

B.1 Souhrnná technická zpráva

O b s a h

B.1.1 Zhodnocení staveniště	2
B.1.2 Průzkumy a podklady	2
B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních	2
B.1.3 Ochranná pásma.....	4
B.1.4 Koncepce stavby	5
B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek	17
B.1.6 Příprava pro výstavbu.....	17
B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.....	17
B.1.8 Výjimky z předpisů	17
B.2 Provozní a dopravní technologie	18
B.3 Vliv stavby na životní prostředí	18
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby	18
B.5 Energetické výpočty	18
B.6 Protikoroze ochrana	18
B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí.....	18
B.8 Dopravní opatření.....	18
B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	18
B.10 Úspora energie a ochrana tepla	19
B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí.....	19
B.12 Ochrana obyvatelstva.....	19
B.13 Bezbariérové užívání	19

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Vzhledem k době, po kterou je tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území. Umístění stavby je dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Území stavby se nachází v rovinatém terénu, poměrně dobře přístupném z místních komunikací. Hlavní stavební práce budou prováděny v ose koleje.

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních

a) I-G průzkumy:

a.1) V rámci zpracování projektu stavby byl využit následující I-G průzkum ze zpracované přípravné dokumentace stavby:

Geotechnický průzkum v lokalitě rekonstruovaného zhlaví, provedený GeoTec GS, a.s., v listopadu 2012. Průzkumné práce spočívaly v provedení ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně, dynamických penetračních zkoušek a laboratorních zkoušek zemin. Praktickým výsledkem průzkumných prací je návrh pražcového podloží a laboratorní stanovení základních fyzikálních vlastností zemin.

a.2) V rámci zpracování projektu stavby byl proveden I-G doplňující průzkum:

Doplňkový inženýrsko geologický průzkum, žel. propustek v km 0,540 trati Olomouc – Senice na Hané, propustek v km 0,006 trati Olomouc–Senice na Hané, provedený spol. GeoTec-GS, a.s., listopad 2013

Doplňkový geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží, provedený spol. GeoTec-GS, a.s., listopad 2013

Z výše uvedených průzkumů, jak pro přípravnou dokumentaci, tak pro projekt stavby, vyplývaly pro zpracování projektu a následnou realizaci stavby následující závěry:

- z geotechnického hlediska je stavba realizovatelná
- konkrétní technické závěry a doporučení jsou uvedeny v jednotlivých samostatných zprávách geotechnických průzkumů pro každý stavební objekt zvlášť

a.3) Ostatní provedené průzkumy využité pro projekt stavby:

Korozní průzkum:

Korozní průzkumy byly provedené v rámci projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ a obsahují měření na mostních objektech a pozemních objektech a aktualizují měření uskutečněná v rámci přípravné dokumentace.

Předmětem korozního průzkumu bylo měření intenzity stejnosměrných bludných proudů v místě stávajících a projektovaných mostních objektů. Na předem určených objektech byla provedena základní geoelektrická měření půdního a horninového prostředí v souladu s příslušnými ČSN a předpisy.

Všechna tato měření prokázala přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem elektrizovaného kolejiště žst. Olomouc a navazujících traťových úseků a částečně vlivem tramvajové dopravy města Olomouce. Na měřicích stanovištích byla zaznamenána převážně velmi vysoká agresivita půdního prostředí z hlediska hustoty stejnosměrných bludných proudů dle ČSN 03 8375 resp. SR 5/7 (S) tj. čtvrtý stupeň.

Protikorozi ochrana kovových úložných zařízení a konstrukcí před účinky stejnosměrných bludných proudů je navrhována etapově z toho důvodu, aby se dosáhlo účinných opatření na všech kovových pozemních sítích a konstrukcích, které se mohou vzájemně korozně ovlivňovat. Takovým postupem se předchází neefektivním ochranným opatřením, která by v krajním případě mohla korozní situaci i zhoršovat.

