

**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
Kounicova 26  
611 36 Brno

## **Trat' 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice – Havířov**

### **PROJEKT STAVBY**

## **B.1 Souhrnná technická zpráva**

### **Obsah:**

- B.1 Souhrnná technická zpráva**
- B.2 Provozní a dopravní technologie v průběhu výstavby, stavební postupy**
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí**
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**
- B.5 Organizace výstavby**
- B.6 Plán kontrolních prohlídek**
- B.7 Seznam PS a SO**

## **B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **B.1.1 Průzkumy a podklady**

Pro potřeby projektu stavby byly použity jako podklady aktuální výpisy z katastru nemovitostí, geodetické měření a geotechnický průzkum.

- ❖ Výpisy z katastru nemovitostí
- ❖ Geodetické zaměření zájmového území stavby, zpracoval SUDOP Brno spol. s r.o. v r. 2014 (v systému S-JTSK)
- ❖ Geotechnický průzkum pražcového podloží a stavebnětechnický průzkum, zpracoval GeoTec, a.s. v r. 2015

### **B.1.2 Ochranná pásma**

#### *Ochranné pásmo dráhy*

Dle §8, zák.č.266/1994Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou

- a) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- b) u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- c) u vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- d) u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- e) u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- f) u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

#### *Ochranné pásmo elektrického vedení*

- zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu
- ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

-u napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
-u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
-u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
-u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

#### *Ochranné pásmo telekomunikací*

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005

#### *Ochranné pásmo plynovodů*

Ze zákona č. 485/2000 Sb. Je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm	4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm	8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm	12 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území	1 m

#### *Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací*

Podle §23, zák.č.274/2001 Sb. je ochranné pásmo vodovodu a kanalizace vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu následně:

do průměru 500 mm včetně	1,5 m
nad průměr 500 mm	2,5 m.

vzdálenosti se zvyšují o 1,0 m pokud je potrubí uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem.

**Nová ochranná pásma nevzniknou.** Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice je určena svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy (drážní pozemek). Drážní pozemek je v situacích vyznačen modrou barvou dle podkladů předaných investorem, ochranné pásmo dráhy, které je taxativně vymezeno, se zejména z důvodu přehlednosti do dokumentace nevyznačuje.

Průběh inženýrských sítí byl vyznačen do výkresu č. C2 Koordinační situace stavby M 1:1000 na základě vyjádření a zákresů provedených správci jednotlivých sítí. Před zahájením stavebních prací je zhotovitel povinen zajistit v celém rozsahu vytýčení inženýrských sítí jejich správcem.

### B.1.3 Koncepce stavby

Železniční trať č. 321 (trať SŽDC č. 2521) Ostrava-Svinov -Český Těšín je elektrizovaná celostátní trať o celkové délce 38 km. Traťová třída zatížení je D4 (22,5t /8t). Trať je dvoukolejná v úseku Odbočka Odry -Odbočka Chotěbuz. Z výhybny Polanka nad Odrou a ze stanice Ostrava-Svinov vedou do Odbočky Odry jednokolejné tratě, z Odbočky Chotěbuz do Českého Těšína je jedna kolej zapojena do dvoukolejné trati Bohumín - Čadca, druhá kolej vede samostatně (mimo Odbočku Chotěbuz) ze stanice Albrechtice u Českého Těšína až do Českého Těšína. Maximální rychlost je zde 80 km/h.

Původní trať z Kunčic do Prostřední Suché byla uvedena do provozu 15. listopadu 1911, dále z Prostřední Suché přes dnešní území Polska do Českého Těšína 1. září 1914. Po posunutí hranic byl úsek vedoucí Polskem v roce 1931 zrušen a byla vybudována přeložka po českém území. Přeložka trati z Havířova do Albrechtic mimo Prostřední Suchou byla dána do provozu v roce 1962, včetně zdvoukolejnění a dílčích posunů celé trasy Ostrava-Kunčice - Český Těšín. Větev trati z Ostravy-Kunčic přes Vítkovice do Polanky nad Odrou a Ostravy-Svinova byla dána do provozu v roce 1964. Současně s přeložkami a zdvoukolejněním proběhla v letech 1961 až 1965 také elektrizace trati.

Účelem projektu je provedení takových stavebních činností, které povedou k úpravě železniční infrastruktury a odstranění propadu traťové rychlosti v celém traťovém úseku. Stávající stav je nevyhovující. Dojde ke kompletní výměně kolejového svršku včetně kolejového lože, k rozsáhlému pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo zamezeno poruchám GPK a následným pomalým jízdám. Dále bude upraveno trakční vedení společně s ukolejněním kolejových konstrukcí, upraven nevyhovující stav nástupiště v zastávce Šenov včetně osvětlení a umělých staveb (propustků a mostů). Výrazně se zvýší komfort pro cestující a zajistí spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících, zvýší se kultura cestování a zatraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující.

## D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

### D.1 PS 07-01-01 Zabezpečení výhybek v ŽST Ostrava-Bartovice výhybky číslo 7 a 21 Současný stav zabezpečovacího zařízení

Na traťovém úseku odbočka Ostrava-Bartovice – Havířov je TZZ 3. kategorie – obousměrný AB 3 – 74 s KO 2182 (KAV 2, FID 2, MK 2). Traťový úsek v obou traťových kolejích je rozdělen na 3 oddíly.

Přejezd v km 20,940 (P8296) se nachází na účelové komunikaci a je zabezpečen PZS AŽD 71 s elektronickými prvky 4. kategorie 3SBI dle ČSN 342650 se dvěma výstražníky. Přejezd je ovládán TZZ, anulace soubory ASE 4. Indikace je přenášena do ovládacího pultu ŽST Havířov.

Přejezd v km 23,154 (P8297) se nachází na silnici III. Třídy a je zabezpečen PZS AŽD 71 s elektronickými prvky 4. kategorie 3ZBI dle ČSN 342650 se dvěma výstražníky a dvěma celými závory. Přejezd je ovládán TZZ, anulace soubory ASE 4. Indikace je přenášena do ovládacího pultu ŽST Ostrava Bartovice.

Přejezd v km 23,504 (P8298) se nachází na silnici II. třídy a je zabezpečen PZS AŽD 71 s elektronickými prvky 4. kategorie 3ZBI dle ČSN 342650 se čtyřmi výstražníky a dvěma polovičními závory. Přejezd je ovládán TZZ, anulace soubory ASE 4. Indikace je přenášena do ovládacího pultu ŽST Ostrava-Bartovice.

V ŽST Ostrava–Bartovice je SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typ RZZ AŽD 71 s KO 43 a 45, s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly.

Na traťovém úseku odbočka Ostrava-Kunčice – Ostrava-Bartovice je TZZ 3. kategorie – obousměrný AB 88A s KO KOA – 1. Traťový úsek v obou traťových kolejích je rozdělen na 2 oddíly. V ŽST Ostrava–Kunčice je SZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typ SZZ ETB s KO 43, s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly.

### Řešení úprav zabezpečovacího zařízení

Provede se oprava hlavních traťových kolejí 1 a 2, v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Kunčice, spočívající v opravě svršku a spodku. V souvislosti s tím se provedou související úpravy zabezpečovacího zařízení. Bude provedena montáž a demontáž venkovních prvků překážejících ve výstavbě, úpravy přibližovacích úseků na přejezdech dotčenými stavbou. Bude provedena úprava přejezdových konstrukcí úrovnových přejezdů v km 20,940; 23,154 a 23,504. Současně se provedou úpravy mostních konstrukcí v daném úseku.

Trať bude opravena na novou traťovou rychlost 100km/h s místními omezeními.

Jelikož je požadováno v tomto traťovém úseku zvýšení rychlosti na 100km/h, dojde k prodloužení ovládacích úseků PZS.

Oprava trati zasahuje ve stanicích Havířov, Ostrava-Kunčice na přilehlé záhlaví stanic. V žst. Ostrava-Bartovice navržené opravné práce procházejí celou stanicí. V žst. Ostrava-Bartovice bude provedena oprava kolejí č. 1 a 2 a výměna výhybek č. 7 a č. 21.

Z důvodu zvýšení rychlosti budou návěstidla S1 a S2 přesunuta do nových poloh pro viditelnost na 7s.

V celém úseku dotčeného stavbou je nutné provést demontáže a zpětné montáže venkovních prvků SZZ a TZZ, vyvolané úpravami žel. spodku a svršku. Dále v těchto stanicích budou provedeny úpravy ovládacích obvodů PZS pro traťovou rychlost 100 km/h.

Stanice budou upraveny pro novou traťovou rychlost mezistaničních úseků.

Kabelizace na opravovaných mostních konstrukcích budou dle potřeby naspojovány, ochráněny a přeloženy na bezpečnou vzdálenost tak aby nepřekáželi stavebním úpravám mostních objektů.

## **E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK**

### **E.1.1.1 SO 06-10-01 Havířov - Ostrava-Bartovice 1. TK, železniční svršek**

### **E.1.1.2 SO 06-10-02 Havířov - Ostrava-Bartovice 2. TK, železniční svršek**

Rozsah stavebního objektu SO 06-10-01 je dán km 19,764 – 23,866. Rozsah stavebního objektu SO 06-10-02 je dán km 19,689 – 23,956. Stančení daného úseku je odvozeno od výměnového styku výhybky č.54 v Žst.Havířov v km 19,714. Stavební objekt začíná směrovou a výškovou úpravou koleje. Oprava železničního svršku začíná v km 19,764 v koleji č.1 a v km 19,810 v kol.č.2. Konec opravy železničního svršku je situován koncem stavebního objektu v km 23,866 v koleji č.1 a v km 23,956 v kol.č.2.

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Koleje budou svařeny do bezstykové koleje.

Železniční svršek bude opraven novým materiálem tvaru 60 E2 (dlouhé kolejnicové pásy dl. 75 m svařené v BK), na pražcích betonových B91 S/1 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 s rozdělení pražců „u“ – 600 mm. V místě železničních přejezdů budou upevňovadla v antikorozi úpravě.

Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu - z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena, v souladu s předpisem SŽDC S3, v hlavních a kolejích 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce.

### **E.1.1.3 SO 06-11-01 Havířov - Ostrava-Bartovice 1. TK, železniční spodek**

### **E.1.1.4 SO 06-11-02 Havířov - Ostrava-Bartovice 2. TK, železniční spodek**

Rozsah stavebního objektu SO 06-10-01 je dán km 19,764 – 23,866. Rozsah stavebního objektu SO 06-10-02 je dán km 19,689 – 23,956. Náplní tohoto objektu je zřízení pražcového podloží a jeho odvodnění v km 21,4 – 22,4 a ZKPP v prostoru železničního přejezdu v km 20,940 u ostatních železničních přejezdu v 23,154 a 23,504 bude s ohledem stávající stav provedena pouze výměna svrškového materiálu včetně přejezdové celopryžové konstrukce.. Návrh konstrukcí železničního spodku byl zpracován na základě předaného geotechnického průzkumu. ZKPP v oblastí mostů je součástí SO mostních objektů. Odvodnění zemní pláň tělesa železničního spodku je v tomto stavebním objektu řešeno odřezem pláň na svah a do reprofilovaných příkopů. Reprofilace musí být provedena tak, aby byl zajištěn odtok vody bez shromažďování do prohlubní. Ve stísněných poměrech je navrženo odvodnění do trativodů. V km 20,75 bude stávající zborcená příkopová zídka nahrazena novým příkopovým žlabem UCH v délce 122 m. V místech, kde bude v rámci reprofilace stávajících příkopů reprofilován i přilehlý svah zasahující svým sklonem mimo drážní pozemek bude tento svah upraven ve sklonu ke drážnímu pozemku a zpevněn zatravnovacími panely případně gabionovou zídou výšky 1,0 m.

