výpravní budově, která je rozdělena na technickou a veřejnou část. Sdělovací zařízení je v samostatné sdělovací místnosti, část zařízení je v dopravní kanceláři. Dále je v ŽST technologický domek BTS a budova se zabezpečovací a silnoproudou technologií. Ve sdělovací místnosti se nachází ukončení DOK, přenosový uzel SDH, modemy, telefonní ústředna, atd. Dopravní kancelář je vybavena dvěma zapojovací DCOM TOP. V DK se dále nachází náhradní zapojovač, IP telefony, ovládání rozhlasu a informačního zařízení, TRS, a terminál EZS. Rozhlasová ústředna je umístěna v místnosti sousední k DK. Na výpravní budově se nachází antény MRTS a TRS. Na prvním nástupišti u VB je umístěna jednostranná nástupištní tabule. Na ostrovním nástupišti jsou umístěny dvě oboustranné nástupištní tabule. Na nástupištech jsou dále umístěny rozhlasové reproduktory.

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

V letech 2001/2002 proběhla stavba optimalizace, v jejímž rámci byly částečně vybudovány nové trakční podpěry, byl vyměněn trolejový drát včetně kotevních nástavců a kotvení. Nosné lano v celém rozsahu a zesilovací vedení v ŽST Petrovice u K. zůstaly původní. Technický stav veškerého původního zařízení a ukolejení v celém rozsahu je na hranici životnosti.

V ŽST Dětmárovice, Petrovice u Karviné a na odb. Závada je provozován elektrický ohřev výměn, který byl realizován koncem 90. let 20. století. Technický stav silnoproudých zařízení je na hranici životnosti a vyžaduje rekonstrukci a rozšíření EOv v ŽST Dětmárovice, ŽST Petrovice u Karviné a odb. Závada. Stejná situace je i u zařízení venkovního osvětlení ve zmíněných stanicích. Osvětlení není připojeno do systému DDTS. Napájení veškerých odběrů včetně napájení zab. zař. je z transformoven TS 22/0,4 kV a DAK.

DŘT v předmětném úseku je řešeno v jednotlivých stanicích prostřednictvím automatů typu TC-700. Tento typ automatu je v dnešní době zastaralý a nahrazuje se modernějšími typy.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Technický stav železničního svršku je na hranici životnosti, svrškový materiál je opotřebovaný a projevuje se špatná drážnost upevňovadel, což vyžaduje značné náklady na jeho údržbu. Zvyšuje se počet defektoskopických vad a únavových lomů. Na mnoha místech jsou zřejmé poruchy geometrické polohy koleje vyvolané blátivými úseky, které jsou způsobeny zejména nedokonalým odvodněním železničního spodku a jeho nedostatečnou únosností. Místně jsou nestabilní svahy náspů.

Obdobně také umělé stavby (mostní, propustky) jsou ve stavu odpovídajícímu době jejich výstavby nebo poslední rekonstrukce – vyskytuje se dožilá hydroizolace, nefunkční odvodnění, poruchy spodních staveb a ocelových konstrukcí mostů. Ostrovní nástupiště v ŽST Dětmárovice a Petrovicích u Karviné nejsou vybavena dostatečným bezbariérovým přístupem. Vodicí prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu nejsou dostatečné a je nevyhovující stávající odvodnění.

Trakční vedení a jeho součásti (podpěry, závěsy, lana) jsou na hranici životnosti a vyžadují výměnu. Z důvodu neuspokojivého technického stavu vyžadují rekonstrukci silnoproudá zařízení (elektrický ohřev výměn, rozvody nízkého napětí, osvětlení).

Stávající technologie staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Petrovice u Karviné vyžaduje rekonstrukci. Z důvodu předpokládané konverze napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť 25 kV AC a kvůli nebezpečným rušivým vlivům střídavé trakce bude nutná nová zabezpečovací kabelizace v traťových úsecích Dětmárovice – Petrovice u K. – státní hranice.

Neuspokojivý stav infrastruktury výrazně zvyšuje náklady na provozuschopnost a riziko poruch s dopadem na plynulost železniční dopravy.

Realizace projektu povede k splnění především těchto cílů:

- zvýšení spolehlivosti provozu;
- snížení provozních nákladů a zvýšení technicko-ekonomické životnosti kolejové infrastruktury;
- dosažení souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI);
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

A.5. PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEB. PROVOZU

PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB (RESP. SO A PS) A PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU TERMÍNOVĚ ÚZCE SOUVISÍ S POSTUPNÝM PROVÁDĚNÍM STAVBY A PO TECHNICKÉ STRÁNCE ROVNĚŽ SOUVISÍ S PROVEDENÍM TECHNICKO – BEZPEČNOSTNÍCH ZKOUŠEK U PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ, U KTERÝCH JSOU TYTO ZKOUŠKY POŽADOVÁNY – POPSÁNO V ČÁSTI A.9 „SO A PS PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO – BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE“.

CHARAKTER STAVBY VYŽADUJE POSTUPNÉ PŘEDÁVÁNÍ DOKONČENÝCH, FUNKČNÍCH PS A SO A JEJICH ČÁSTÍ DO PROVOZU A TO V ZÁVISLOSTI NA NAVRŽENÝCH STAVEBNÍCH POSTUPECH, UVEDENÝCH V ČÁSTI PROJEKTU F - ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY. NAVRHOVANÝM POSTUPŮM VÝSTAVBY BYL SOUČASNĚ PŘÍZPŮSOBEN I NÁVRH ČLENĚNÍ OBJEKTOVÉ SKLADBY A ZPŮSOB TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ JEDNOTLIVÝCH PS A SO.

ROZHODUJÍCÍ PRÁCE V KOLEJIŠTI BUDOU PROVÁDĚNY PŘI NEPŘETRŽITÝCH VÝLUKÁCH ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU, PŘI ZACHOVÁNÍ PROVOZU V MINIMÁLNĚ JEDNÉ

KOLEJÍ. ORGANIZACE REKONSTRUKCE KOLEJÍ V MAXIMÁLNÍ MOŽNÉ MÍŘE RESPEKTUJE POŽADAVEK INVESTORA UVEDENÝ V DOPISE POD ČJ. 2905/2012-SSV-U1-KRO.

V ZÁJMU ZACHOVÁNÍ PŘIJATELNÉ ÚROVNĚ ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU BUDOU V JEDNOTLIVÝCH TRAŤOVÝCH ÚSECÍCH PŘEDÁVÁNY DO UŽÍVÁNÍ TRAŤOVÉ KOLEJE JEDNOTLIVĚ, TJ. VŽDY KAŽDÁ TRAŤOVÁ KOLEJ SAMOSTATNĚ.

OBDOBNÁ SITUACE NASTANE V DOPRAVNÁCH RESP. ŽELEZNIČNÍCH STANICÍCH, KDE BUDOU DO UŽÍVÁNÍ POSTUPNĚ PŘEDÁNY MODERNIZOVANÉ (RESP. OPTIMALIZOVANÉ) KOLEJOVÉ SKUPINY, RESP. ČÁSTI KOL. SKUPIN – TJ. SUDÁ NEBO LICHÁ.