Je proto nezbytné provést předběžný (před uvedením stavby do provozu) a dodatečný (po uvedení stavby do trvalého provozu) korozní průzkum, aby bylo ověřeno zda rekonstrukce zhlaví a kolejí změní korozní stav dotčených konstrukcí a ostatních kovových úložných zařízení. Na základě vyhodnocení předběžného a dodatečného korozního průzkumu, v případech prokazatelného korozního ohrožení, bude vyprojektována dodatečná pasivní ochrana, eventuálně aktivní protikorozi ochrana, proti účinkům stejnosměrných bludných proudů.

Předkategorizace materiálu železničního svršku:

SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Oddělení kategorizace materiálu Hradec Králové zpracovala předkategorizaci materiálu železničního svršku (listopad 2013).

b) Geologické a hydrogeologické poměry v území:

Mocnost štěrkového lože v předmětném úseku kolísá v intervalu 0,30 - 0,40 m a dosahuje do hloubky cca 0,50 - 0,60 m pod temeno kolejnice, štěrkové lože je silně až zcela zanesené škvárou a drtí.

V koleji č. 9a byla zastižena konstrukční vrstva tvořená štěrkem hlinitým.

Zemní pláň zastižená kopanými sondami je tvořena jemnozrnnou zeminou charakteru jílu se střední plasticitou, tuhé až měkké konzistence.

Vodní režim lze hodnotit jako nepříznivý až velmi nepříznivý.

V sondě v koleji č. 3a byl zaznamenán silný přítok vody ze štěrkového lože.

c) Geodetické a mapové podklady:

Pro zpracování projektu stavby byly využity následující geodetické podklady, které byly podkladem pro zpracování projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc hl.n.“:

- Digitální katastrální mapy a údaje z katastru nemovitostí, katastrální území Hodolany, Nový Svět u Olomouce

Nemovitosti jsou vedeny na Katastrálním úřadě pro Olomoucký kraj, Katastrální pracoviště Olomouc, Vejdovského 2a/1148, 772 00 Olomouc.

- Geodetické zaměření staveniště a objektů stavby „Rekonstrukce žst.Olomouc“, vypracovala SŽDC, s.o., Středisko železniční geodézie Olomouc, prosinec 2009 až březen 2010.

Geodetickým základem pro vyhotovení účelových map pro projektování bylo železniční polohové a výškové bodové pole, navržené s ohledem na návaznost na již existující bodová pole vytyčovací sítě stavby železničního koridoru v TÚ 1901 a TÚ 1902, dále na BP v TÚ 2201 z roku 2004 a na BP v TÚ 1361 z roku 2008, které bude dále sloužit jako základ vytyčovací sítě stavby.

Body železničního bodového pole a účelové mapy pro projektování jsou určeny polohově v souřadnicovém systému S-JTSK (souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální) a výškově v systému Bpv (baltský výškový systém - po vyrovnání).

Zpracovaný projekt stavby je navržen v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).

Podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové:

Jako geometrický základ vytyčovací sítě stavby bude sloužit železniční polohové a výškové bodové pole, které bylo použito pro vyhotovení mapových podkladů pro projektování.

Toto stávající železniční bodové pole bude v průběhu stavby z převážné části zničeno a nahrazenou novou vytyčovací sítí. Tato nová síť bude budována etapovitě v závislosti na jednotlivých stavebních postupech.

Nová vytyčovací síť se navrhuje jako primární systém pro vytyčení polohy a výškových úrovní stavby podle příslušné normy (ČSN 730420-1 Přesnost vytyčování – Část 1: Základní požadavky, červenec 2002). Body vytyčovací sítě musí svojí polohou a přesností umožnit vytyčovací, kontrolní a dokumentační práce po dobu výstavby, dále po ukončení stavby umožní užívání a údržbu stavby.