Provádění prací se předpokládá pomocí kontinuálně pracujících strojů v sestavě – čistička kolejového lože – trhač kolejových polí – buldozer – bagr – zhutňovač – pokladač – došterkování – podbíječka – svařování. Součástí tak nebude kontinuální hutnění pláň železničního spodku, protože spodek se provádí pouze v místě přejezdu, mostních objektů a v úseku km 21,4 – 22,4, jejichž realizace se předpokládá v předstihu.

### **SO 06-11-02.1 Havířov - Ostrava-Bartovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

Náplní tohoto stavebního objektu jsou přeložky a ochranná opatření na sdělovacích kabelech ve vlastnictví SŽDC, které budou dotčeny stavbou "Trať 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice – Havířov". Tento SO řeší úsek trati žst. Havířov až žst. Ostrava-Bartovice (mimo). Kolem zmíněné trati jsou dle podkladů vedeny tyto drážní kabely - DOK 72vl. v HDPE trubce + rezervní trubka, vyhledávací kabel 3XN a DK 42 + výpichy k zařízením u tratě.

V rámci stavby dochází ke kolejovým a stavebním úpravám na trati, které zasáhnou i stávající kabely. Zemní práce v rámci stavby mají většinou jen podpovrchový a údržbový charakter (výměna kolejového lože, reprofilace příkopů ...), tudíž nebude ve většině případů nutná stranová přeložka, ale postačí pouhá zvýšená ochrana trasy (silničními panely či chráničkami atd.) během stavby nebo zahloubení trasy v dotčeném místě pro zachování normového krytí.

Dotčení (ochrana, přeložka) drážních kabelů se předpokládá v těchto lokalitách – žkm 20,16; 21,24; 21,70-22,42; 22,50; 22,75-22,80; 22,91-23,5; 23,15; 23,35; 23,49; 23,54. Jedná se o místa, kde trasy kabelů SŽDC kříží upravovanou trať či jdou v jejím těsném sousedství, případně jsou trasy dotčeny na opravovaných mostech. U stranové přeložky se využijí připravené kabelové rezervy na kabelech, případně se u metalického kabelu naspojuje nová vložná délka kabelu odpovídajícího typu.

### **SO 06-11-02.2 Havířov - Ostrava-Bartovice, ochrana sdělovacích kabelů ČD Telematika**

Náplní tohoto stavebního objektu jsou přeložky a ochranná opatření na sdělovacích kabelech ve vlastnictví ČD Telematiky, které budou dotčeny stavbou "Trať 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice – Havířov". Tento SO řeší úsek trati žst. Havířov až žst. Ostrava-Bartovice (mimo). Kolem zmíněné trati je dle podkladů veden kabel ČDT - DOK 72vl. v HDPE trubce a vytyčovací vodič CYY 2,5.

V rámci stavby dochází ke kolejovým a stavebním úpravám na trati, které zasáhnou i stávající kabely. Zemní práce v rámci stavby mají většinou jen podpovrchový a údržbový charakter (výměna kolejového lože, reprofilace příkopů ...), tudíž nebude ve většině případů nutná stranová přeložka, ale postačí pouhá zvýšená ochrana trasy (silničními panely či chráničkami atd.) během stavby nebo zahloubení trasy v dotčeném místě pro zachování normového krytí.

Dotčení (ochrana, přeložka) kabelů ČDT se předpokládá v těchto lokalitách – žkm 21,70-22,42; 23,15-23,21; 23,35; 23,49. Jedná se o místa, kde trasy kabelu ČDT kříží upravovanou trať či jdou v jejím těsném sousedství, případně jsou trasy dotčeny na opravovaných mostech. U stranové přeložky se využijí připravené kabelové rezervy na kabelu, u vyhledávacího vodiče se naspojuje nová vložná délka kabelu odpovídajícího typu.

### **SO 06-11-02.3 Havířov - Ostrava-Bartovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

Náplní tohoto stavebního objektu jsou přeložky a ochranná opatření na sdělovacích kabelech ve vlastnictví cizích správců, které budou dotčeny stavbou "Trať 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice – Havířov". Tento SO řeší úsek trati žst. Havířov až žst. Ostrava-Bartovice (mimo). Zmíněnou trať dle podkladů kříží pouze kabely společnosti O2 Czech Republic a.s. a to v chráničkách PE 110 pod kolejištěm, jedná se o metalické i optické kabely.

V rámci stavby dochází ke kolejovým a stavebním úpravám na trati, které zasáhnou i stávající kabely. Zemní práce v rámci stavby mají většinou jen podpovrchový a údržbový charakter (výměna kolejového lože, reprofilace příkopů ...), tudíž nebude v těchto případech nutná přeložka, ale postačí pouhá zvýšená mechanická ochrana trasy (silničními panely či chráničkami atd.) po stranách dotčeného kolejiště během stavby, aby nedošlo k poškození kabelu těžkou technikou v místech s menším krytím kabelu.

Dotčení (zvýšení ochrany) kabelů O2 se předpokládá v těchto lokalitách – žkm 21,92; 23,13; 24,12. Jedná se o místa, kde trasy kabelu ČDT kříží upravovanou trať.

### **SO 06-11-02.4 Havířov - Ostrava-Bartovice, přeložky kabelu 6kV**

Pro napájení zabezpečovacího zařízení je v traťovém úseku Havířov – O. Bartovice – O. Kunčice veden kabel 6kV. Kabel je veden podél tratě a na mnoha místech je veden na mostech, které budou opraveny.

V rámci stavby budou řešeny přeložky kabelu 6kV na těchto mostech :

- 1) Most v km 20,259, 20,401 a 20,443
- 2) Propustek v km 21,723
- 3) Most v km 23,352

Před zahájením prací na mostech bude provedena provizorní přeložka kabelu 6kV mimo dosah stavebních prací. Případné provizorní přeložky budou řešeny lokálně u každého mostu zvlášť. Po skončení stavebních prací bude položen definitivní kabel od km 20,225 přes jednotlivé mosty až do km 20,450, od km 21,735 přes propustek do km 21,750 a dále od km 23,335 přes most do km 23,370. Nový kabel 6kV bude uložen do trasy stávajícího kabelu 6kV. Celková délka přeložek kabelu 6kV je cca 460m.

### **E.1.1.5 SO 07-10-01 ŽST Ostrava-Bartovice 1. SK, železniční svršek**

### **E.1.1.6 SO 07-10-02 ŽST Ostrava-Bartovice 2. SK, železniční svršek**

Rozsah stavebního objektu SO 07-11-01 je dán km 23,866 – 25,394. Rozsah stavebního objektu SO 07-11-02 je dán km 23,956 – 25,356. Staničení daného úseku je odvozeno od navazujícího stavebního objektu. Stavební objekt začíná směrovou a výškovou úpravou kolejí s navázáním na stávající stav. Oprava železničního svršku začíná v km 24,194 v k.č.1 a 24,129 v k.č.2. Konec opravy železničního svršku je situován v km 25,216 v k.č.1 a 25,270 v k.č.2. Za tato staničení zasahují pouze směrové a výškové výběhy do km 25,394 v k.č.1 a 25,356 v k.č.2. Směrové poměry jsou navrženy na rychlost do 100km/h dle rychlostního profilu ze záměru projektu.

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Železniční svršek bude opraven novým materiálem tvaru 60 E2 (dlouhé kolejnicové pásy dl. 75 m svařené v BK), na pražcích betonových B91 S/1 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 s rozdělení pražců „u“ – 600 mm. Nově budou vloženy výhybky č.7 a 21.

Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu - z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena, v souladu s předpisem SŽDC S3, v hlavních a kolejích 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce.

### **E.1.1.7 SO 07-11-01 ŽST Ostrava-Bartovice 1. SK, železniční spodek**

### **E.1.1.8 SO 07-11-02 ŽST Ostrava-Bartovice 2. SK, železniční spodek**

Rozsah stavebního objektu SO 07-10-01 je dán km 23,866 – 25,394. Rozsah stavebního objektu SO 07-10-02 je dán km 23,956 – 25,356. Součástí stavebního objektu bude zřízení konstrukce železničního spodku v oblasti výhybky č.7 ve stejné skladbě, jak bylo provedeno v rámci stavby „Zvýšení rychlosti v žst. Ostrava Bartovice“.

Provádění prací se předpokládá pomocí kontinuálně pracujících strojů v sestavě – čistička kolejového lože – trhač kolejových polí – buldozer – bagr – zhutňovač – pokladač – došterkování –

podbíječka – svařování. Součástí tak nebude kontinuální hutnění pláně železničního spodku, protože spodek se provádí pouze v místě mostních objektů.

#### **E.1.1.9 SO 08-10-01 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice 1. TK, železniční svršek**

#### **E.1.1.10 SO 08-10-02 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice 2. TK, železniční svršek**

Rozsah stavebního objektu SO 08-10-01 je dán km 25,394 – 28,389. Rozsah stavebního objektu SO 08-10-02 je dán km 25,356 – 28,389. Projekt bude řešen dle zadávací dokumentace a bude řešit především kácení zeleně a reprofilaci příkopů. Reprofilace stávajících zpevněných příkopu a příkopových monolitických zídek bude provedena očištěním stávajících betonových prefabrikátu od porostu a vyčištěním zaneseného dna. Nánosový materiál bude odvezen na skládku.

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Železniční svršek bude opraven novým materiálem tvaru 60 E2 (dlouhé kolejnicové pásy dl. 75 m svařené v BK), na pražcích betonových B91 S/1 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 s rozdělení pražců „u“ – 600 mm. V místě železničních přejezdů budou upevňovadla v antikorozi úpravě.

Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu - z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože je navržena, v souladu s předpisem SŽDC S3, v hlavních a kolejích 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce.

#### **E.1.1.11 SO 08-11-01 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice 1. TK, železniční spodek**

#### **E.1.1.12 SO 08-11-02 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice 2. TK, železniční spodek**

Rozsah stavebního objektu SO 08-10-01 je dán km 25,394 – 28,389. Rozsah stavebního objektu SO 08-10-02 je dán km 25,356 – 28,389. Projekt bude řešen dle zadávací dokumentace a bude řešit především kácení zeleně a reprofilaci příkopů. Reprofilace stávajících zpevněných příkopu a příkopových monolitických zídek bude provedena očištěním stávajících betonových prefabrikátu od porostu a vyčištěním zaneseného dna. Nánosový materiál bude odvezen na skládku.

Odvodnění zemní pláně tělesa železničního spodku je v tomto stavebním objektu řešeno odřezem pláně na svah a do reprofilovaných příkopů. Reprofilace musí být provedena tak, aby byl zajištěn odtok vody bez shromažďování do prohlubní.

Provádění prací se předpokládá pomocí kontinuálně pracujících strojů v sestavě – čistička kolejového lože – trhač kolejových polí – buldozer – bagr – zhutňovač – pokladač – došterkování – podbíječka – svařování. Součástí tak nebude kontinuální hutnění pláně železničního spodku.