ROZHODUJÍCÍM TERMÍNEM PRO UVEDENÍ PS NEBO SO DO PROVOZU JE UKONČENÍ VÝLUKY KOLEJE. DOKONČOVACÍ PRÁCE BUDOU PROVÁDĚNY ZA PROVOZU.

DO PŘEDBĚŽNÉHO PROVOZU BUDOU UVEDENY ČÁSTI PS A SO ZABEZPEČOVACÍHO A SDĚLOVACÍHO ZAŘÍZENÍ, ŽELEZNIČNÍHO SPODKU A SVRŠKU, TRAKČNÍHO VEDENÍ, NAPÁJECÍHO ZAŘÍZENÍ, KABELOVÁ SILNOPROUDÁ VEDENÍ A MOSTNÍ OBJEKTY.

PŘED UVEDENÍM JEDNOTLIVÝCH PS RESP. SO DO PROVOZU JE NUTNO PROVÉST POTŘEBNÁ MĚŘENÍ, ZKOUŠKY, REVIZE A ZKUŠEBNÍ PROVOZ. PODMÍNKY A ROZSAH TECHNICKO BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠKY A ZKUŠEBNÍHO PROVOZU URČUJE VYHL. 177/95 SB. ZKOUŠKY A KONTROLNÍ MĚŘENÍ PRO KVALITU DÍLA URČUJÍ TKP.

POSTUP REALIZACE STAVBY SE PŘEDPOKLÁDÁ V ROZHODUJÍCÍCH ČÁSTECH STAVBY, KTERÉ NA SEBE ČASOVĚ I PROSTOROVĚ NAVAZUJÍ. NÁSLEDUJÍCÍ POŘADÍ SOUČASNĚ TVOŘÍ POSTUP VÝSTAVBY, KTERÝ SE DÁLE DĚLÍ NA STAVEBNÍ POSTUPY.

Plán výluk pro rok 2021 a 2022 "Dětmárovice - Petrovice - st.hr. PL, BC"																			
Pol.		Kol.	Výluka plánována na měsíc														Poznámka	Stavební postup	
čís.	Traťový úsek - ŽST	čís.	Poč.	Délka	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.			
	Výl.rameno: OŘ OSTRAVA																		
1	Dětmárovice	SK1, SK3	122	N								31	30	31	30		1.8 - 30.11	SP 2	
2	Bohumín - Dětmárovice	TK1	15	N								15					1.8 - 15.8	SP2a1	
3	Dětmárovice zhlaví	TK1	62	N								31	30				1.8 - 30.9	SP2a	
2021																			
	Dětmárovice - Petrovice	TK2	31	N			31										1.3 - 31.3	SP 3a	
5	ŽST Petrovice	sudá skupina kolejí	31	N			31										1.3 - 31.3	SP 3a	
6	Karviná město - Petrovice	TK	30	N				30									1.4 - 30.4	SP 3b1	
7	Dětmárovice - Petrovice	TK1	122	N				30	31	30	31						1.4 - 31.7	SP3b	
8	ŽST Petrovice	lichá skupina, SK 2, 4 a 6	122	N				30	31	30	31						1.4 - 31.7	SP3b	
9	odb. Koukolná - Závada	TK	45	N				30	15								1.4 - 15.5	SP3b2	
10	Dětmárovice - Petrovice	TK2	137	N								31	30	31	30	15	1.8 - 15.12	SP4	
11	ŽST Petrovice	SK8 - SK28	137	N								31	30	31	30	15	1.8 - 15.12	SP4	
2022																			
12	Petrovice - st.hr. PL	TK1	74	N		28	31	15									1.2 - 15.04	SP 5a	
13	Petrovice - st.hr. PL	TK2, sudá skupina	30	N				14	16								16.4 - 16.05	SP5b2	
14	Petrovice - st.hr. PL	TK2	75	N				14	31	30							16.4 - 30.6	SP5b1	
15	Dětmárovice - Petrovice	TK2, sudá skupina	14	N				14									17.4 - 30.4	SP6a	
16	Dětmárovice - Petrovice	TK1, SK4	31	N			15	16									16.3 - 16.4	SP5b2	
17	Dětmárovice	SK2, SK4	92	N					31	30	31						1.5 - 31.7	SP7	
18	Bohumín - Dětmárovice	TK2, SK6	31	N					31								1.5 - 31.5	SP7a	

Podrobnější informace, týkající se provádění výstavby, jsou shrnuty v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

A.6. PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE

Postup výstavby je rozdělen na jednotlivé stavební postupy, po jejichž ukončení bude zahájen zkušební provoz. **Příslušné objekty a provozní soubory, podléhající přezkoušení, jsou stanoveny v základních profesních předpisech a normách.**

Pokud se jedná o určená technická zařízení ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o drahách, která podléhají doзору dle zákona, je vždy nezbytné pro konstrukci, výrobu a provoz dodržet požadavky vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu, určených technických zařízení a jejich konkretizace. Přitom zhotovitel může předat určená technická zařízení jen s jejich platným průkazem způsobilosti, který zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad.

Taxativní výčet zařízení, podléhající doзору dle zákona stanoví vyhláška č.100/1995 Sb., podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení.

Z uvedeného vyplývá, že se jedná o PS a SO následujícího charakteru:

- Zabezpečovací zařízení
- Sdělovací zařízení
- Silnoproudá technologie a vedení
- Zdvihací zařízení
- Slaboproudá vedení
- DŘT (ASDŘ)
- Trakční vedení

Podle zákona č. 266/1994 Sb. se před zahájením zkušební provozu na částech stavby provede technickoBezpečnostní zkouška. Podmínky a rozsah této zkoušky a zkušební provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb., hlava třetí (Stavební a technický řád drah).

A.8.2 Varovné pásy a vodící linie

Upravovaná nástupiště a zpevněné plochy jsou také vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se mj. o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. K návrhu a vytváření těchto prvků sloužila projektantovi jako podklad nejen základní vyhláška č. 398/2009 Sb., ale také Metodické poznámky k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob, doplněné o aktuální poznatky z výstavby na koridorových tratích a zejména konzultace se zástupci Národního institutu pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace (NIPi ČR).

Součástí plochy každého nástupiště bude **bezpečnostní pás** (šířky min. 800 mm) – tedy část plochy nástupiště u nástupní hrany, oddělená od ostatní plochy nástupiště kontrastně opticky a hmatově (slepeckou holí a nášlapem) vnímatelným varovným pásem (min. šířky 400 mm). Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm.

Dále budou nástupiště a zpevněné plochy vybaveny **signálními a varovnými pásy**, které vyznačují zrakově postiženým občanům důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům - schodiště, výtahy, ...), nebo upozorňují na zákaz vstupu (konce nástupišť).