Nová vytyčovací síť musí zároveň zachovat geometrickou návaznost na původní železniční bodové pole, ze kterého byly zaměřeny mapové podklady pro projektování. Proto není možné pro vybudování vytyčovací sítě stavby a pro vytyčení stavby použít žádné jiné bodové pole, které není uvedeno v projektu stavby.

V listopadu 2012 provedl Ing. Jan Smetana geodetické zaměření kolejí v oblasti dotčené stavbou rekonstrukce prostějovského zhlaví, v podrobnostech dle pokynů generálního projektanta. Pro zaměření bylo využito stávající bodové pole. Zpracovatel geodetické dokumentace dodal projektantovi v digitální podobě zaměření, seznam zaměřených bodů a katastrální mapu. Geodetická část je zdokumentována v části I.

B.1.3 Ochranná pásma

a) Stavba leží mimo zvláště chráněná území, mimo území dotčené báňskou činností a nezasahuje do ochranného pásma lesa.

b) Dle § 8, odst.1 zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o dráhách je ochranné pásmo dráhy celostátní nebo regionální vymezeno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30m od hranic obvodu dráhy.

Ochranná pásma inženýrských sítí:

- 7 m u venkovních vedení o napětí nad 1 do 35 kV
- 12 m u venkovních vedení o napětí nad 35 do 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí nad 110 do 220 kV
- 20 m u venkovních vedení o napětí nad 220 do 400 kV
- 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV
- u kabelových podzemních vedení do 110 kV včetně je ochranné pásmo 1 m od krajního kabelu
- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 do 500 mm včetně 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce 1 m
- u technolog. objektů 4 m

u kanalizací určuje ochranné pásmo ČSN 736701, u vodovodů určuje ochranné pásmo ČSN 736620.

c) Stavba nezasahuje do chráněného ložiskového území a nenachází se na poddolovaném území.

d) V souvislosti se stavbou nebude potřeba kácení stromů. Dojde pouze k mýcení náletových keřů a porostů, přiléhajících bezprostředně k dráze, které budou překážet budování nových stožárů TV a vedení inž. sítí. Tyto porosty jsou také mýceny v rámci údržby trati, aby neohrožovaly bezpečnost žel. provozu.

e) Stavba bude realizována na drážních pozemcích (SŽDC, s.o., ČD, a.s.). Pozemky nepodléhají ochraně zemědělského půdního fondu. Na mimodrážních pozemcích budou pouze dočasné zábory. Pozemky nespádají do ochrany PUPFL. Umístění SO a PS nezasahuje ani do ochranného pásma lesa, které činní 50 m od hranice pozemku určeného k plnění funkce lesa.

B.1.4 Koncepce stavby

a) Cílem stavby je zvýšení rychlosti ve zhlaví, na vjezdu do stanice v přilehlých traťových kolejích a následně na příjezdu a odjezdu k/od nástupištím.

Důvodem stavby je nevyhovující stav železničního svršku, spodku. Trakční vedení v úseku trati do km 99,650 je v nevyhovujícím stavu (je překročeno dovolené rozpětí mezi stožáry). Kilometricky je stavba definována: zač. úprav DOÚO km 86,377 trati Česká Třebová-Olomouc (napojení kabelů do objektu ústředního stavědla) - začátek úprav žel. svršku km 87,333, konec úprav žel. svršku km 0,638 trati Olomouc-Senice na Hané - konec úprav zabezp. zařízení a traťových kabelů km 0,571, konec úprav zabezp. zařízení a traťových kabelů km 99,430 trati Nezamyslice-Olomouc - konec úprav žel. svršku km 99,700.

Rekonstrukce zhlaví kvalitativně navazuje na stavbu „Rekonstrukce žst. Olomouc“ a umožní zvýšení rychlosti ve zhlaví. Vzhledem k prolínání obou staveb je nutné zajistit koordinaci a společnou realizaci výstavby technologie SZZ v rámci obou staveb, aby nedošlo k aktivaci nového SZZ stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ a po té k jeho úpravě, což by přineslo neúměrně vysoké náklady zejména na přezkoušení již aktivovaného SZZ (SW elektronického stavědla) a neúměrná dopravní opatření.

b) Obecně technické požadavky na výstavbu jsou stanoveny Vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č.268/2009 Sb. Jejím předmětem je stanovení technických požadavků na všechny druhy staveb, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů.