#### **SO 08-11-02.1 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice, ochrana sdělovacích kabelů SŽDC**

Náplní tohoto stavebního objektu jsou přeložky a ochranná opatření na sdělovacích kabelech ve vlastnictví SŽDC, které budou dotčeny stavbou "Trať 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice – Havířov". Tento SO řeší úsek trati žst. Ostrava-Bartovice (včetně) až žst. Ostrava-Kunčice. Kolem zmíněné trati jsou dle podkladů vedeny tyto drážní kabely - DOK 72vl. v HDPE trubce + rezervní trubka, vyhledávací kabel 3XN a DK 42 + výpichy k zařízením u tratě.

V rámci stavby dochází ke kolejovým a stavebním úpravám na trati, které zasáhnou i stávající kabely. Zemní práce v rámci stavby mají většinou jen podpovrchový a údržbový charakter (výměna kolejového lože, reprofilace příkopů ...), tudíž nebude ve většině případů nutná stranová přeložka, ale postačí pouhá zvýšená ochrana trasy (silničními panely či chráničkami atd.) během stavby nebo zahloubení trasy v dotčeném místě pro zachování normového krytí.

Dotčení (ochrana, přeložka) drážních kabelů se předpokládá v těchto lokalitách – žkm 25,54; 25,59; 27,70-27,75; 28,11; 28,25. Jedná se o místa, kde trasy kabelů SŽDC kříží upravovanou trať či jdou v jejím těsném sousedství, případně jsou trasy dotčeny na opravovaných mostech. U stranové přeložky se využijí připravené kabelové rezervy na kabelu, u vyhledávacího vodiče se naspojkuje nová vložná délka kabelu odpovídajícího typu.

#### **SO 08-11-02.2 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice, ochrana sdělovacích kabelů ČD**

##### **Telematika**

Náplní tohoto stavebního objektu jsou přeložky a ochranná opatření na sdělovacích kabelech ve vlastnictví ČD Telematiky, které budou dotčeny stavbou "Trať 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín, úsek Ostrava-Kunčice – Havířov". Tento SO řeší úsek trati žst. Ostrava-Bartovice

(včetně) až žst. Ostrava-Kunčice. Kolem zmíněné trati je dle podkladů veden kabel ČDT - DOK 72vl. v HDPE trubce a vytyčovací vodič CYY 2,5.

V rámci stavby dochází ke kolejovým a stavebním úpravám na trati, které zasáhnou i stávající kabely. Zemní práce v rámci stavby mají většinou jen podpovrchový a údržbový charakter (výměna kolejového lože, reprofilace příkopů ...), tudíž nebude ve většině případů nutná stranová přeložka, ale postačí pouhá zvýšená ochrana trasy (silničními panely či chráničkami atd.) během stavby nebo zahloubení trasy v dotčeném místě pro zachování normového krytí.

Dotčení (ochrana, přeložka) kabelů ČDT se předpokládá v těchto lokalitách – žkm 25,51; 27,70-27,75; 28,25. Jedná se o místa, kde trasy kabelu ČDT kříží upravovanou trať či jdou v jejím těsném sousedství, případně jsou trasy dotčeny na opravovaných mostech. U stranové přeložky se využijí připravené kabelové rezervy na kabelu, u vyhledávacího vodiče se naspojkuje nová vložná délka kabelu odpovídajícího typu.

#### **E.1.1.13 SO 00-10-01 Havířov - Ostrava-Kunčice, výstroj trati 1. a 2. TK**

Stavební objekt zahrnuje vystrojení trati na předmětném úseku stavby. Začátek úprav na výstroji trati je dán začátkem úprav na železničním svršku v km 19,689 a končí v km 28,389. Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí tohoto objektu je odstranění stávající výstroje v řešeném úseku. Stávající staničníky budou přesunuty do nové polohy. Nástupištní cedule nebudou instalovány. Nově budou zřízeny rychlostníky a sklonovníky dle návrhu GPK.

### **E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ**

#### **E.1.2 SO 06-12-01 Zastávka Šenov - úprava nástupiště**

U k.č.1 se nástupiště zkrátí na délku 170 m a vyzískaným materiálem a betonovou dlažbou se prodlouží chodník, který bude navazovat na chodník za nástupištěm u kol. č. 1. Nástupiště u k.č.2 bude doplněno na délku 170 m zídou SUDOP. Stávající nástupištní desky budou v celé délce rozebrány a nově položeny z důvodu zachování doporučené vzdálenosti hrany nástupiště od TK.

### **E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY**

#### **E.1.3.1 SO 06-13-01 Železniční přejezd v km 20,940**

Stavební délka bude zachována. Provede se nová celopryžová konstrukce se závěrnými zídami. Šířka přejezdové konstrukce bude na základě požadavků investora rozšířena tak, aby bylo možné v budoucnu navazující komunikaci rozšířit na min. 5,0 m. Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 6m (5 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 5m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav a činí 4m od osy kolejí. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

#### **E.1.3.2 SO 06-13-02 Železniční přejezd v km 23,154**

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 8,4m (7 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 7,5m v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav a činí 16m. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-1-III.

#### **E.1.3.3 SO 06-13-03 Železniční přejezd v km 23,504**

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 9,6m (8 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 7m v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 65°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav a činí 19m. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-1-III.



#### **E.1.3.4 SO 07-13-01 Výměna přechodových desek v koleji č. 1 a 2**

Navržená šířka konstrukce přechodu činí 1,8m (2 x celopryžový panel), přičemž šířka komunikace pro pěší na přechodu bude 1,5m z dlažby. Úhel bude 90°. Délkový rozsah zpevnění komunikace pro pěší je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D2-D-1-CH.

### **E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY**

#### **E.1.4.1 SO 06-14-01 Most v km 19,992**

##### Stávající stav:

Most o dvou otvorech převádí 2 koleje přes silnici I.tř.č.11 v širé trati v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Nosná konstrukce je z roku 1966, 1974 sanace, 1996 nátěr. Nosnou konstrukci tvoří ocelová komorová uzavřená konstrukce samostatná pod každou kolejí. Mostovka horní. Délka přemostění 49,43m, šířka mostu 9,88m. Most je šikmý, šikmost pravá. Spodní stavba je z roku 1966. Spodní stavba je tvořena ŽB opěrami s betonovým obkladem a rovnoběžnými křídly.

Hodnocení stavebního objektu K2/S2 – na mostě se vyskytují trhliny ve svarech přímého upevnění kolejnic, plechy mostovky jsou oslabené korozí, na spodní stavbě byl lokalizován výskyt trhlinek s průsaky a výluhy pojiva, odpadá omítka úložných prahů.

##### Nový stav:

Bude provedeno PKO na 100% nosné ocelové konstrukce. Budou zavařeny všechny praskliny přímého upevnění koleje, doplněny chybějící upevňovací prvky a vyměněny všechny izolační prvky přímého upevnění koleje (pryžové podložky). Spodní stavba se sanovat nebude.

#### **E.1.4.2 SO 06-14-02 Most v km 20,259**

##### Stávající stav:

Most o jednom otvoru převádí 2 koleje přes stálou vodoteč (Lučina - Povodí Odry, s.p.) v širé trati v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Nosná konstrukce je z roku 1956 pod kolejí č.1 a z roku 1972 pod kolejí č.2. Nosnou konstrukci tvoří ocelová trámová plnostěnná konstrukce samostatná pod každou kolejí. Bez mostovky. Světlost 20,00m, šířka mostu 9,75m. Most je kolmý.

Spodní stavba je z roku 1911. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami a betonovými šikmými křídly. Hodnocení stavebního objektu K2/S2 - NK koroduje, mostnice jsou napadeny hnilobou a šrouby mostnic jsou uvolněné, chybí některé podlahové plechy a část zábradlí, celé zábradlí vpravo nevyhovuje VMP 2,5, nedostatečná výška. Ve spodní stavbě průsak vody, vydrolený beton, obnažená korodující výztuž.

##### Nový stav:

Nové zábradlí včetně PKO (bez vykonzolování), nové chybějící hlavové plechy včetně PKO, zřízení PKO na stávající středové a hlavové plechy, kompletní výměna mostnic a pozednic, přeložení kabelů IS ze zábradlí do prostoru pod chodníkové plechy.

#### **E.1.4.3 SO 06-14-03 Most v km 20,401**

##### Stávající stav

Mostní objekt o jednom otvoru převádí 2 koleje přes inundaci a polní cestu v širé trati v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Trať na mostním objektu je v přechodnici. Niveleta klesá 6,900‰ ve směru staničení u koleje č.1 a 7,100‰ u koleje č.2. Svršek na mostě je tvaru S49 na betonových pražcích PB2 u koleje.1 a R65 na betonových pražcích PB2 u koleje č.2. Úhel křížení je 89°. Traťová rychlost je 80kmh<sup>-1</sup>.

Nosná konstrukce z roku 1964 je tvořena ŽB deskou (2 nosníky pod každou kolejí) tloušťky 1000mm v ose mostu a 650mm na kraji desky. Desky je prostě uložena. Volná výška je 2,780m. Kolmá světlost je 11,900m. Tloušťka kolejového lože je 415mm pod kolejí č.2 a 521mm pod kolejí č.1. Římsa je železobetonová šířky 750mm s kabelovými žlaby krytými betonovými deskami. Spodní stavbu tvoří betonové masivní opěry. Opěry mají tloušťku 2000mm. Založení opěr je plošné pomocí základového pasu tloušťky 2750mm a šířky 4000mm. Délka opěr je 9,200m.

Zábradlí je tvořeno ocelovými válcovanými profily s jedním madlem a jednou příčlím kotvené do říms. Minimální vzdálenost osy koleje k zábradlí je vlevo trati 3153mm, vpravo trati 2555mm. Výška zábradlí je 990mm.

Kolem spár NK viditelné průsaky vody výluhy pojiva, krápníky, lokálně se vyskytuje obnažená korodující výztuž. Opěry jsou promáčené, s opadanou omítkou. Zábradlí je nízké (990 mm), chybí dolní příčle.

Hodnocení stavebního stavu konstrukce dle správce mostního objektu je K2,S2.

#### Nový stav

Nosná konstrukce bude zachována, provede se pouze jejich sanace.

Na nosné konstrukci bude provedena izolace.

U stávajících říms budou sneseny kryty kabelových žlabů pro provedení izolace. V polovině rozpětí a u křídel budou provrtány římsy v místě žlabů a bude osazena PE trubka ø50mm, které budou přesahovat o 100mm pod spodní hranu říms. Tyto trubky budou sloužit pro odvodnění žlabů.

Po osazení trubek a provedení izolace budou osazeny původní betonové kryty a případně doplněny chybějící betonové krycí desky.

Stávající zábradlí bude zachováno, bude provedeno jeho nadvýšení a doplnění dolní příčle.

Stávající opěry budou bez úprav.

Stávající křídla budou bez úprav.

#### **E.1.4.4 SO 06-14-04 Most v km 20,443**

##### Stávající stav:

Kolmý jednokolejný most 20,443 je o 1 poli s rozpětím 4,60 m a šířkou 9,59 m, desková železobetonová konstrukce na betonové spodní stavbě. NK ve 2. koleji (vlevo) byla snesena, otvor je zasypán štěrkem. V otvoru mostu a pod kolejí č. 2 je trubicí propustek. Podle revizní zprávy z 11/2012 je most klasifikován K2/S99.