Kontrastní optické značení š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodící linii blíže k nástupní hraně.

Pro vytváření linií a pásů bude použita zejména reliéfní dlažba s výstupky.

A.8.3 Vstupy do budov, řešení vstupních dveří

Součástí stavby "Dětmárovice-Petrovice u K.-st. hranice PR, BC" není rekonstrukce výpravních budov ani lokálních částí, které budou následně sloužit cestující veřejnosti.

V rámci stavby budou upravovány jiné pozemní objekty, které však slouží jako technologické objekty, nebo objekty pro obsluhu drážní cesty.

Ve stavbě však budou rekonstruovány plochy prvních nástupišť, přímo navazujících na výpravní budovy (žst. Dětmárovice a Žst. Petrovice u K.). V rámci rekonstrukcí 1. nástupišť byly nově navrženy pochozí plochy nástupišť, plynule výškově navazující na stávající dlažbu hal výpravních budov.

A.8.4 Manipulační plochy a prostory

V okolí výstupů z drážních objektů směrem ke kolejišti i na nástupištích jsou zachovány dostatečné manipulační prostory pro pohyb invalidních osob na vozíku.

Šířka veřejnosti přístupné části nástupiště je taková, že mimo bezp. pásy jsou na nástupišti zachovány min. dva pěší průchody šířky 800 mm. Vzhledem k charakteru stavby = rekonstrukce nástupišť, jsou konstrukce na nástupištích, alespoň na jedné straně vzdáleny nejméně 2000 mm od nástupní hrany při délce překážky do 10 m (zábradlí schodišť podchodů, výtahové šachty) a je tedy zachován průchod šířky 800 mm.

A.8.5 Informační zařízení

Součástí speciálních stavebních objektů a provozních souborů předkládaného projektu stavby je v souladu s ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách i informační a orientační systém veřejné části výpravních budov a nástupišť, který zajišťuje poskytování vizuálních a akustických informací (případně hmatných) cestující veřejnosti a má vliv zejména na kvalitu kultury cestování.

Informační systém – poskytuje proměnné vizuální a akustické informace - podává oznámení o jízdách vlaků osobní přepravy, o poskytovaných službách, přičemž pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace je prvořadou informací zajištění jejich orientace v prostoru.

Mezi akustické informační zařízení patří např. rozhlas, akustické naváděcí systémy, orientační majáčky apod. , které slouží pro slabozraké cestující , jsou umístěné na význačných místech rekonstruovaných stanic a zastávky - jsou to především vstupy do podchodů.

Informační zařízení vizuální se dělí na zařízení stálé (např. piktogramy, stálé nápisy, vitríny) a měnitelné v reálném čase (jsou zajištěny pomocí elektronických sdělovacích zařízení – počítače, odjezdové panely, hodiny apod.).

Orientační systém poskytuje neproměnné vizuální a hmatné informace cestujícím včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Orientační systém se řídí typizační směrnicí Informační systém veřejné části výpravních budov a TNŽ 73 6390 Nápisy názvů železničních stanic a zastávek.

Pro slabozraké občany je důležité, že názvy stanice a piktogramy vně budovy (případně v místech bez stálého zdroje světla) jsou prosvětlené; pro cestující s omezenou schopností pohybu je piktogramy vyznačen směr jejich cesty tak, aby byli navedeni k bezbariérovým přístupům (např. výtah, bezbariérové WC apod.).

A.8.6 Výtahy a jiná zvedací zařízení

Výtahy jsou navrženy ve všech rekonstruovaných i nových podchodech a zabezpečují mimoúrovňový bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště osobám s omezenou pohyblivostí, slabozrakým a nevidomým. Tzn. 2 ks v žst. Dětmárovice a 2 ks v žst. Petrovice u Karviné.

Umístění a dispozice výtahových šachet a vstupů do nich je navrženo dle požadavků a zásad daných vyhláškou 398/09 Sb. Strojní vybavení výtahových šachet tj. vlastní kabiny výtahů a jejich pohon bude také splňovat závazné požadavky vyhl. 398/09 Sb. a tyto budou požadovány u dodavatele vlastních výtahů. Týká se to zejména vybavenosti kabin, instalace náhradního zdroje el. energie, přepěťové ochrany a instalace bezdrátového dorozumívacího zařízení, tzv. GSM brány.

Kabiny výtahů budou až na jednu výjimku (žst. Dětmárovice) průchozí.

Výtahy budou vybaveny indukční smyčkou pro nedoslýchavé, vč. piktogramu.

A.8.7 Osvětlení podchodů a nástupišť

Při optimalizaci budou kompletně rekonstruována nástupiště, nově vybudována či pouze upravena nástupiště - včetně jejich zastřešení. V případě rekonstrukce, se snesením zastřešení je spojena i demontáž dnešního osvětlení.

Nová i rekonstruovaná ostrovní nástupiště budou vybavena novým umělým osvětlením. Nekryté části nástupišť budou osvětleny výbojkovými svítidly na sklopných sadových stojácích výšky 6m, pod zastřešením budou na všech nástupištech instalována zářivková svítidla, upevněná na konstruovaném zastřešení nástupišť. Stojáky svítidel umožňují současnou montáž dvou svítidel a reproduktorů informační soustavy (rozhlas).

Tvar svítidel respektuje charakter zastřešení a byl navržen v součinnosti s architektem stavby.

Osvětlení v nových či rekonstruovaných podchodech bude provedeno zářivkovými svítidly, zapuštěnými či přisazenými ke stropu. Nová osvětlovací soustava je navržena zejména na základě odsouhlaseného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy a dále v souladu s normami ČSN EN 12464-2, ČSN EN 12464-1, předpisu E11 a v souladu se směrnicí TSI č. 1300/2014, týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“.

Osvětlení nástupišť a podchodů bude zapojeno rovnoměrně do jednotlivých fází, pro možnost ovládání v úsporném režimu osvětlení. Svítidla bude zároveň možno provozovat i jako osvětlení nouzové.

Ovládání osvětlení nástupišť je doplněno čidly pro snímání intenzity denního světla, s možností automatického provozu osvětlení nástupišť v závislosti na intenzitě denního světla a přepínačem pro potřeby údržby a opravy.

Ovládání osvětlení nástupišť, podchodů a výtahů, monitoring jejich elektroinstalace - bude začleněno do systému dálkového diagnostiky technických systémů železniční infrastruktury SŽDC na pracoviště dispečera.

A.9. ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

A.9.1 Rozsah zpracování dokumentace

Členění projektové dokumentace pro stavební řízení, tj. projektu stavby, odpovídá požadavkům Zadávacích podmínek a Zadávací dokumentace na vypracování projektu výše uvedeného stavby a soutěžní nabídce projektanta.