Podmínky pro stavby drah, staveb na drahách a podmínky pro provozování drah jsou stanoveny zákonem č.266/1994 (Zákon o drahách).

Technické požadavky na výstavbu pro stavby na dráze a na drahách stanovují i další následující dokumenty:

- *Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*
- *Vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah*
- *Vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah*
- *Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č.16/2005*
- *Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, č.j. 12153/08-OKS ze dne 7.4.2008*
- *Techn. normy platné před 1.1.1994, české státní normy, drážní předpisy, vzorové listy aj.*

Technická řešení v projektu stavby „Rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n.“ jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálních platných zněních.

Předmětem stavby je železniční infrastruktura – tedy SO a PS sloužící k provozu žel. dopravy. Řešená problematika a oblast žel. stanice není přístupná a neslouží k užívání veřejností a není nutno řešit bezbariérové užívání stavby.

c) Rekonstruované zhlaví železniční stanice a přiléhající traťové úseky jsou vytrasovány na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD a.s. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území.

d) Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO:

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 18-28-01 Žst. Olomouc, prostějovské zhlaví – staniční zabezpečovací zařízení

Výchozí stav zabezpečovacího zařízení

Výchozím stavem je projektová dokumentace stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ zpracovaná v roce 2010 a stávající stav ŽST. Olomouc v oblasti prostějovského zhlaví a návazných traťových úseků.

Navrhovaný stav zabezpečovacího zařízení

Rozsah zabezpečených prvků v kolejišti je dán kolejovým řešením prostějovského zhlaví. Vzhledem k uvažovaným rychlostem, bude upravena výstroj návěstidel, navržená ve stavbě „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

Nové výhybky budou zabezpečeny rozřeznými elektromotorickými přestavníky. Vzhledem k typu použitých křižovatkových výhybek, které budou vybaveny pohyblivými hroty srdcovek (PHS) budou doplněny oproti projektové dokumentaci stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ čtyři kusy přestavníků a odpovídajícím způsobem upravena potřebná kabelizace.

S ohledem na nové uspořádání kolejiště prostějovského zhlaví budou posunuty venkovní prvky SZZ v kolejišti – návěstidla, přestavníky, počítací body počítačů náprav, napájecí a reléové konce kolejových obvodů. Vjezdové návěstidlo ve směru od Blatce (BL), km 99,450, bude vysunuto z důvodu úpravy umístění trakčního dělení o cca 27m ve směru na Blatec. Upravena bude kabelizace.

Vzhledem k rušení vlečky „NET MEDIA – Nový Svět Olomouc“ bude upraveno rozmístění prvků SZZ v blízkosti vlečky a přejezdu „O1“ v km 100,060 a technické řešení zabezpečení vlastního přejezdu „O1“.

Součástí PS 18-28-01 je rušení a přemístění prvků SZZ (elektromagnetický zámek, přestavník, výkolejka, výměnové zámky, návěstidla a počítací body počítače náprav) související s rušením kolejí č. 17 a 19.

V prostoru rekonstruovaného propustku km 0,544 budou v rámci této stavby přeloženy stávající kabely ZZ (v počtu cca 6 ks) a SZ. Upravena bude i trasa definitivního SZZ s ohledem na stavební úpravy propustku.

Kapacitní údaje stavby

Elektromotorické přestavníky – doplnění

4 ks

D.2.1 Místní kabelizace

PS 18-14-01 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví - úpravy traťových kabelů

Stávající stav

Dálkový a traťový kabel ve směru do Prostějova je typu ŽDK1 v provedení 7DM0,9 + 9XV1,2 + 26DM0,9 a TK je v provedení 5DM0,9. Dálkový kabel je ukončen na zesilovací stanici, traťový kabel na Rychlozboží a po místním kabelu je propojení s ústředním stavědlem.