##### Návrh úprav:

Navrhuje se zrušení mostního objektu, v místě zůstane jen stávající propustek. Po snesení NK mostu se provede ubourání stávajících horních částí spodní stavby (do úrovně cca 1,3 m pod niveletu koleje), vyplnění otvoru hutněným zásypem z nakupovaného materiálu v požadované kvalitě a doplnění drážního tělesa tak, aby plynule navazovalo na průběh terénu před a za objektem. Provedení úpravy římsy a zábradlí na vtoku a výtoku, doplnění odláždění.

#### **E.1.4.5 SO 06-14-05 Propustek v km 21,164**

##### Stávající stav:

Železobetonová konstrukce desková založená na betonových opěrách, zakončeno kolmými čely s křídly. Vzhledem k absenci izolace je konstrukce zdegradovaná, konstrukcí prosakují vody do všech částí. Beton vykazuje vypadlé a vydrolené části, obnaženou výztuž, výluhy solí, praskliny, trhliny ve všech částech, dilatace prosakuje, zábradlí na římsách jsou zdeformovaná a nevyhovují šířkovému uspořádání VMP 2,5.

##### Nový stav (závěry z porady 2.4.2015):

Rozšíření konstrukce propustku pomocí římsového nosníku tak, aby odpovídala šířkovému uspořádání VMP 2,5. Provedení nové izolace na stávající ŽB desce propustku. Na základě nízké pevnosti betonu pravé části opěry Ostrava (dle stavebně technického průzkumu) provedení injektáže této opěry. Oprava stávajícího zábradlí. Provedení zesílené konstrukce pražcového podloží.

#### **E.1.4.6 SO 06-14-06 Propustek v km 21,388**

##### Stávající stav:

Železobetonová konstrukce desková založená na betonových opěrách, zakončeno kolmými čely s křídly. Vzhledem k absenci izolace je konstrukce zdegradovaná, konstrukcí prosakují vody do všech částí. Beton vykazuje vypadlé a vydrolené části, obnaženou výztuž, výluhy solí, praskliny, trhliny ve všech částech, dilatace prosakuje, zábradlí na římsách jsou zdeformovaná a nevyhovují šířkovému uspořádání VMP 2,5.

##### Nový stav (závěry z porady 2.4.2015):

Stávající propustek se ponechá beze změn. Provede se pouze oprava zábradlí na obou částech konstrukce propustku.

#### **E.1.4.7 SO 06-14-07 Propustek v km 21,723**

##### Stávající stav:

Železobetonový deskový propustek je propadlý, čela a římsy jsou silně degradované. Propustek je značně poškozený.

##### Nový stav (závěry z porady 2.4.2015):

Navrhuje se vybudování nového trubního propustku, na základě hydrotechnického výpočtu DN 1200mm, v otevřeném výkopu, v poloze stávajícího propustku. Propustek bude na vstupu ukončen šikmým čelem, ve sklonu odpovídajícím svahům železničního tělesa. Na výstupu bude ukončen kolmým čelem s římsou bez zábradlí. Na styku s terénem bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože. Dojde k výměně stávající nosné konstrukce.

#### **E.1.4.8 SO 06-14-08 Most v km 22,391**

##### Stávající stav:

Most o jednom otvoru převádí 2 koleje přes stálou vodoteč (Venclůvka - Povodí Odry, s.p.) v širé trati v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Nosná konstrukce je z roku 1965 pod kolejí č.1 a z roku 1911 pod kolejí č.2. Nosnou konstrukci tvoří ŽB deska pod kolejí č.1 a ocelová trámová plnostěnná konstrukce pod kolejí č.2. Světlost 10,00m, výška přesypávky 0,4m, šířka mostu 9,53m. Most je kolmý. Spodní stavba je z roku 1911. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami a betonovými rovnoběžnými křídly.

Hodnocení stavebního objektu K2/S2 - ocelová NK koroduje, ložiska jsou uvolněná, NK nad nimi pulzuje. Betony spodní stavby jsou popraskané, vpravo s lokálně odhalenou korodující výztuží. Na zábradlí chybí dolní příčle, vzdálenost zábradlí vpravo i vlevo nevyhovuje VMP 2,5, výška nevyhovující.

##### Návrh úprav:

Spodní stavba zůstane zachována bez úprav. Dále nebude provedena výměna ložisek. Na betonové části bude provedena nová izolace, sanace betonových říms. Zábradlí bude nadstaveno na výšku 1100mm a bude přidáno třetí madlo. Zábradlí bude kotveno přes patní plechy. Na ocelové části bude provedena výměna mostnic a částečná obnova PKO (horné pásnice hlavních nosníků). Zábradlí na ocelové části bude nadstaveno nad stávajícími kabelovými žlaby na výšku 1100mm. V místech, kde se za mostem sype štěrk budou umístěny přechodové zídky.

Pozn. V případě nepřesáhnutí nákladů bude provedena kompletní PKO ocelové části, alespoň PKO chodníkových plechů a plechů na hlavách mostnic.

#### **E.1.4.9 SO 06-14-09 Propustek v km 22,499**

##### Stávající stav:

Propustek o jednom otvoru převádí 2 koleje přes hlavní odvodňovací zařízení v širé trati v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Propustek z roku 1911. Nosnou konstrukci tvoří betonová klenba. Světlost 2,0m, výška přesypávky 0,95m, šířka propustku 24,48m. Propustek je kolmý. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami a betonovými rovnoběžnými křídly.

Hodnocení stavebního objektu K2 – trhliny, průsaky vody, zábradlí jsou nevyhovující

##### Návrh úprav dle záměru projektu:

Provedení nových navýšených ŽB říms, plovoucí vodotěsná izolace, nové zábradlí. Dále se provede očištění čel od vegetace, vyčištění na vstupu, v profilu propustku a na výstupu.

##### Návrh úprav dle vstupní porady 30.1.2015 a jednání se správcem:

Navrhuje se provedení nových navýšených ŽB říms, nového systému vodotěsné izolace a odvodnění rubou opěr vytažených za křídla. Stávající ocelové zábradlí bude nahrazeno zábradlím novým, třímadlovým, z otevřených profilů, výšky 1100 mm nad horní hranou říms. Sloupky zábradlí budou kotveny pomocí patních plechů chemickými kotvami vlepenými v ŽB římsách. Dále se provede očištění čel od vegetace, vyčištění na vstupu, v profilu propustku a na výstupu. Potvrzení řešení statickým výpočtem dle stavebnětechnického průzkumu.

##### Závěry z porady 2.4.2015:

Na základě úpravy GPK bylo rozhodnuto, že ŽB římsy nebudou nadvyšovány, ale po odkopání pouze povrchově sanovány včetně čel a klenby propustku. Stávající zábradlí bude nahrazeno novým vyhovujícím, ukotveným do říms. Na mostě bude provedena těsnící plovoucí hydroizolace na vyspádané zemní pláni. Izolace bude provedena pouze pod koleji č. 1 a 2 s přesahem přes dilataci, pod bývalou kusou kolejí izolace nebude provedena. Na základě výsledků geotechnického a stavebně technického průzkumu bude provedena injektáž nevyhovujícího betonu klenby. Po ověření rozměru klenby a výsledků injektáže bude doplněna přechodnost objektu.

#### **E.1.4.10 SO 06-14-10 Most v km 22,583**

##### Stávající stav:

Most o jednom otvoru převádí 2 koleje přes místní cestu, která slouží také jako neoficiální příchod na nástupiště. Nachází se v širé trati v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice.

Nosná konstrukce je z roku 1914. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými nosníky. Světlost 3,00m, výška přesypávky 0,7m, šířka mostu 25,25m. Most je kolmý. Spodní stavba je z roku 1914. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami a betonovými rovnoběžnými křídly. Hodnocení stavebního objektu K2/S2 - průsaky vody s výluhy pojiva, krápníky, korozní oslabení nosníků, beton obou říms je vydrolený, zábradlí je nízké, bez dolního madla.

#### Návrh úprav:

Bude nahrazena nosná konstrukce v kolejích č. 1 a 2. Bude použito nosné konstrukce ze zabetonovaných nosníků, které budou vyrobeny jako staveništní prefabrikát zvlášť pro každou kolej. Budou také vybetonovány nové úložné prahy. U nosné konstrukce pod kolejí č. 2 bude provedena i římsa bez zábradlí, aby v budoucnu po případném odstranění nosné konstrukce vedle koleje č. 2, most dále sloužil svému účelu bez úprav. Světlost otvoru zůstane zachována. Výměnou nosné konstrukce bude zvětšena světlá výška o 125 mm tak aby byla dodržena tloušťka štěrkového lože. Omezí se tak rozsah bourání a výkopů. Vpravo ve směru za mostem bude vložena železobetonová prefabrikovaná zídka pro zajištění kolejového lože. Spodní stavba bude sanována. Na části mostu mimo koleje č. 1 a 2 se nebudou provádět žádná opatření.

#### **E.1.4.11 SO 06-14-11 Most v km 23,352**

Most se nachází v extravilánu, v mezistaničním úseku Havířov – Ostrava-Bartovice. Převádí 2 koleje přes vodoteč Datyňka.

##### Popis stávajícího stavu:

Nosná konstrukce je z roku 1954 pod kolejí č.1 a 1960 pod kolejí č.2. Nosnou konstrukci tvoří ŽB desky samostatné pod každou kolejí. Světlost 8,00m, výška přesypávky 0,4m, šířka mostu 10,03m. Most je kolmý. Spodní stavba je z roku 1914. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami tl. 1,80m a betonovými šikmými křídly. Hodnocení objektu dle správce – K2/S2.

##### Popis nového stavu:

Provede se injektáž spodní stavby, izolace a nových říms (nosník vpravo na mikropilotách), osazení zábradlí, sanace desky. Kabely na mostě budou přeloženy.

#### **E.1.4.12 SO 07-14-01 Most v km 24,528**

Most se nachází v obvodu žst Ostrava - Bartovice, převádí 10 kolejí. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska proměnného průřezu o kolmé světlosti 6,0m a o kolmém rozpětí 6,8 m. objekt je založen plošně na železobetonové desce o tloušťce 1,5m. Objekt je rozdělen dilatačními spáry o největší délce dílu cca 10m. Čela jsou betonová s rovnoběžnými křídly. Římsy ŽB. Na římsách jsou dvoumadlová zábradlí z ocel. úhelníků. Ke křídlům přiléhají svahové kužely. Při kunčické opěře je řízeno koryto pro vodoteč 1,5m široké. Šířka polní cesty je 4,0m. Niveleta vozovky polní cesty je v úrovni ~232,970 s jednostranným sklonem 2%. Na objektu je uzavřené kolejové lože.

Navrhovaná opatření uvedou most do stavu požadovaného zadávacími podmínkami pro vypracování projektu dokumentace výše uvedené stavby.

Vzhledem k tomu, že v rámci výše uvedené stavby se uvažuje v daném úseku o opravu železničního svršku a dále vzhledem k tomu, že na mostě nedochází k výrazné změně směrového a výškového kol. řešení, navrhuje se oprava objektu, která zahrne zachování stávajícího mostu, provedení nové hydroizolace proti stékající vodě a provedení ZKPP. Oprava objektu byla navržena na základě závěrů porad k mostním objektům.