Členění a skladba projektové dokumentace je provedena v souladu se Směrnicí generálního ředitele SŽDC, s.o., č. 11/2006 a současně v souladu se zněním vyhlášky ministerstva dopravy č. 146/2008 o rozsahu a obsahu dokumentace dopravních staveb.

Nicméně, na základě požadavku na zachování jednotnosti členění a kódování jednotlivých částí dokumentace dle zvyklostí drážních staveb, je na základě rozhodnutí objednatele používáno číselného kódování jednotlivých částí dokumentace dle Přílohy č.2 Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č.11/2006, platné od 30.6.2006. Požadavek její závazné akceptace mj. vyplývá ze zadávací dokumentace na projekt stavby a byl prověřen opakovaným dotazem zpracovatele v průběhu zpracování dokumentace.

Akceptace obou výše uvedených platných a závazných dokumentů ze strany projektanta tedy výsledně znamená, že rozsah a obsah zpracované dokumentace projektu stavby plně odpovídá znění obou výše uvedených dokumentů, řazení dokumentace odpovídá Vyhlášce č. 146/2008 Sb. a kódové značení částí dokumentace odpovídá znění Směrnice č. 11/2006.

Zároveň bylo členění projektu, včetně způsobu zpracování, detailně projednáno a odsouhlaseno zástupcem objednatele – hlavním inženýrem stavby.

A.9.2 Základní členění, rozsah a obsah projektu stavby

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
- C. Situace stavby
- D. Technologická část
- E. Stavební část
- F. Zásady organizace výstavby
- G. Doklady
- H. Náklady
- I. Geodetická dokumentace
- J. Dokumentace pro registr subsystémů
- K. Dokumentace pro posuzování shody

A.9.3 Dílčí členění základních částí projektu stavby

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.2. Provozní a dopravní technologie včetně výhledového grafikonu

- B.2.1. Dopravní technologie cílového stavu vč. výhledového grafikonu
- B.2.2. Dopravní technologie v průběhu výstavby
- B.3. Péče o životní prostředí
 - B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí
 - B.3.2. Odpadové hospodářství
 - B.3.3. Akustická studie
 - B.3.4. Biologické hodnocení území stavby
 - B.3.5 Dendrologický průzkum - aktualizace
 - B.3.6 Rozptylová studie - výstavba
 - B.3.7 Vibrace
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
 - B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany
 - B.4.2 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energ. vedení
- B.5 Energetické výpočty
- B.6 Protikorozi ochrana
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.8 Dopravní opatření
- B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
- B.10 Úspora energie a ochrana tepla
- B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
- B.12 Ochrana obyvatelstva
- B.13 Bezbariérové užívání
- B.14 Doplnková měření a průzkumy
 - B.14.1 Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum
 - doplnění geotech. průzkumu pražcového podloží
 - doplnění stavebnětechnického průzkumu a geotech. průzkumu pro inž.objekty
 - doplnění ověření stávajících inženýrských sítí
 - B.14.2. Doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby"
 - B.14.3 Měření svodové admitance železničního svršku
 - B.14.4 Měření radonu
- C. Celková situace stavby**
 - C.1 Přehledná situace oblasti stavby M 1 : 10 000
 - C.2 Koordinační situace stavby M 1:500, M 1:1000
 - C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů
 - C.4 Koordinační situace kabelových tras M 1:500, M 1:1000
 - C.5 Koordinační příčné řezy
- D. Technologická část**
 - D.1. Železniční zabezpečovací zařízení
 - D.1.1.Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
 - D.1.2.Trat'ové zabezpečovací zařízení (TZZ)
 - D.2. Železniční sdělovací zařízení
 - D.2.1.Místní kabelizace
 - D.2.2.Rozhlasové zařízení
 - D.2.3.Integrované telekomunikační zařízení (ITZ)

- D.2.4. Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)
- D.2.5. Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)
- D.2.6. Zapojení dálkového kabelu (DK), dálkového optického kabelu (DOK) a závěsného optického kabelu (ZOK) do provozu
- D.2.7. Informační systém pro cestující
- D.2.8. Traťové radiové spojení
- D.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT
 - D.3.1. Dispečerská řídicí technika (DŘT) a dálková diagnostika technologických systémů žel. dopravní cesty
 - D.3.1.1. Dispečerská řídicí technika (DŘT)
 - D.3.1.2. Dálková diagnostika technologických systémů žel. dopravní cesty
 - D.3.3. Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic
 - D.3.4. Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic
 - D.3.5. Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)
 - D.3.6. Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zab. zařízení (NTS, STS, TTS)
 - D.3.7. Provozní rozvod silnopródu
- D.4. Ostatní technologická zařízení
 - D.4.1. Osobní výtahy, schodišťové výtahy
- E. Stavební část**
 - E.1. Inženýrské objekty
 - E.1.1. Kolejový svršek a spodek
 - E.1.1.1. Železniční svršek
 - E.1.1.2. Železniční spodek
 - E.1.2. Nástupiště
 - E.1.3. Železniční přejezdy
 - E.1.4. Mosty, propustky, zdi
 - E.1.6. Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
 - E.1.8. Pozemní komunikace
 - E.1.9. Kabelovody, kolektory
 - E.1.10. Protihlukové objekty
 - E.2. Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů
 - E.2.1. Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)
 - E.2.2. Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištech
 - E.2.3. Individuální protihluková opatření
 - E.3. Trakční a energetická zařízení
 - E.3.1. Trakční vedení
 - E.3.2. Napájecí stanice (měnárna, transformovna) - stavební část
 - E.3.3. Spínací stanice - stavební část
 - E.3.4. Ohřev výměn (EOV)
 - E.3.6. Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání ovladačů
 - E.3.7. Ukolejnění kovových konstrukcí
 - E.3.8. Vnější uzemnění .
 - E.3.9. Přeložky silnopróduých zařízení

E.3.10. Přeložky a ochrany sdělovacích vedení

F. Organizace výstavby

- F.1 Technická zpráva
- F.2 Situace zařízení staveniště
- F.3 Časový postup prací
 - F.3.1 Stavební postupy
 - F.3.2 Harmonogram stavby
- F.4 Schéma stavebních postupů
- F.5 Bilance zemních hmot
- F.6 Povodňový a havarijní plán stavby
 - F.6.1 Povodňový plán stavby
 - F.6.2 Havarijní plán stavby
- F.7 Plán BOZP
- F.8 Doklady POV

G. Náklady

- G.1 Náklady stavby

H. Doklady

- H.1 Přehled subjektů, se kterými byl projekt projednáván v průběhu zpracování
- H.2 Schvalovací a posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby
- H.3 Územní rozhodnutí
- H.4 Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, případně souhlas Drážního úřadu
- H.5 Souhlas odborných útvarů zadavatele s použitím nechváleného a nezavedeného zařízení - *NEOBSAZENO*
- H.6 Doklady o projednání se stavebníkem a odbornými útvary stavebníka
- H.7 Doklady o jednání s dotčenými orgány a účastníky stavebního řízení

- H.8 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí
- H.9 Doklady o projednání s vlastníky pozemků, staveb nebo bytů a nebyt. prostor dotčených stavbou
- H.10 Situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky
- H.11 Prohlášení o shodě

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

J. Dokumentace pro registr subsystémů

- J.1 Přehledná mapa M 1 : 10 000
- J.2 Situační schéma úseku a stanic

K. Dokumentace pro posuzování shody

- K.1 Dokumentace pro posuzování shody

K.2 Opravná dokumentace

A.9.4 Objektová skladba technologické a stavební části projektu

Objektová skladba byla vydefinována v návaznosti na předešlou sousední stavbu "Optimalizace trati Český Těšín - Dětmárovice".