Ve směru na Kostelec je traťový kabel typu 10XN0,8. Kabel je převážně veden mimo kolejiště. Traťový kabel je veden z Nové ulice směrem na Kostelec a propojovací místní kabel je veden z Nové ulice do ústředního stavědla.

Dálkové kabely jsou za dobou své životnosti, byly položeny více jak před třiceti lety.

Navrhované řešení

V prostoru úprav prostějovského zhlaví je vedena hlavní kabelová trasa, kde jsou uloženy nové traťové kabely a trubky HDPE. Trubky HDPE jsou určeny pro výhledové vedení optických sítí. Ve směru na Blatec je veden traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE k vjezdovému návěstidlu BL. Ve směru na Novou ulici je rovněž veden nový traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE. Oproti stavbě Rekonstrukce žst.Olomouc bude hlavní kabelová trasa upravena vzhledem k posunu kusé koleje a nové poloze trakčních stožárů. Vlastní optické sítě se v této oblasti nenacházejí. Náplň tohoto PS je shodná jako u stavby Rekonstrukce žst.Olomouc – mění se poloha hlavní trasy, podchod pod kolejemi a místo ukončení (změna polohy návěstidla BL, km 99,450).

Celková délka úprav kabelových tras je 350 m.

PS 18-14-04 Žst. Olomouc, prostějovské zhlaví - místní kabelizace

Stávající stav

Dálkový a traťový kabel ve směru Olomouc - Přerov je typu DK 14 v provedení 7DM1,3 + 10DM1,3 + 4XV1,3 + 30DM0,9 a traťový kabel TTK 8 profilu 4XPi1,2 + 12DM0,9 + 15XPi1,2 budou rovněž zachovány. Trasy jsou vedeny mimo kolejiště. Dálkový kabel je ukončen na zesilovací stanici, traťový kabel na ústředním stavědle.

Navrhované řešení

V místě úprav prostějovského zhlaví se nachází stávající podchod pod kolejemi dálkového a traťového kabelu ve směru na Přerov v km 87,529. V tomto PS je uvažováno s ochranou dálkového a traťového kabelu. Podchod pod kolejemi bude řešen nově, kabely budou uloženy ve žlabu v hloubce cca 2m s přenesením a uvolněním rezerv. S přerušením kabelů se neuvažuje. Stávající pupinační skříň P1 bude rovněž přenesena. Před vlastní realizací stavby je třeba řádně vytýčit stávající sítě a zajistit dozor správce na stavbě při manipulaci s kabely a pupinační skříní.

Délka úpravy je cca 100m včetně uvolnění kabelových rezerv.

V prostoru propustku km 0,544 budou v rámci této stavby přeloženy stávající sdělovací kabely. Upravena bude i společná trasa definitivních sdělovacích a zabezpečovacích kabelů s ohledem na stavební úpravy propustku – kabely budou uloženy v kabelovém žlabu.

Stávající sdělovací kabely jsou uloženy ve vzdálenosti 6,6m od osy koleje, hranice drážního pozemku se nachází 1,5 m od těchto kabelů. Je uvažováno se stranovou přeložkou, na kabelech je minimální provoz.

E.3.1.1 Dispečerská řídicí technika

SO 18-05-04 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví – úprava DŘT na ÚS a na ED Přerov

Nový odpojovač č. 413 bude zařazen do stávajícího systému DŘT (který je vyprojektován v rámci „Rekonstrukce žst. Olomouc hl.n.“) a bude také doplněn do CDP Přerov.