#### **E.1.4.13 SO 07-14-02 Most v km 24,944**

Most (podchod) se nachází v žst. Ostrava - Bartovice, převádí 6 kolejí. Celý podchod a všechny související konstrukce jsou z monolitického železobetonu. Celý profil podchodu je chráněn proti vodě a zemní vlhkosti izolací, která tvoří souvislou vanu a která je chráněna a provedena na dně na podkladním betonu, na stěnách na betonové přizdivce. Na stropě je izolace chráněna pevnou ochrannou vrstvou z betonu s drátěným pletivem. Uvnitř podchodu je odvodněn, takže podlaha má jednostranný spád 0,6% ke žlábků, který je ukončen vpustí zapojenou do Šachtice. Vlastní tubus podchodu je rozdělen dilatačními spárami, které jsou opatřeny dilatačním zařízením, vlnou pozinkovaného plechu do něhož je zatažena izolace. Přístupy na nástupiště jsou řešeny schodištěm z monolitického železobetonu.

Navrhovaná opatření uvedou most do stavu požadovaného zadávacími podmínkami pro vypracování projektu dokumentace výše uvedené stavby.

Vzhledem k tomu, že v rámci výše uvedené stavby se uvažuje v daném úseku o opravu železničního svršku a dále vzhledem k tomu, že na mostě nedochází ke výrazné změně směrového a výškového kol. řešení, navrhuje se oprava objektu, která zahrne zachování stávajícího mostu, provedení nové hydroizolace proti stékající vodě a provedení ZKPP. Oprava objektu byla navržena na základě závěrů porad k mostním objektům.

### **E.3.1 TRAKČNÍ VEDENÍ**

#### **E.3.1.1 SO 06-40-01 Úprava TV v DÚ Havířov - Ostrava-Bartovice**

Z důvodu návaznosti na zvýšení traťové rychlosti, úpravu GPK, převýšení koleje a úpravu odvodnění jsou navrženy úpravy stávajícího TV.

Stavební část úprav je provedena v km 19,962 – 20,928 a km 22,752 - 23,547.

V montážní části úprav bude provedena kompletní výměna kotevních úseků sestav TV č. 1/1, 2/1, 1/2, 2/2, 1/5 a 2/5. V místě kotvení stávajících systémů č. 1/3, 2/3, 1/4 a 2/4 budou vyměněny pohyblivá kotvení včetně betonových závaží a kotevních nástavků – nově nerezové Fe lano průřezu 70mm<sup>2</sup>. V místě zvýšených vrchních hran kotevních podpěr (zárubní zeď, nástupiště) je navrženo speciální pružinové kotvení, které umožní plnou kompenzaci hlavních systémů TV.

V určených místech bude převěšeno zesilovací vedení na TP směrem „dovnitř“, případně v zast. Šenov uchyceno na bránu. S ohledem na SO železničního svršku a spodku bude provedena výšková regulace TV v celém traťovém úseku.

Je navrženo použití svislých izolovaných konzol (SIK) na břevnech v místě použití bránových konstrukcí. Zesilovací vedení bude uchyceno na bránových závěsech.

#### **E.3.1.2 SO 07-40-01 Úprava TV v ŽST Ostrava-Bartovice**

V rámci úprav TV v žst. Ostrava-Bartovice je v montážní části navržena kompletní výměna kotevních úseků sestav TV č. 1/1, 2/1, 1/2 a 2/2. Dále bude provedena výšková regulace trolejového drátu v návaznosti na SO železničního svršku a spodku.

Na stávajících trakčních převěsech č. 25-26, 27-28, 29-30 a 43-44 není možno nad vedlejšími kolejemi č. 3,4,5,6 vyregulovat trakční vedení na požadovanou výšku, a to z důvodu kolejového řešení, kdy projektant kolejového spodku a svršku zvedá v této oblasti niveletu hlavních kolejí (č. 1 a 2) o více než 15 cm. Je navržena výměna těchto převěsů za nosná břevna bran s dvojitým vyvěšením. Směrová lana budou nahrazena samostatnými závěsy pro každou kolej zvlášť pomocí svislých izolovaných konzol (SIK).

#### **E.3.1.3 SO 08-40-01 Úprava TV v DÚ Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice**

Z důvodu návaznosti na zvýšení traťové rychlosti, úpravu GPK, převýšení koleje a úpravu odvodnění jsou navrženy úpravy stávajícího TV.

Na dotčeném úseku je navržena výměna všech kotvení (včetně kotevních nástavců, závaží betonové). Dále bude v určených místech převěšeno zesilovací vedení na TP směrem ke koleji.

V montážní části TV bude dále provedena výměna proudových propojení v mechanických děleních a dále výměna bleskojistik u žst. Ostrava-Kunčice (TP č. 91A a 91B).

V celém úseku budou vyměněny izolátory za nové – plastové „Fiberlink“, na TP č. 63 a 64 budou vyměněny konzoly a v celém úseku bude provedena výšková regulace TV s ohledem na SO železničního svršku a spodku.

### **E.3.2 OHŘEV VÝMĚN - EOV**

#### **E.3.2 SO 07-60-01 ŽST Ostrava Bartovice - EOV výhybek č. 7 a č. 21**

V rámci stavby bude ve stanici mimo jiné provedena výměna výhybek č.7 a č.21, na kterých je osazeno EOV. Na počátku stavby bude provedena demontáž výstroje ze stávajících výhybek č.7 a č.21.

Na novou výhybku č.7 bude osazena nová výstroj dle vzorových listů včetně ohřevu táhel. Oddělovací transformátory budou přesunuty od výhybky do rozvaděče REOV2. K výhybce budou položeny z rozvaděče REOV2 nové kabelové rozvody a do rozvaděče REOV2 budou doplněny oddělovací transformátory a ostatní prvky pro možnost napájení výhybky č.7. Dále bude provedena úprava řídicí části rozvaděče a úprava softwaru na ED.

Na novou výhybku č.21 bude osazena nová výstroj. K výhybce budou umístěny nové oddělovací transformátory, do kterých budou zapojeny stávající přívodní kabely z rozvaděče REOV. Z oddělovacích transformátorů budou k výhybce položeny nové kabely a na výhybku budou nainstalovány nové topné tyče.

Dále budou v rámci tohoto SO řešeny případné přeložky silnoproudých rozvodů u nového návěstidla v km 24,470 a dále v oblasti opravovaných mostů v km 24,528 a km 24,944.

### **E.3.3 OSVĚTLENÍ**

#### **E.3.3 SO 06-30-01 Zastávka Šenov - úprava osvětlení nástupiště**

Na zastávce byla v nedávné době provedena rekonstrukce osvětlení a rozvodů nn. V rámci stavby bude provedena pouze dílčí úprava osvětlení v souvislosti se změnou délky nástupiště. Na zastávce bude ke každému nástupišti doplněn jeden sklopný osvětlovací stožár o výšce 6m se svítidel SHC 70W. Nové stožáry budou napojeny novým kabelem ze stávajícího osvětlení.

### **E.3.4 UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ**

Stavební objekty ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí trakčního vedení, napájecího vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) podle normy ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed. 2, ČSN EN 50122-2 ed. 2, ČSN 34 2614 ed. 3, ČSN 34 2613 e.d. 3.

#### **E.3.4.1 SO 06-50-01 Úprava UKK v DÚ Havířov - Ostrava-Bartovice**

V t.ú. Havířov – Ostrava-Bartovice bude provedena kompletní výměna ukolejnění – bude zvoleno individuální ukolejnění opakovatelnými průrazkami.

#### **E.3.4.2 SO 07-50-01 Úprava UKK v ŽST Ostrava-Bartovice**

V žst. Ostrava-Bartovice bude provedena výměna ukolejnění u konstrukcí, které jsou nyní připojeny na rekonstruované koleje č. 1 a 2. Ukolejnění bude zvoleno individuální pomocí opakovatelných průrazek.

#### **E.3.4.3 SO 08-50-01 Úprava UKK v DÚ Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice**

V t.ú. Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice bude taktéž provedena kompletní výměna ukolejnění v celém úseku. Ukolejnění bude zvoleno individuální, pomocí opakovatelných průrazek.

### **B.1.4 Trvalé a dočasné vynětí pozemků ze ZPF nebo PUPFL**

Stavba nevyžaduje trvalé ani dočasné vynětí pozemků ze Zemědělského půdního fondu a ani z Pozemků určených k plnění funkci lesa.

## B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Po dobu stavby nebude uplatňován žádný zábor ani nové věcné břemeno.

## B.1.6 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované řešení je zpracováno dle platných předpisů a norem a nevyžaduje použití výjimek.

## B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE V PRŮBĚHU VÝSTAVBY, STAVEBNÍ POSTUPY

Viz. samostatná složka v Souhrnné části B.3 této dokumentace.

### Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické

Z hlediska správce a provozovatele dráhy je cílem vyšší efektivita a spolehlivost provozování železniční dopravy, předmětem výrazného snížení rizika pomalých jízd a dopravních výluk na opravné a údržbové práce. To povede k zatraktivnění železniční dopravy pro širokou veřejnost.

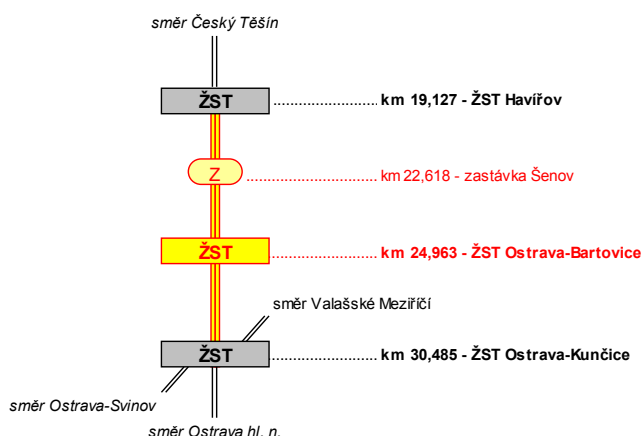
Rychlé a především pravidelné železniční spojení v silně osídleném prostoru, bude směřovat s doplňujícími dopravními systémy ke zlepšení veřejné dopravy v daném regionu. Tím dojde k bezpečnému dodržování taktové železniční dopravy, včetně zkrácení jízdních dob a tím současně i ke zkvalitnění propracovaného integrovaného dopravního systému ODIS.

Cílem úprav bude:

- Zlepšení železniční infrastruktury (výměna kolejového svršku, opravy mostů i propustků, úpravy železničních přejezdů a trakčního vedení, vybudování nového nástupiště v zastávce Šenov, rozsáhlé pročištění příkopů),
- odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Havířov – Ostrava-Kunčice,
- výrazné zvýšení kultury cestování, komfortu i bezpečnosti cestujících,
- celkové zatraktivnění železniční dopravy na trati č. 321 Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín.

### Blokové schéma tratí po realizaci stavby

Stavebními úpravami provedenými v rámci úpravy budou dotčeny barevně zvýrazněné mezistaniční úseky, stanice a zastávky na řešeném úseku trati.



Vysvětlivky: Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem stavebních úprav. Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem stavebních úprav.

### Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické

Pro stanovení koncepce obsluhy řešeného území drážní dopravou byly osloveny organizace, které objednávají rozsah veřejné drážní dopravy, případně zde přímo zajišťují dopravu nákladní.

Konkrétně se jedná o následující organizace:

- Ministerstvo dopravy, jenž nepředpokládá ve střednědobé perspektivě objednávku dálkových osobních vlaků.
- Alternativní dopravce RegioJet, a. s., který provozuje na dotčeném úseku dálkovou osobní dopravu, své vyjádření nezaslal, tudíž se předpokládá zachování stávajícího dopravního stavu a dopravního konceptu i po realizaci stavby.
- Krajský úřad Moravskoslezského kraje uvažuje oproti současnosti změny linkotvorby ve formě převedení linky S1 přes Ostravu hl. n. (nyní jezdí přes ŽST Ostrava-Vítkovice) a zavedení linky S9 přes Ostravu-Vítkovice, která nahradí současné posilové spoje linky S1 z Ostravy-Svinova do Havířova, resp. až Českého Těšína. V dotčeném traťovém úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Havířov (mimo) se proto absolutní počty vlaků nebudou zásadně lišit od hodnot stávajícího stavu.
- V oblasti nákladní drážní dopravy byl osloven majoritní dopravce, který na řešeném úseku trati zajišťuje převážnou část výkonů nákladní dopravy, a tím je společnost ČD CARGO, a. s. Společnost nepředpokládá zásadní koncepční změny v oblasti nákladní dopravy na dotčeném traťovém úseku.

## Zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby:

září 2015

Ukončení stavby:

duben 2016

## **B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Je řešen a komentován v samostatné části dokumentace B.4.

### Vlivy na prvky ochrany přírody

Zájmové území řadíme z hlediska geomorfologického k systému Alpskohimálajskému, provincii Západní Karpaty, subprovincii Vněkarpatské sníženiny, oblasti Západní vněkarpatské sníženiny, celku Moravská brána, podcelku Oderská brána a okrsku Bartošovická pahorkatina. Patří ke geomorfologickým celkům Ostravská pánev. Jedná se o region plochých pahorkatin kvartérních struktur v oblasti pleistocénního kontinentálního zalednění až region rovin akumulativního rázu v oblasti nižších fluvialních teras a údolních niv.

Dle klimatické regionalizace náleží zájmové území do mírně teplé klimatické oblasti MT10, s dlouhým, teplým a mírně suchým létem, s krátkým přechodným obdobím, mírně teplým jarem a podzimem, krátkou, mírně teplou a velmi suchou zimou a krátkým trváním sněhové pokrývky.

V území dominují pseudoglejové fluvizemě, podél toků se vyvinuly glejové fluvizemě. Dále se vyskytují gleje a močálové půdy na podmačených lokalitách. Značný rozsah mají nevyvinuté antropogenní půdy. Zájmové území patří do mezofytika, fytogeografického okresu 83. Ostravská pánev suprakolinního vegetačního stupně.

#### • **Natura 2000**

Na základě svého členství v EU sjednocuje Česká republika národní ochranu přírody s právními předpisy EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- 1) Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).
- 2) Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Lokality soustavy NATURA 2000 – ptačí oblasti se v zájmovém území stavby ani v bezprostřední blízkosti stavby nenacházejí.



V zájmovém území nejbližše stavbě se na hranici drážního pozemku v žkm 20,0 nachází EVL CZ0813455 Mokřad u Rondelu

.Dle stanoviska KÚ MSK č.j. MSK 114392/2014 ze dne 29.8.2014 nemůže mít stavba významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost žádné lokality soustavy Natura 2000.

- **Zvláště chráněná území**

Zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) jsou vyhlášována v kategoriích, určených v § 14 zákona takto: národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP), přírodní památky (PP). Na území stavby se nacházejí:

Přírodní památky

**PP Mokřad u Rondelu** (kód ZCHÚ 5794) byla vyhlášena 27.7.2013, výměra 14,5583 ha na k.ú. Havířov-město a Šenov u Ostravy. Nachází se na hranici drážního pozemku v žkm 20,0.

V předmětném úseku trati **nedochází k přímému kontaktu stavby s dalším** zvláště chráněným územím ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

- **Památné stromy**

Památné stromy a stromořadí vyhláší orgán ochrany přírody dle § 46 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. V místě stavby se nenacházejí památné stromy dle § 90, odst. 8 zákona. Jižně v dostatečné vzdálenosti od stavby se nacházejí:

*Datyňský hraniční dub*, vyhl. r. 2002, se nachází na hřbitově ve Vratimově. Jedná se o dub letní (*Quercus robur* L.), jeho obvod činí 292 cm.

*Dub vzpomínkový*, vyhl. r. 2006, se nachází v travnatém trojúhelníku mezi místními cestami v ul. Na Hranici na volném prostranství mezi poli. Byl vysazen místním občanem kolem r. 1915. Jedná se o dub letní (*Quercus robur* L.), jeho obvod činí 240 cm.

**Tabulka: Prvky ochrany přírody v širším z.ú. stavby**

Název	žkm trati	lokalizace
EVL Mokřad u Rondelu - CZ0813455	20,0 L	vlevo, JVV nejbl. cca 10 m od trati
PP Mokřad u Rondelu	dtto	dtto
Datyňský hraniční dub	23,9 L	vlevo, jižně 150 m od trati // k.ú. Horní Datyně, parc. č. 389
Dub vzpomínkový	27,6 L	vlevo, jižně 400 m od trati // k.ú. Vratimov, parc. č. 500/1,

- Registrované významné krajinné prvky dle § 6 zák. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů nejsou v okolí stavby evidovány.
- Na území stavby budou dotčenými VKP ze zákona vodní toky křížící trať. Významné zásahy do toků se nepředpokládají.

**Tabulka: VKP tzv. neregistrované - vodní toky dotčené stavbou**

<b>Žkm trati</b>	<b>Název</b>	<b>Způsob dotčení</b>	<b>Stavební zásah</b>
20,259	Lučina	křížení	Výměna mostnic, částečná obnova PKO (zaplachtování mostu)
20,443	Bezejmenný tok, LP Lučiny	křížení	Profil objektu zůstane zachován, pouze o úpravy říms a čel a snesení nepoužívané konstrukce
22,391	Vencůvka (Dolní Datýňka)	křížení	Na moste v koleji č. 1 bude provedena výměna izolace a sanace betonových říms. Zábradlí na betonových římsách bude nadstavěno na výšku 1100mm a bude přidáno třetí madlo. V koleji č. 2 bude provedena výměna mostnic a PKO horních pásnic hlavních nosníků. Zábradlí na ocelových konzolách bude nadstavěno na výšku 1100mm.
23,352	Datýňka (Horní Datýňka)	křížení	Sanace NK a spodní stavby, izolace NK, rozšíření NK o římsový nosník, nová římsa, nové zábradlí, přeložky kabelů na mostě

• **Územní systém ekologické stability**

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definuje v §3 územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, který udržuje přírodní rovnováhu. Základní skladební prvky ÚSES, jimiž jsou biocentra a biokoridory, se vymezují na úrovni lokální neboli místní (např. katastru obce), regionální (kraj) a nadregionální (národní).

Nejbližší skladebnou částí nadregionálního ÚSES je dle platné ÚPD (*Usnesením zastupitelstva města č. 2462/ZM1014/32 ze dne 21.5.2014 byl vydán „nový“ Územní plán Ostravy, který nahradil Územní plán města Ostravy z roku 1994*) navržený NRBK 4 – Slezská Ostrava (vodní, lesní), jehož osa prochází stavbou cca v žkm 25,6 SJ směrem, trať se od žkm 24,0 – 26,2 nachází v jeho ochranném pásmu. Od žkm 28,0 do konce stavby ve vzdálenosti cca 600m rovnoběžně s tratí prochází NRBK 2 – Ostravice (niva Ostravice, vodní, luční, lesní), jehož osa prochází Z a stavba se nachází v jeho ochranném pásmu. Vzhledem k tomu, že práce budou probíhat především v kolejišti, není předpoklad žádného negativního ovlivnění.

Nejbližším prvkem regionálního ÚSES je RBK 10 - Lučina (vodní, lesní), který se kříží s tratí v žkm 20,25 a navazuje proti proudu řeky na RBC U havířovského Rondelu. Na západě území v k.ú. Vratimov v žkm 24,4 – 26,2 nejblíže cca 10m J od trati se nachází RBC 269 – Vratimovský les (mezofilní bučinné a mezofilní hájové porosty).

Stavba bude realizována v prostředí urbanizované městské zóny na ekologicky nestabilním území. V území stavby není registrován výskyt biotopů *zvláště chráněných druhů* rostlin nebo živočichů, nelze tudíž předpokládat přímé nebo zprostředkované ohrožení populací těchto druhů.

**Vlivy na mimolesní zeleň**

Na základě provedeného dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že převážná většina dřevin navržených k odstranění jsou nálety keřového charakteru a nachází na svazích či v zářezech drážního tělesa. *Kácení dřevin bude provedeno na základě žádosti podle zákona č.114/1992 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.* Kácení je vhodné provádět mimo hnízdní období ptactva a mimo vegetační období.

**Vlivy na vodoteče a vodní zdroje**

Stavba nezasahuje do Chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV).

**Ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ)** stanoví vodoprávní úřad k ochraně vydatnosti, jakosti a zdravotní nezávadnosti zdrojů podzemních nebo povrchových vod využívaných nebo využitelných pro zásobování pitnou vodou s průměrným odběrem více než 10 000 m<sup>3</sup> za rok a zdrojů podzemní vody pro výrobu balené kojenecké vody nebo pramenité vody ochranná pásma opatřením obecné povahy. V rozmezí žkm 24,5 až 25,2 nejbližší 150m od trati byla rozhodnutím odboru životního prostředí Statutárního města Ostrava (č.j. SMO/089319/09/OŽP/Re/Or ze dne 24. 2. 2010) stanovena ochranná pásma 1. a 2. stupně vodních zdrojů Důlnák s celkem 11 jímacími studnami (zdroj Stará Datyně a zdroj Zimnice).

**Záplavové území** je administrativně určené území, které může být při výskytu přirozené povodně zaplaveno vodou. Návrhová záplavová čára návrhové povodně s periodicitou 100 (výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let) se odvozuje z nejvyšší hladiny vody v jednotlivých profilech vodního toku při návrhové povodni, přičemž její nadmořské výšky jsou stanoveny hydraulickým výpočtem. Na zájmovém území je stanoveno záplavové území pro vodní tok Lučina. V žkm 20,25 dochází ke křížení trati s řekou, **záplavové území Q<sub>100</sub>** a **aktivní zóna záplavového území Lučiny** pro ČHP 2-03-01-082 až 2-03-01-077 bylo vyhlášeno dne 3.6.2014 Krajským úřadem Moravskoslezského kraje č.j. MSK 75914/2014.

Zvláštní povodní se rozumí povodeň, způsobená poruchou či havárií ( protržením) vodního díla vzdouvajícího nebo akumulujícího vodu, nebo nouzovým řešením kritické situace na vodním díle vyvolávající vznik krizové situace na území pod vodním dílem. Od žkm cca 24,4 do konce stavby je vymezeno **území zvláštní povodně pod vodním dílem Šance**. Problematika zvláštních povodní je řešena v Krizovém plánu Moravskoslezského kraje v přílohové části B. jednotlivými operačními plány.