V rámci detailního zpracování dokumentace, tj. projektu stavby, projektant přistoupil v několika případech k rozčlenění provozních souborů či stavebních objektů do samostatných celků – podobjektů, jejichž účelem je zejména detailnější rozdělení takovýchto objektů do oddělených, samostatných částí a to převážně s ohledem na následné provádění stavebních resp. montážních prací.

Složky takto vytvořených podobjektů jsou ve vztahu k číslu objektu rozlišeny tečkou a pořadovým číslem podobjektu na sedmé pozici číselného kódu základního provozního souboru nebo stavebního objektu. Pro přehlednost jsou v následující tabulce čísla podobjektů psána kurzívou.

A.9.4.1 Tvorba číselného kódu PS a SO

Členění stavby na technologickou a stavební část je provedeno pro zařazení dle JKPOV a JKSO. Číslování PS a SO vychází především ze snahy o zajištění maximální přehlednosti a rychlé orientace v projektu. Respektuje ovšem i požadavky strojně početního zpracování a evidence.

Číslování stavebních objektů a provozních souborů této stavby je obecně **šestimístné** (respektive sedmimístné – viz. popis níže) a skládá se ze tří číselných skupin:

- | | | |
|----|-----------------------|---|
| a) | xx - .. - .. | první dvojčíslí vyjadřuje traťový úsek stavby,
- první číslo značí pořadové číslo stavby
- druhé číslo značí pořadové číslo stavebního úseku |
| b) | .. - xx - .. | druhé dvojčíslí vyjadřuje charakter objektu, profesní kód (viz. popis níže) |
| c) | .. - .. - xx | třetí dvojčíslí je pořadovým číslem SO resp. PS ve stavebním úseku, profesním bloku. |
| d) | .. - .. - xx.x | Ve zvláštním případě je u několika PS resp. SO třetí dvojčíslí nahrazeno trojčíslím s vloženou tečkou. V několika nutných případech dochází, z logiky stavby, k nutnému rozdělení objektu na dvojici (příp. více) přímo navazujících podobjektů. Důvodem je nejčastěji nutné rozfázování výstavby, nebo technické rozdělení obsahu objektu. |

Ad a)

Stavba bude rámcově členěna na tyto úseky:

41	Žst. Dětmorovice
42	Dětmorovice – Odb. Závada
43	Odb. Závada
44	Závada – Petrovice
45	Žst. Petrovice
46	Petrovice – státní hranice PR
47	Koukolná - Závada
99	Celý úsek stavby Dětmorovice – Petrovice u K. – st. Hranice PR

Základní rozdělení stavby na tyto úseky je dodrženo v rámci všech projekčních profesí, kilometrické předěly jednotlivých úseků, které prioritně vychází z kolejového rozdělení stavby, jsou v profesní logice dle potřeb upraveny.

Ad b)

Charakter objektu (kódy profesí):

- 14 Nástupiště a rampy (SO)
- 15 Výstroj a označení trati (SO)
- 20 Mosty (SO)
- 21 Propustky (SO)
- 21 Zabezpečovací zařízení (PS)
- 22 Sdělovací zařízení (PS)
- 23 Technologie transformačních stanic (PS)
- 24 Osobní výtahy (PS)
- 26 Dispečerská řídicí technika (PS)
- 30 Přístupová komunikace (SO)
- 31 Zpevněné plochy (SO)
- 33 Železniční svršek a spodek, přejezdy (SO)
- 40 Pozemní objekty budov (SO)
- 41 Zastřešení nástupišť (SO)
- 42 Drobná architektura (SO)
- 43 Orientační systém (SO)
- 60 Trakční vedení (SO)
- 61 Ukolejnění (SO)
- 63 Přeložky a ochrany silnoproudu, rozvody vn, nn, osvětlení, doo (SO)
- 64 Ohřev výměn (SO)
- 65 Vnější uzemnění (SO)
- 70 Trubní vedení a přeložky sítí (SO)

Ad c)

Řazení objektů a souborů je prováděno ve směru od Dětmárovic do Petrovic (resp. Ke státní hranici s PR).

V případě, že se v číselné řadě posledního dvojčíslí vyskytne číselná mezera, došlo při postupu přípravy stavby k modifikaci členění stavby, resp. k redukci předešlého stupně dokumentace o některý SO resp. PS.

Přehledné grafické znázornění jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů je obsaženo v koordinačních situacích stavby. V jednotlivých situačních výkresech jsou i s legendou zakresleny - touto přehlednou situací v měřítku 1 : 1000 resp. 1:500 zachytitelné - objekty a soubory. **Tzn., že v koordinačních situacích záměrně nejsou vykresleny zcela všechny SO a PS, které např. probíhají celou stavbou a nejsou zobrazitelné v tomto měřítku, nacházejí se mimo rámec zobrazovaného území, nebo by jejich zakreslení komplikovalo výslednou přehlednost kresby a podobně.**

A.10. SEZNAM PS A SO S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

K 1.5.2004 se Česká republika stala členem Evropské unie, jejíž Evropský parlament a Rada, v zájmu zlepšení vzájemného propojení národních železničních sítí, přijaly směrnice o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému. Vybraná železniční síť České republiky, tvořící součást evropského železničního systému, musí splňovat požadavky na interoperabilitu podle Vyhlášky č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, Nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému č. 133/2005 Sb. a příslušných technických specifikací interoperability.

Interoperabilitou se rozumí schopnost tohoto systému umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců, které splňují základní parametry stanovené pro tyto vybrané tratě. Interoperabilita sestává z řady technických a zákonných zásahů, které sladí různé národní železniční systémy dohromady a vytváří tak železniční síť, která je otevřená a integrovaná na evropské úrovni.

Projekt stavby je zpracován v souladu s těmito požadavky interoperability. V níže uvedené tabulce jsou uvedeny provozní soubory a stavební objekty podléhající interoperabilitě v rozčlenění do jednotlivých subsystémů.

Bezpečnost a ochrana životního prostředí těchto PS a SO je společně s ostatními stavebními objekty a provozními soubory popsána v příslušných kapitolách této souhrnné technické zprávy a v samotných přílohách souhrnné technické zprávy.