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 18-16-01 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví - železniční spodek

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce železničního spodku a odvodnění prostějovského zhlaví žst. Olomouc. V kolejích č.3a (spojovací kolej mezi prostějovským a grygovským zhlaví) a 5a (směrem k nové výhybce č.16) stavební objekt přímo navazuje na související stavbu „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

Sanace železničního spodku je navržena v kolejích č.3a v celé délce rekonstrukce žel. svršku, 5a po začátek přechodnice traťového oblouku, 9b v rozsahu nově vkládané křižovatkové výhybky č.4 a v koleji č. 9a v rozsahu vkládané výhybky č.2 po začátek výhybky. V těchto kolejích je navržena úprava podloží směsným pojivem (50% vápno + 50 % cement) v min. tl.420 mm při záběru zemní frézy 500 mm. Pro konstrukční vrstvy je generelně uvažována šterkodrt' frakce 0/32 třídy A, která bude uložena na zlepšené zemní pláni. Tloušťka konstrukční vrstvy šterkodrti v kolejích je 150mm. V tomto rozsahu je navržen trativodní systém se zaústěním do kanalizace navržené v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

Trativody jsou navrženy ve sklonu 5,00‰ směrem k zaústění do kanalizace. Trativody jsou navrženy z plastových trativodních trubek - bude použito tvrzeného materiálu PE-HD – DN 150 a 200mm.

Plán tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, zemní plán pak skloněná ve sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení.

Vzhledem ke směrovým posunům výtazné koleje č.9a je navržena v rozsahu od začátku výhybky č.2 po konec zarážedla konstrukční vrstva ze šterkodrti v tl.150mm uložená na přehutněné zemní pláni. Plán tělesa železničního spodku a zemní plán jsou navrženy vodorovné.

Dle výsledku doplňujícího geotechnického průzkumu byl cca v km 0,006 trati Olomouc - Senice na Hané zastižen propust v hloubce cca 2,5m pod NK. Dle požadavku SMT OŘ Olomouc bude propustek zrušen a prostor vyplněn vhodným materiálem. Dále SMT OŘ Olomouc požaduje provést kopanou sondu, která by potvrdila zda se jedná o propust trubní případně o deskový propust s vloženou trubní konstrukcí. Kopanou sondu bude možno provést v rámci zemních prací při realizaci.

SO 18-17-01 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví - železniční svršek

Předmětem stavebního objektu žel. svršku je rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n., konkrétně se jedná o dvě stávající křižovatkové výhybky č.7a/b a 5a/b a jednu jednoduchou výhybku č.2. V kolejích č.3a (spojovací kolej mezi prostějovským a grygovským zhlaví) a 5a (směrem k nové výhybce č.16) stavební objekt přímo navazuje na související stavbu „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

Samotná konfigurace navrženého zhlaví zůstává obdobná jako ve stávajícím stavu. Zhlaví je navrženo s využitím 2 nových křižovatkových výhybek tv. 1:11-300 v kolejích č.5a, 9b a jedné jednoduché výhybky tv. 1:11-300 v koleji č.9a, všechny výhybky jsou uvažovány tv. S49 2.generace na betonových pražcích. V koleji č.3a dochází oproti projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ k úpravě směrových poměrů s využitím poloměrů $R=375\text{m}$ a 530m umožňující rychlost 50 km/h . Úprava směrových poměrů vychází z nové polohy křižovatkové výhybky č.6.

V koleji mezi stávajícími výhybkami č.27 a 5a/b (pokračování traťové koleje ze Senice v přímém směru) je navržena směrová a výšková úprava koleje včetně stávající výhybky č.27 z důvodu zvýšení rychlosti na 50 km/h . Dále je uvažována rekonstrukce kusé koleje č.9a, jež bude zároveň zkrácena na min. už. délku 120m . Kolej bude tvořit užitý kolejový rošt R65+SB8.

V prvním navazujícím oblouku traťové koleje směr Nezamyslice v km $100,806 - 100,326$ je navržena směrová a výšková úprava stávající koleje s cílem docílit takových parametrů GPK, které umožní zvýšení rychlosti na 60 km/h v celém oblouku.