**Tabulka: Vodní toky dotčené stavbou**

žkm trati	Název	Způsob dotčení	Objekt
20,259	řeka Lučina	křížení	most – stavební úpravy
20,443	bezejmenný tok, LP Lučiny	křížení	most – stavební úpravy
21,164	bezejmenný tok, LP toku 204460000400	křížení	propustek – stavební úpravy
21,723	náhon z Lučiny, LP toku 204460000400	křížení	propustek – stavební úpravy
22,391	Venclůvka (Dolní Datyňka)	křížení	most – stavební úpravy
22,499	bezejmenný tok, LP Venclůvky	křížení	propustek – stavební úpravy
23,352	Datyňka (Horní Datyňka)	křížení	most – stavební úpravy
24,528	bezejmenný tok, LP Lučiny	křížení	most – stavební úpravy
24,944	bezejmenný tok, LP toku 204510001200	křížení	most – stavební úpravy
25,57	bezejmenný tok, LP Lučiny	křížení	zatrubněný
27,72	Slezský Mlýnský náhon	křížení	zatrubněný

Hlavním recipientem území je řeka Lučina, významný vodní tok. Levostrannými přítoky Lučiny jsou v Dolní Datyni Venclůvka a v Horní Datyni je to přirozený vodní tok - řeka Datyňka, obě patří do povodí řeky Ostravice č. 2-03-01. Správce toků je Povodí Odry Ostrava s.p.

**Tabulka: Vodní nádrže v z.ú.**

žkm trati	Název	Lokalizace
21,7 – 21,9	nádrž Odonu Urbance	k. ú. Šenov, pravostranně, nejbližší 20 m od trati
22,5 – 23,1	Volenský rybník	k. ú. Šenov, pravostranně, nejbližší 150 m od trati
23,8 – 24,1	Košťálovický rybník	k. ú. Šenov, pravostranně, nejbližší 300 m od trati

Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod by nemělo dojít k ovlivnění odtokových poměrů nebo hydrologických charakteristik blízkých vodních toků, současně nebude mít realizace stavby vliv na kvalitu povrchových vod.

Vlivy na půdu

Realizace stavby si nevyžádá trvalý ani dočasný zábor zemědělské půdy (ZPF) a nebudou zasaženy pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL).

V k.ú. Kunčice nad Ostravicí, Vratimov a Šenov u Ostravy zasahuje řešená stavba do ochranného pásma lesa (OP), tj. do vzdálenosti 50 m od hranice lesního pozemku. Správce lesních pozemků vykonává Lesní správa Ostrava, Šenov u Ostravy.

**Tabulka: Pozemky PUPFL do 50 m od hranice stavby**

<b>k.ú.</b>	<b>číslo dle KN</b>	<b>lokalizace</b>	<b>vzdálenost</b>	<b>číslo LV</b>
Šenov u Ostravy	3598	20,75 P	15 m	94
	4054	21,45 L	5 m	1806
	4082	21,7 L	0 m	1277
	4084	21,7 L	0 m	1277
	6033	23,4 L	35 m	1757
Vratimov	1022	25,7 -26,0 L	0 m	1
Kunčice nad Ostravicí	849	27,6 L	0 m	423

Veškeré stavební činnosti v ochranném pásmu lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt. Stavební práce, tj. režim dotčení ochranného pásma lesa bude stanoven rozhodnutím příslušného správního orgánu dle zák. č.289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

Nerostné suroviny, sesuvy a poddolovaná území

V zájmové oblasti se nacházejí bohaté zásoby nerostných surovin. V oblasti Ostravské pánve je evidována řada ložisek výhradních nerostů, pro které jsou vymezena chráněná ložisková území (CHLÚ), dobývací prostory, případně průzkumná území. Informace o geologických územních limitech byly zjišťovány na stránkách ČGS, mapové projekty: <http://mapy.geology.cz/GISViewer/?mapProjectId=5>. V širší zájmové oblasti se nacházejí tato chráněná ložisková území, poddolovaná případně sesuvná území:

**Tabulka: Ložiska nerostných surovin, dobývací prostory a sesuvná území**

<b>název</b>	<b>žkm trati</b>	<b>popis</b>
CHLÚ Česká část Hornoslezské pánve, ID: 14400000	celá trať	trať územím prochází
PZ Hrabová – Bartovice, ID: 9008300	24,0 – 28,7	trať územím prochází
VL Václavovická elevace, ID: 3072301	22,1 – 24,0	L, nejbližší 300m J od trati
VL Havířov – západ, ID: 3052200	20,3 - 21,0	L, nejbližší 300m J od trati

Vlivy na kulturní památky a archeologické nálezy

Na celou zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na **území s předpokladem archeologických nálezů** ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Dle citovaného zákona je nutno dodržet tyto podmínky:

- ohlásit již od doby přípravy stavby záměr provést zemní práce Archeologickému ústavu Akademie věd ČR Brno, nebo Praha
- oznámit oprávněné organizaci případné archeologické nálezy
- umožnit oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum
- pokud bude zjištěno narušení archeologického nálezu, je třeba umožnit jeho zdokumentování a záchranný archeologický výzkum

- náklady případného záchranného archeologického výzkumu hradí dle zákona investor

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

Nemovitě kulturní památky jsou v dostatečné vzdálenosti a nebudou záměrem dotčeny.

#### Vlivy na obyvatelstvo

Ke zvýšení objemu emisí do **ovzduší** dojde přechodně a minimálně v období výstavby, tento vliv je pouze lokální a časově omezený a le jej eliminovat organizačními opatřeními.

**Hluková situace** se vlivem obnovy železničního svršku i přes zvýšení rychlosti na 100km/h zlepší. při použití korekce na starou hlukovou zátěž dle NV 272/2011 Sb. jsou limity pro den/noc 70/65 dB. Tento limit nebude v celé délce předmětného úseku překročen pro žádný chráněný venkovní prostor staveb.

**Odpady** vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou, především dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů.

Původce má povinnost při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. Odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity nebo odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví, životní prostředí nebo zvířata a je v souladu se zákonem a k němu se vztahujícími právními předpisy. Na každého, kdo odpad od původce převezme, přecházejí povinnosti původce.

**Zákon ukládá původci povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním.** přičemž využití odpadů jako druhotných surovin má přednost před jejich tepelným využitím. Uložení na skládku mohou být odstraňovány pouze ty odpady, u nichž jiný způsob odstranění není dostupný nebo by přinášel vyšší riziko pro životní prostředí nebo lidské zdraví a pokud uložení odpadu na skládku neodporuje tomuto zákonu nebo prováděcím právním předpisům.

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., v platném znění).

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. Původce odpadu je povinen řídit se ustanoveními vyhlášky č. 294/2005 Sb. O podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a vyhlášky 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Nebezpečné složky musí být náležitě zneškodněny odborným způsobem, ředění nebo míchání odpadů za účelem snížení koncentrace nebezpečných látek pro následné zneškodnění je zakázáno.

#### **Tabulka: Přehled firem zabývajících se recyklací a likvidací odpadů**

<b>výkopová zemina (splňující limity pro uložení na povrch terénu)</b>	uložení na povrch terénu	170504	O	t	A.S.A., spol. s r.o.-Terénní úpravy - Mosty u Českého Těšín
<b>výkopová zemina (překročení limitních hodnot uložení na skládku)</b>	uložení na skládku	170503	N	t	.A.S.A., spol. s r.o. - biodegradační plocha - Sviadnov
<b>zemina kontam. ropnými látkami biodegradace</b>	biodegradace	170503	N	t	.A.S.A., spol. s r.o. - biodegradační plocha - Sviadnov

<b>beton z demolic objektů, základů TV</b>	recyklace betonu / skládka S-IO	170101	O	t	A.S.A.Ostrava, Frýdecká 740, recyklace Ostrava
<b>úlomky betonu znečištěné škodlivinami</b>	skládka N	170106	N	t	A.S.A.Ostrava, Frýdecká 740, Ostrava, biodegradace
<b>kůly a sloupy betonové</b>	recyklace betonu	170101	O	t	A.S.A.Ostrava, Frýdecká 740, recyklace Ostrava
<b>kůly a sloupy dřevěné</b>	spalovna N	170201	N	t	A.S.A.Ostrava, Frýdecká 740, skládka
<b>železný šrot - konstrukce</b>	výkup-druhotná surovina	170405	O	t	BG - KOVOMET - sběrna Karviná, SICHER-KOVY-sběrna Český Těšín
<b>piliny ze železných kovů</b>	výkup-druhotná surovina	120101	O	t	BG - KOVOMET - sběrna Karviná, SICHER-KOVY-sběrna Český Těšín
<b>piliny z neželezných kovů</b>	výkup-druhotná surovina	120103	O	l	BG - KOVOMET - sběrna Karviná, SICHER-KOVY-sběrna Český Těšín
<b>šrot neželezných kovů</b>	výkup-druhotná surovina	170407	O	t	BG - KOVOMET - sběrna Karviná, SICHER-KOVY-sběrna Český Těšín
<b>odpad hliníku</b>	výkup-druhotná surovina	170402	O	t	BG - KOVOMET - sběrna Karviná, SICHER-KOVY-sběrna Český Těšín
<b>odpad mědi a jejích slitin</b>	výkup-druhotná surovina	170401	O	t	BG - KOVOMET - sběrna Karviná, SICHER-KOVY-sběrna Český Těšín
<b>zbytky kabelů vodičů</b>	výkup-druhotná surovina	170411	O	t	BG - KOVOMET - sběrna Karviná, SICHER-KOVY-sběrna Český Těšín
<b>obaly plastové</b>	recyklace	150102	O	t	A.S.A.Ostrava, Frýdecká 740, recyklace
<b>obaly papírové</b>	recyklace	150101	O	t	A.S.A.Ostrava, Frýdecká 740, recyklace
<b>obaly dřevěné</b>	recyklace	150103	O	t	A.S.A.Ostrava, Frýdecká 740, recyklace

## **B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY**

### **B.4.1 Péče o bezpečnost práce a bezpečnost technických zařízení**

Účastníci výstavby musí dodržovat ustanovení Vyhlášky Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/90 v platném znění „O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích“.

Základní podmínky pro práci na SŽDC upravuje předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, s účinností od 1.10.2013.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 31 00.

Jelikož budou práce probíhat za železničního provozu, zhotovitel je povinen provést proškolení všech pracovníků ve smyslu SŽDC Bp1.

Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají příslušná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů i s poznáním trati.

Stavební objekty a provozní soubory mají v projektové dokumentaci stanoveny technologické postupy výstavby, které je nutno dodržovat, i specifické požadavky na bezpečnost práce. Důležitá je

požární bezpečnost při svařování kovů i PVC, či jiných izolací a podobně. Při výkopech rýh je třeba dbát na kvalitu bednění, pažení a průběžnou kontrolu jejich stavu.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákoleníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací.

Na každém pracovišti vždy bude stanovena bezpečnostní hlídka, která bude vizuálně střežit pohyb pracovníků a železniční, silniční či strojní techniky.

Realizace jednotlivých PS a SO bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Při souběhu prací těchto dodavatelů není nutné provádět z hlediska bezpečnosti práce zvláštní opatření, kromě zapínání elektrického vedení do provozu. Zde je nutná vzájemná koordinace postupu prací.