Pro zpracování projektu, jako podklady pro splnění požadavků z hlediska interoperability, byly použity Směrnice evropského parlamentu a rady a Rozhodnutí komise, národní zákony a vyhlášky, technické normy, vyhlášky UIC, interní předpisy, směrnice a vzorové listy.

Projekt byl posouzen z hlediska interoperability notifikovanou osobou, tj. Výzkumným Ústavem Železničním, a.s., který vydal certifikáty – dílčí stanoviska o ověření pro jednotlivé subsystémy – infrastrukturu, energii a řízení a zabezpečení:

Infrastruktura: č.1714/8/SG/13/INS/CS/0902, vydáno 15.3.2013, platnost do 14.3.2018

Energie: č.1714/8/SG/13/ENE/CS/0903, vydáno 15.3.2013, platnost do 14.3.2018

Řízení a zabezpečení: č.1714/8/SG/13/CCT/CS/0904, vydáno 15.3.2013, platnost do 14.3.2018

Zpráva o výsledku posouzení ZVA12118c-1, vydaná 26.3.2013, platí pro úsek Koukolná-Dětmárovice a upravovanou část žst. Dětmárovice.

Vydané certifikáty jsou platné do 14.3.2018.

A.10.1 Směrnice evrop. parlamentu a rady, Rozhodnutí komise a nár. zákony a vyhl.

- 2012/88/EU-TSI pro interoperabilitu subsystému **řízení a zabezpečení** transevropského konvenčního železničního systému
- 2008/164/ES Rozhodnutí Komise o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se **osob s omezenou schopností pohybu a orientace** v transevropském konvenčním a vysokorychlostním žel. systému.
- 2011/274/EU- o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „**Energie**“ transevropského konvenčního železničního systému.
- 2011/275/EU- o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „**Infrastruktura**“ transevropského konvenčního železničního systému.
- 2008/57/ES Směrnice o interoperabilitě žel. systému ve Společenství
- Vyhláška MD 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému v platném znění

- Nařízení vlády 133/2005 o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského žel. systému v platném znění
- Sdělení MD z 25.2.2004 (Sbírka zákonů č. 111) o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.
- 2010/713/EU Rozhodnutí komise z 9.11.2010 o modulech pro postupy posuzování shody
- 2011/633/EU Prováděcí rozhodnutí komise z 15.9.2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury
- Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Poznámka:

Evropská agentura pro železnice, která zajišťuje přizpůsobování technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům, navrhla Komisi změny TSI, které jsou platné od 1.1.2015. Nové TSI pro subsystém infrastruktura a energie platí současně pro vysokorychlostní i konvenční systém. Původní TSI se zrušují s účinkem od 1.ledna 2015. Projekty, které byly před vydáním nových TSI v pokročilé fázi rozvoje (zpracování), se posuzují podle původních TSI.

A.10.2 Vyhlášky UIC

Přehled vyhlášek UIC ve vztahu k jednotl. subsystémům je uveden v příloze Vyhlášky č. 352/2005 Sb.

Pro oblast Stavby (obecně)

- UIC 505-4 Vlivy aplikace kinematických průjezdných průřezů-osová vzdálenost kolejí
- UIC 741 Stanice pro osobní dopravu, výška nástupiště

Pro oblast Konstrukce (silniční nadjezdy)

- UIC 506 a 505-4 Průjezdný průřez
- UIC 606-1, 505-1 a 505-4 Obrys sběrače

Pro parametry subsystému energie

- UIC 796-Napětí u sběrače
- UIC 797- Koordinace el. ochrany se subsystémem kolejová vozidla

Doporučené vyhlášky UIC , týkající se TSI PRM (Persons with reduced mobility)

- UIC 140 Accessibility to stations in Europe (Přístupnost stanic v Evropě)
- UIC 413 Measures to facilitate travel by rail (Opatření k usnadnění cestování vlakem)

A.10.3 Interní předpisy, směrnice a vzorové listy

Směrnice SŽDC

- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 11/2006** „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění (vč. změny č. 1 z 05/2010 a změny č. 1 přílohy č.1 z 04/2012),
- **Směrnice SŽDC, s.o., č. 16/2005** „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“
- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 20** „Směrnice pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty“,
- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 28/2005** „Koncepce používání jednotl. tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích žel. drah ve vlastnictví ČR,
- **Směrnice SŽDC, s.o. č.34** – Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu, , v platném znění včetně příslušných dodatků,

- **Směrnice SŽDC, s.o. č.35** – Směrnice, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na žel. dopravní cestě ve vlastnictví státu, , v platném znění včetně příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 42-** Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění vč. dodatků,
- **Směrnice SŽDC , s.o. č. 77** – Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustavy UIC 60 a S49 2. Generace, v platném znění vč. příslušných dodatků,
- **Směrnice SŽDC, s.o. č. 96** – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků,
- **SŽDC Směrnice č. 118** Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
- **Grafický manuál** jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- **SŽDC Směrnice č. 100** pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy
- **SŽDC Směrnice č. 108** o postupu při užívání kamerových systémů
- **SŽDC PO-01/2019-GŘ** Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení.
- **Prováděcí opatření** k předávání digitální dokumentace investiční výstavby č.j. 6154/04-OI ze dne 1.11.2004, v aktuálním znění, vč. všech dodatků,
- **Metodický pokyn** odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb.

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

Předpisy SŽDC

Označení	Název
SŽDC D 1	Dopravní a návěštní předpis
SŽDC D 7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC S 3	Železniční svršek, změna č. 1 10/2011, platnost v aktuálním znění
SŽDC (ČD) S 3/1	Předpis pro práce na železničním svršku
SŽDC S 3/2	Bezstyková kolej
SŽDC S4	Železniční spodek, platnost v aktuálním znění
SŽDC S5	Správa mostních objektů
SŽDC S 5/4	Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC S9	Pevná jízdní dráha
SŽDC Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

Označení	Název
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC Zam 1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC D17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽDC Ob1 díl II	Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
SŽDC T1	Telefonní provoz
SŽDC T113	Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení
SŽDC T7	Radiový provoz
SŽDC T200	Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu (účinnost od 1.3.2014)

Služební rukověti SŽDC

Označení	Název
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
SŽDC SR 70	Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
SŽDC (ČSD) SR101 (S)	Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek
SŽDC SR 103/1 (S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Kolej
SŽDC (ČSD) SR 103/6 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Pasportní evidence železničního svršku
SŽDC (ČSD) SR 105/1 (S)	Používání plastbetonu v traťovém hospodářství
SŽDC E8	Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČSD) SR112 (T)	Staniční zabezpečovací zařízení

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

A.10.4 Technické normy

Přehled základních tech. norem je uvedený v příloze č. 5 Vyhlášky Ministerstva dopravy 177/1995 Sb. Přehled závazných technických norem a předpisů je vymezen v platném znění TKP-Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí vydání. Seznam je uveden na konci každé

kapitoly (Zemní práce, Odvodnění tratí a stanic...). V současné době bylo vydaných 8 změn, poslední 8. změna k 05/2013.