V navazujícím oblouku senické tratě je v km $0,031 - 0,629$ navržena výměna kolejového roštu za užitý (R65+SB8) a následné svaření do BK. Rychlost v tomto oblouku bude zvýšena na 50 km/h a to až do navazující přímé po km $0,975$.

Oproti přípravné dokumentaci bylo do stavby navíc zahrnuto zrušení výhybky č.1 na prostějovské trati cca. v km $99,700$ a výhybky V1. Výhybka č.1 a přípojná pole před a za výhybkou na dřevěných pražcích budou nahrazena kolejovými poli na regenerovaných betonových pražcích. Dále bude bez náhrady zrušena odvrtná kolej za výhybkou V1 a spojková kolej mezi výhybkami č.1 a V1.

Rozsah kolejových úprav a rozhraní obou souvisejících staveb „Rekonstrukce žst. Olomouc“ a „Rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n.“ v oblasti žel. svršku je stanoven následně:

- v koleji č.3a (spojovací kolej mezi grygovským a blateckým zhlaví)
km $87,485 - 228$ (stan. trati Č. Třebová – Olomouc) v místě svodného potrubí pod kolejí č.3a
- v koleji č.5a
km $87,515 - 577$ (stan. trati Č. Třebová – Olomouc) v místě konce nového žel. svršku S49 na bet. pražcích B91 vkládaného v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ – tzn. 10m před stávající křižovatkovou výhybkou č.6
konec rekonstrukce žel. svršku – km $100,806 - 626$ (stan. trati Nezamyslice – Olomouc) – konec přechodnice v koleji č.5a
konec kol. úprav – km $100,093 - 414$ – konec směrové a výškové úpravy koleje č.5a
rozsah kol. úprav v prostoru rušení výhybky č.1 -
začátek rekonstrukce žel. svršku – km $99,786 - 968$ – začátek směrové a výškové úpravy
začátek vložení kolejových polí km $99,774 - 853$
konec vložení kolejových polí km $99,720 - 039$
konec rekonstrukce žel. svršku - konec směrové a výškové úpravy km $99,700 - 00$
- v koleji č.9b/ kol.č.1(směr Senice na Hané)
začátek kol. úprav – km $87,332 - 915$ (km $0,000 - 000$ prac. staničení k.č.9b) – ZV23, začátek směrové a výškové úpravy
začátek rekonstrukce žel. svršku – km $87,558 - 066$ kol.č.5a ($0,223 - 851$ prac. staničení kol.č.9b)

konec rekonstrukce žel. svršku – km 0,628 440 – konec přechodnice v traťové koleji směr Senice na Hané

konec – km 0,637 970 – konec směrové a výškové úpravy traťové koleje směr Senice na Hané

▪ v koleji č.9a

začátek kol. úprav – km 87,566 682 kol.č.5a (0,000 000 prac. staničení k.č.9a) – začátek směrové a výškové úpravy

začátek rekonstrukce žel. svršku – km 87,600 311 kol.č.5a (km 0,033 609 prac. staničení k.č.9a)

konec rekonstrukce žel. svršku – km 0,249 500 prac. staničení k.č.9a = km 0,212 452 kol.č.1/SE – kolejnicové zarážedlo

SO 18-17-02 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví, výstroj trati

Obsahem tohoto stavebního objektu je instalace prvků výstroje trati v rozsahu celé stavby „Rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n.“

Dokumentace je zpracována v souladu s předpisem SŽDC M21 „Předpis pro staničení železničních tratí“ a předpisem SŽDC D1 „Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy“ vč. vydaných změn.