Práce v blízkosti TV je možno provádět pouze za proudové výluky tohoto trakčního vedení.

Rozsah výlukové činnosti pro stavební a montážní činnost je popsán v dopravní technologii. U mostních objektů je výluková činnost a způsob provádění zmíněn v technických zprávách jednotlivých stavebních objektů.

S velkou odpovědností je nutné zabezpečit při předávání staveníšť vytýčení všech podzemních inženýrských sítí. Bez vytýčení nesmí být zahájeny jakékoliv zemní práce. Vzhledem k tomu, že existující podzemní řády většinou nejsou u správců řádně výškopisně a polohopisně zdokumentovány, je nutné před zahájením stavby, nejpozději při předávání staveníště, tyto vytýčit.

Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypískání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací a jsou podkladem pro zahájení prací. Výstavbou nesmí být narušeny nově zbudované sítě jakéhokoliv charakteru.

Při výstavbě je nutné respektovat existující ochranná pásma.

Při manipulaci s jeřábem v blízkosti silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele.

Současně jsou pracovníci dodavatelských organizací povinni dodržovat veškeré podnikové instrukce a nařízení související s bezpečností práce.

Stavba probíhá v některých úsecích za současného provozu v sousední koleji, která bude pojížděna rychlostí 50 km/hod. Proto musí být prokazatelně postavena bezpečnostní hlídka zajišťující pracovní místo po dobu výkonu prací. Práce, kdy v době mimo výluku pojížděné koleje mohou mechanizační prostředky zasahovat do průjezdného průřezu této koleje, musí být sjednány s výpravčími sousedních železničních stanic. Protože práce budou probíhat i pod trakčním vedením, je nutno zajistit dohled jmenovaného pracovníka ČD a SŽDC. V žádném případě nesmí dojít k narušení systému trakčních opěr při provádění prací.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

#### **B.4.2 Protipožární zabezpečení stavby**

V rámci stavby nebudou realizovány žádné objekty, které by ovlivňovaly požární bezpečnost stavby.

Drobné provizorní objekty (mobilní buňky) se ve smyslu ČSN 73 08 73 vybavují hasicími přístroji. Tyto objekty mají stanovenou odstupovou vzdálenost 5m. V tomto prostoru nesmí být žádný další stavební objekt ani skládka hořlavého materiálu.

V lokalitě stavby je k dispozici telefonní síť.

Posuzovaná stavba splňuje základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými než běžnými druhy hasiv a na vybavení jednotek speciální mobilní technikou.

Základní podmínky pro práci na SŽDC upravuje předpis SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. května 2014).

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku.

Zahájení a ukončení prací na stavbě je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽDC – JPO v Ostravě v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

Dojde-li v souvislosti s výkonem stavebních prací v okolí plynového vedení popř. v jeho blízkosti k úniku plynu, je stavebník/zhotovitel stavby povinen zejména:

- ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239
- informovat územně příslušné operační a informační středisko hasičského záchranného sboru č. tel. 112
- informovat prostřednictvím operačního střediska HZSP SŽDC - JPO Ostrava provozního dispečera pro řízení provozu Centrálního dispečerského pracoviště, který řídí provoz v předmětných traťových úsecích
- zastavit práce, vypnout motory strojů
- neužívat otevřený oheň, elektrické spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejména mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi)
- zabránit přístupu nepovolaným osobám na staveniště s únikem plynu
- vyrozumět uživatele bezprostředně ohrožených – přilehlých nemovitostí o úniku plynu

Hasičský záchranný sbor musí dostat situaci se zákresem stavby a jednotlivými zařízeními staveniště s přístupovými trasami.

Na každém pracovišti musí být secvičena požární hlídka a bude zde vedena požární kniha, kde budou vedeny veškeré informace o stavu a kontrolách hasebních prostředků a veškerých hasebních zásazích. Knihu kontroluje Technický dozor investora a musí být vždy k dispozici kontrolám ze strany požárních orgánů. Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasicími přístroji a soupravou ručních hasebních prostředků. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. Staveniště bude vybaveno požárními informačními značkami.

### **B.4.3 Zařízení civilní obrany**

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné evidované zařízení CO.

## **B.5 ORGANIZACE VÝSTAVBY**

Je řešena a komentována v samostatné části dokumentace F.

Realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Provádění stavby a zejména pak výstavba trakčního vedení bude prováděna za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu.

Rozsah výlukové činnosti pro stavební a montážní práce je uveden v části Dopravní technologie.

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro základy trakčního vedení a pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní síť a tyto je nutné před předáním staveniště řádně vytyčit.

Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací, apod.



Stavební a přípravné práce budou probíhat na pozemcích SŽDC s.o. a na pozemcích ČD a.s.. Umístění ploch zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Vzhledem k rozsahu stavby se plochy zařízení staveniště zřídí na drážních plochách, které jsou v těsné blízkosti stavby. Příjezd je řešen po místních a účelových komunikacích.

Práce budou probíhat celkem v pěti stavebních postupech (SP0 – SP4).

## **B.6 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK**

Před započítím stavebních prací bude dodavatelem stavebních prací zpracován harmonogram stavebních prací, jehož jeden výtisk bude po odsouhlasení investorem předán příslušnému stavebnímu úřadu a to z důvodu možnosti provádění kontrolních prohlídek příslušným stavebním úřadem v souladu s §133 a §134 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Z harmonogramu stavebních prací musí být kromě jiného zřejmý datum zahájení a ukončení stavebních prací a data dílčích stavebních připraveností, kdy bude stavební úřad vyzván k pravidelným kontrolním prohlídkám díla – plán kontrolních prohlídek. Povinností dodavatele vyzvat stavební úřad ke kontrolní prohlídce bude především v následujících fázích výstavby:

- při prohlídce základových spár nebo jejich částí příslušných stavebních konstrukcí (základová spára objektů nebo její část)
- konzultace k upřesnění tech. řešení realizace chrániček inženýrských sítí vyplývající ze stávajícího stavu chrániček a armatur, který nebylo možno při projektování předpokládat
- při převzetí výztuže železobetonových konstrukcí před jejich zakrytím
- před zakrytím jakýchkoli jiných konstrukcí, které nebudou nadále přístupné a budou mít vliv na kvalitu, životnost a bezpečnost díla
- při případné prohlídce obnažené konstrukce křižující podzemní IS před jejím zasypáním
- apod.

Způsob výkonu kontrolních prohlídek stavebním úřadem je jasně popsán v §133 a 137 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Jakoukoli změnu oproti schválenému plánu kontrolních prohlídek (z důvodu počasí nebo nepředvídaných událostí) musí dodavatel neprodleně oznámit investorovi, resp. příslušnému stavebnímu úřadu a to v dostatečném předstihu tak, aby bylo možno sjednat kontrolní prohlídku v náhradním termínu.

## **B.7 SEZNAM PS A SO**

### **D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

#### **D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

D.1 PS 07-01-01 Zabezpečení výhybek v ŽST Ostrava-Bartovice výhybky číslo 7 a 21

### **E. STAVEBNÍ ČÁST**

#### **E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

##### **E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK**

E.1.1.1 SO 06-10-01 Havířov - Ostrava-Bartovice 1. TK, železniční svršek

E.1.1.2 SO 06-10-02 Havířov - Ostrava-Bartovice 2. TK, železniční svršek

E.1.1.3 SO 06-11-01 Havířov - Ostrava-Bartovice 1. TK, železniční spodek

E.1.1.4 SO 06-11-02 Havířov - Ostrava-Bartovice 2. TK, železniční spodek

SO 06-11-02.1 Havířov - Ostrava-Bartovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 06-11-02.2 Havířov - Ostrava-Bartovice, ochrana sdělovacích kabelů ČD Telematika

SO 06-11-02.3 Havířov - Ostrava-Bartovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 06-11-02.4 Havířov - Ostrava-Bartovice, přeložky kabelu 6kV

E.1.1.5 SO 07-10-01 ŽST Ostrava-Bartovice 1. SK, železniční svršek

- E.1.1.6 SO 07-10-02 ŽST Ostrava-Bartovice 2. SK, železniční svršek
- E.1.1.7 SO 07-11-01 ŽST Ostrava-Bartovice 1. SK, železniční spodek
- E.1.1.8 SO 07-11-02 ŽST Ostrava-Bartovice 2. SK, železniční spodek
- E.1.1.9 SO 08-10-01 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice 1. TK, železniční svršek
- E.1.1.10 SO 08-10-02 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice 2. TK, železniční svršek
- E.1.1.11 SO 08-11-01 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice 1. TK, železniční spodek
- E.1.1.12 SO 08-11-02 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice 2. TK, železniční spodek
- SO 08-11-02.1 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice, ochrana sdělovacích kabelů SŽDC
- SO 08-11-02.2 Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice, ochrana sdělovacích kabelů ČD Telematika
- E.1.1.13 SO 00-10-01 Havířov - Ostrava-Kunčice, výstroj trati 1. a 2. TK

## E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ

- E.1.2 SO 06-12-01 Zastávka Šenov - úprava nástupiště

## E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

- E.1.3.1 SO 06-13-01 Železniční přejezd v km 20,940
- E.1.3.2 SO 06-13-02 Železniční přejezd v km 23,154
- E.1.3.3 SO 06-13-03 Železniční přejezd v km 23,504
- E.1.3.4 SO 07-13-01 Výměna přechodových desek v koleji č. 1 a 2

## E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY

- E.1.4.1 SO 06-14-01 Most v km 19,992
- E.1.4.2 SO 06-14-02 Most v km 20,259
- E.1.4.3 SO 06-14-03 Most v km 20,401
- E.1.4.4 SO 06-14-04 Most v km 20,443
- E.1.4.5 SO 06-14-05 Propustek v km 21,164
- E.1.4.6 SO 06-14-06 Propustek v km 21,388
- E.1.4.7 SO 06-14-07 Propustek v km 21,723
- E.1.4.8 SO 06-14-08 Most v km 22,391
- E.1.4.9 SO 06-14-09 Propustek v km 22,499
- E.1.4.10 SO 06-14-10 Most v km 22,583
- E.1.4.11 SO 06-14-11 Most v km 23,352
- E.1.4.12 SO 07-14-01 Most v km 24,528
- E.1.4.13 SO 07-14-02 Most v km 24,944

## E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

### E.3.1 TRAKČNÍ VEDENÍ

- E.3.1.1 SO 06-40-01 Úprava TV v DÚ Havířov - Ostrava-Bartovice
- E.3.1.2 SO 07-40-01 Úprava TV v ŽST Ostrava-Bartovice
- E.3.1.3 SO 08-40-01 Úprava TV v DÚ Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice

### E.3.2 OHŘEV VÝMĚN - EOVS

- SO 07-60-01 ŽST Ostrava Bartovice - EOVS výhybek č. 7 a č. 21

### E.3.3 OSVĚTLENÍ

- SO 06-30-01 Zastávka Šenov - úprava osvětlení nástupiště

### E.3.4 UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ

- E.3.4.1 SO 06-50-01 Úprava UKK v DÚ Havířov - Ostrava-Bartovice
- E.3.4.2 SO 07-50-01 Úprava UKK v ŽST Ostrava-Bartovice
- E.3.4.3 SO 08-50-01 Úprava UKK v DÚ Ostrava-Bartovice - Ostrava-Kunčice