A.10.5 Začlenění provoz. souborů a staveb. objektů do subsystémů interoperability

Pro posouzení shody projektu stavby s technickými specifikacemi interoperability je dokumentace řazena do jednotlivých subsystémů dle pokynu uvedených v Příloze č. 2 Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č. 11/2006, platné od 30.6.2006. Do subsystému infrastruktura byly na rozdíl od Směrnice č.11 zařazeny Provozní soubory, týkající se Technologie zdvihacích zařízení a Informačního systému, protože se posuzuje podle TSI 2008/164/EU (PRM).

Takto vytvořený seznam provozních souborů a stavebních objektů, které mají přímou vazbu na některý ze základních nebo dalších závazných parametrů vztažených k jednotlivým strukturálním subsystémům, současně odpovídá i vydefinovaným částem dokumentace pro posuzování shody dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., Příloha č. 5-Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení.

Vzhledem k tomu, že standardní členění projektu stavby uvedené v kapitole 1.1 je provedeno na národní bázi, níže uvedený seznam a členění dokumentace pro posuzování shody odpovídá zvyklostem členění v Evropské unii.

Evropské směrnice pro interoperabilitu transevropského konvenčního železničního systému definují subsystémy železničního konvenčního systému v rozčlenění na strukturální a provozní oblast.

V souladu se zněním Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb. je možno rozčlenit evropský železniční systém na subsystémy následovně:

V oblasti strukturální se jedná o subsystémy:

- Řízení a zabezpečení
 - Energie
- Infrastruktura (tj. dopravní cesta dráhy)
 - Provoz a řízení dopravy
 - Kolejová vozidla

V oblasti provozní se jedná o subsystémy:

- Údržba
- Telematické aplikace v nákladní a osobní dopravě (využití integrace přenosu a zpracování dat a souvisejících informací)

Popis jednotlivých subsystémů, který zejména definuje jednotlivé části, jež jsou zahrnuty ve výše uvedených subsystémech, je přehledně uveden v §7 Vyhl. MD č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému.

V rámci projektu stavby, na základě jeho charakteru a obsahu, bude novým řešením dotčena strukturální oblast konvenčního železničního systému a to v těchto subsystémech:

- Řízení a zabezpečení
 - Energie
- Infrastruktura

Poznámka:

V následujících tabulkových přehledech obsahové skladby jednotlivých subsystémů jsou uvedeny provozní soubory a stavební objekty (resp. podobjekty), které podléhají požadavkům na prokazování shody (nejsou zde uvedeny PS a SO, které se na interoperabilitu neposuzují - např. objekty provizorního nebo dočasného charakteru, objekty rušení a demolice, objekty přípojek a přeložek externích dodavatelů energií atd.). Rovněž nejsou pro posuzování na interoperabilitu zařazeny objekty na navazujících tratích (mimo EŽS) objekty komunikací a úpravy přejezdů, které neslouží bezprostředně jako přístupové cesty na nástupiště.

SUBSYSTÉM ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ (CCT)

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)		
PS 41-21-01	ŽST Dětmárovice, úprava SZZ	sždc s.o.
PS 41-21-02	ŽST Dětmárovice, úprava ETCS	sždc s.o.
PS 43-21-01	Odb. Závada, úprava SZZ	sždc s.o.
PS 43-21-02	Odb. Závada, úprava ETCS	sždc s.o.
PS 45-21-01	ŽST Petrovice u Karviné, SZZ	sždc s.o.
část A	ŽST Petrovice u Karviné, definitivní SZZ	sždc s.o.
PS 45-21-02	ŽST Petrovice u Karviné, úprava ETCS	sždc s.o.
PS 47-21-01	Odb. Koukolná, úprava SZZ	sždc s.o.
PS 47-21-02	Odb. Koukolná, úprava ETCS	sždc s.o.
D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)		
PS 42-21-11	Odb. Závada - Dětmárovice, úprava TZZ	sždc s.o.
PS 42-21-12	Odb. Závada - Dětmárovice, úprava ETCS	sždc s.o.
PS 44-21-11	Petrovice u Karviné - Odb. Závada, TZZ	sždc s.o.
PS 44-21-12	Petrovice u Karviné - Odb. Závada, úprava ETCS	sždc s.o.
PS 46-21-11	Petrovice u Karviné - PR, TZZ	sždc s.o.
PS 47-21-11	Odb. Závada - Odb. Koukolná, úprava TZZ	sždc s.o.
PS 47-21-12	Odb. Závada - Odb. Koukolná, úprava ETCS	sždc s.o.

SUBSYSTÉM ENERGIE (ENE)

Dle TSI 2011/274/EU , subsystém "Energie" zahrnuje trakční napájecí stanice, spínací stanice, úseky pro oddělení, soustava trakčního vedení a zpětný obvod.

Osvětlení je posuzováno podle TSI 2008/164/ES (PRM), týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy jsou zařazeny do subsystému Infrastruktura.

<i>D.3.5 Technologie transf. Stanic</i>		
PS 41-23-21	ŽST Dětmárovice, TM - NTS 22kV	sždc s.o.
<i>E.3.1 Trakční vedení</i>		
SO 41-60-01	ŽST Dětmárovice, trakční vedení	sždc s.o.
SO 42-60-01	Dětmárovice - Petrovice u K., trakční vedení	sždc s.o.
SO 45-60-01	ŽST Petrovice u K., trakční vedení	sždc s.o.
SO 46-60-01	Petrovice u K. - PR, trakční vedení	sždc s.o.
SO 47-60-01	Odb. Koukolná - Odb. Závada, trakční vedení	sždc s.o.
<i>E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí</i>		
SO 41-61-01	ŽST Dětmárovice, ukolejnění kovových konstrukcí	sždc s.o.
SO 42-61-01	Dětmárovice - Petrovice u K., ukolejnění kovových konstrukcí	sždc s.o.
SO 45-61-01	ŽST Petrovice u K., ukolejnění kovových konstrukcí	sždc s.o.
SO 46-61-01	Petrovice u K. - PR, ukolejnění kovových konstrukcí	sždc s.o.
SO 47-61-01	Odb. Koukolná - odb. Závada, ukolejnění kovových konstrukcí	sždc s.o.

SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA (INS)

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas, pragostry, kamery)		
PS 41-22-21	ŽST Dětmarovice, rozhlasové zařízení	sždc s.o.
PS 41-22-22	ŽST Dětmarovice, informační zařízení	sždc s.o.
PS 44-22-21	Zast. Závada, rozhlasové zařízení	sždc s.o.
PS 44-22-22	Zast. Závada, informační zařízení	sždc s.o.
PS 44-22-23	Zast. Závada, kamerový systém	sždc s.o.
PS 45-22-21	ŽST Petrovice u K., rozhlasové zařízení	sždc s.o.
PS 45-22-22	ŽST. Petrovice u K., informační zařízení	sždc s.o.
D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory		
PS 41-24-01	ŽST Dětmarovice, výtahy k přístupu na nástupiště z podchodu	SŽDC
PS 45-24-01	ŽST Petrovice, výtahy k přístupu na nástupiště z podchodu	SŽDC
E.1.1 Železniční svršek a spodek		
SO 41-33-01	ŽST Dětmarovice, železniční svršek	sždc s.o.
SO 41-33-11	ŽST Dětmarovice, železniční spodek	sždc s.o.
SO 42-33-01	Dětmarovice-Odb. Závada, železniční svršek	sždc s.o.
SO 42-33-11	Dětmarovice-Odb. Závada, železniční spodek	sždc s.o.
SO 43-33-01	Odbočka Závada, železniční svršek	sždc s.o.
SO 43-33-11	Odbočka Závada, železniční spodek	sždc s.o.
SO 44-33-01	Odb. Závada – Petrovice u K., železniční svršek	sždc s.o.
SO 44-33-11	Odb. Závada – Petrovice u K., železniční spodek	sždc s.o.
SO 45-33-01	ŽST Petrovice u K., železniční svršek	sždc s.o.
SO 45-33-11	ŽST Petrovice u K., železniční spodek	sždc s.o.
SO 46-33-01	Petrovice u K. – PR, železniční svršek	sždc s.o.
SO 46-33-11	Petrovice u K. – PR, železniční spodek	sždc s.o.
SO 47-33-01	Odb. Koukolná – odb. Závada, železniční svršek	sždc s.o.
SO 47-33-11	Odb. Koukolná – odb. Závada, železniční spodek	sždc s.o.
E.1.2 Nástupiště, rampy		
SO 41-14-01	ŽST Dětmarovice, nástupiště	sždc s.o.
SO 44-14-01	Zastávka Závada., nástupiště	sždc s.o.
SO 45-14-01	ŽST Petrovice u K., nástupiště	sždc s.o.
E.1.3 Přezedy		
SO 41-33-21	Přezed P6513, km 285,0345	sždc s.o.
SO 44-33-21	Přezed P6514, km 287,7338	sždc s.o.
SO 44-33-22	Přezed P6515, km 289,4036	sždc s.o.
SO 44-33-23	Přezed P6516, km 289,5994	sždc s.o.

SO 46-33-21	Přejezd P6517, km 291,7853	sždc s.o.
SO 47-33-21	Přejezd P8291, km 0,687	sždc s.o.
E.1.4 Mosty, propustky a zdi		
SO 41-20-01	Železniční most č.6630 v km 284,364, podchod v Žst. Dětmárovice	sždc s.o.
SO 42-20-01	Železniční most č. 5512 v km 286,258, most přes Olši	sždc s.o.
SO 43-20-91	Železniční most č. 5514 v km 286,676	sždc s.o.
SO 44-20-01	Železniční most č. 5607 v km 287,372, most v ús. Odb. Závada- Dětmárovice	sždc s.o.
SO 44-20-92	Železniční most č. 5608 v km 288,529	sždc s.o.
SO 44-20-93	Železniční most č. 5609 v km 289,777	sždc s.o.
SO 45-20-91	Železniční most č. 6670 v km 290,319	sždc s.o.
SO 45-20-01	Železniční most č. 6672 v km 290,859, podchod v ŽST. Petrovice	sždc s.o.
SO 45-20-02	Železniční most č. 6671 v km 290,936, v Žst. Petrovice	sždc s.o.
SO 46-20-01	Železniční most č. 8141 v km 292,400, most v ús.Petrovice-st.hr.	sždc s.o.
SO 44-21-01	propustek v km 289,406	sždc s.o.
SO 45-21-01	propustek v km 291,493	sždc s.o.
SO 47-21-01	propustek v km 0,342	sždc s.o.
SO 47-21-02	propustek v km 0,883	sždc s.o.
SO 47-21-03	propustek v km 1,093	sždc s.o.
E.1.8. Pozemní komunikace		
SO 44-31-01	Zast. Závada, zpevněné plochy	sždc s.o.
SO 45-31-01	ŽST Petrovice u K., zpevněné plochy	sždc s.o.
E.2.1 Pozemní objekty budov		
SO 41-40-01	Žst. Dětmárovice, stavební úpravy ve výpravní budově	sždc s.o.
E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích		
SO 41-41-01	Žst. Dětmárovice, rekonstrukce zastřešení nástupiště	sždc s.o.
SO 44-41-01	Zast. Závada, Rekonstrukce nástupištních přístřešků v zastávce Závada	sždc s.o.
SO 45-41-01	Žst. Petrovice, rekonstrukce zastřešení nástupiště	sždc s.o.
E.2.3 Drobná architektura a oplocení		
SO 99-42-01	Mobiliář a drobná architektura	sždc s.o.
E.2.4 Orientační systém		
SO 41-43-01	ŽST Dětmárovice, orientační systém	sždc s.o.
SO 44-43-01	Zastávka Závada, orientační systém	sždc s.o.

SO 45-43-01	ŽST Petrovice u K., orientační systém	sždc s.o.
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů		
SO 41-63-01	ŽST Dětmárovice, úprava osvětlení a rozvodů NN	sždc s.o.
SO 41-63-02	ŽST Dětmárovice, úprava osvětlení podchodu a nástupišť	sždc s.o.
SO 43-63-01	Odbočka Závada, osvětlení	sždc s.o.
SO 44-63-02	Zastávka Závada, úprava osvětlení a rozvodů NN	sždc s.o.
SO 45-63-01	ŽST Petrovice u K., venkovní osvětlení	sždc s.o.
SO 45-63-03	ŽST Petrovice u K., osvětlení podchodu a nástupišť	sždc s.o.

A.11. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAŽUJÍCÍMI STAVBAMI

A.11.1 Železniční stavby na severním rameni III. žel. tranzitního koridoru

Stavba "Dětmárovice-Petrovice u K.-státní hranice PR, BC" je součástí staveb III. žel. tranzitního koridoru ČR a bezprostředně souvisí s dalšími stavbami na III. koridoru v úseku Dětmárovice – st. hranice ČR/SR.

- ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov – Břeclav, investor SŽDC, probíhá postupné zpracování projektu a souběžně již i realizace. Předpoklad ukončení realizace 6/2019.
- DOZ Ostrava Svinov - Petrovice u Karviné st.hr. a Dětmárovice (mimo) - Mosty u Jablunkova st. hr., investor SŽDC, 18. 1. 2018 byla podepsána SOD na Dokumentaci pro stavební povolení. Předpoklad ukončení realizace 12/2020
- ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice, investor SŽDC, příprava Záměru projektu. Předpoklad ukončení realizace 12/2030.
- Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice, investor SŽDC, v relaizaci. Předpoklad dokončení 09/2019

V Praze září 2019

Zpracoval: Ing. Adam Rusý
SAGASTA s.r.o.
Asistent Hlavního inženýra projektu
a kolektiv profesních garantů