Podle nového kolejového řešení budou osazeny tyto prvky výstroje:

- Rychlostník (návěst „Traťová rychlost“) – pro normální vozidla a vozidla přechodnosti 3
- Staničník (návěst „Kilometrická poloha“) - železobetonový staničník
- Staničník před přejezdy s PZZ (žlutá deska)
- Skok ve staničení (dříve abnormální hektometr) – tabulový staničník na samostatném sloupku v místě konců výhybek č.6 a 4
- Návěst „Pískejte“ bude osazena před stávajícím přechodem pro pěší v km 0,670 trati Olomouc – Senice na Hané

Stávající výstroj trati bude odstraněna (rychlostníky, předvěstníky, skloníky, hektometry, atd.) a uložena jako příslušný odpad na skládku. Zpětné využití vyzískaného materiálu se nepředpokládá.

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 18-19-19 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví - železniční propustek v km 0,540 trati Olomouc – Senice na Hané

Jedná se o rekonstrukci stávajícího deskového betonového propustku s nosnou k-cí ze zabetonovaných kolejnic s šikmostí 54°, který je bez stálé vodoteče a propojuje bezodtoké drážní příkopy. Důvodem pro přestavbu objektu je nedostatečná tloušťka štěrkového lože v současném i výhledovém stavu úpravy GPK, nedostatečná šířka VMP 2,5 m s vykonzolovaným zábradlím a nevyhovující zatížitelnost vzhledem k materiálu a typu nosné konstrukce.

V souladu s možnou délkou trvání výluky koleje nejvýše 2 týdny je navržena přestavba objektu na kolmý trubní propustek DN 800 mm umístěný za rubem stávající opěry ve směru staničení. Bude tak dosaženo zkrácení doby výstavby, kdy před osazením trub postačí ze stávající konstrukce odbourat jedno křídlo, zatímco zbytek konstrukce do úrovně 1,20 m pod niveletu koleje bude možno demolovat během výstavby.

Konstrukce nového propustku je tvořena prefabrikovanými ŽB patkovými troubami DN 800 mm se šikmými koncovými troubami uloženými na monolitický ŽB základový pás v podélném spádu 1,5 %. Zásyp trub a původního mostního otvoru bude proveden ze štěrkodrti do úrovně pláň tělesa žel. spodku. Vtok do stávajícího propustku bude zasypán a drážní příkopy budou do nového vtoku svedeny žlaby z betonových tvarovek.

E.3.1 Trakční vedení

SO 18-01-01 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví – trakční vedení

V rámci této stavby bude řešena úprava trakčního vedení v návaznosti na kolejové úpravy v osobním nádraží a v širé trati ve směru na Brno.

Nové trakční vedení bude provedeno podle vzorové dokumentace typové sestavy "J" pro trakční proudovou soustavu stejnosměrnou DC 3kV. Úpravy TV jsou v projektové dokumentaci navrženy tak, aby TV splňovalo parametry podle ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 119 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 ed. 2 pro provozní rychlost do 160 km/hod.

Rozsah úprav trakčního vedení je definován takto:

- počátek úprav bude za Hodolanským nadjezdem přibližně v km 87,500 za stožárem 15AN.
- v úseku mezi stožárem 15AN a elektrickým dělením v km 100,600 byly již úpravy navrženy v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“.
- tento navržený stav je nutné přepracovat podle nového kolejového řešení (zejména poloha a typy výhybek).
- konec úprav bude v elektrickém dělení v km 99,600, které bude uvedeno do normového stavu, včetně výměny odpojovače č. 413 s pohonem.
- úpravy zahrnují nové stožáry včetně základů, nové závěsy a výměnu trolejového drátu a nosného lana včetně kotvení.

Rozsah úprav je stanoven takto z důvodu nevyhovujícího stavu trakčního vedení v úseku od km 99,600 do km 100,800, zejména překročená dovolená rozpětí.

Průřezy vodičů budou použity dle energetických výpočtů, které byly zpracovány pro stavbu „Rekonstrukce žst. Olomouc“. Výška sestavy na konzolách bude 1,5m, na závěsech na branách 1,5m - 2,0 m. Projektovaná výška troleje je navržena 5,60 m nad TK nové koleje.

E.3.4 Ohřev výměn

SO 18-06-07 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví - EO V

U nově zřizovaných křižovatkových výhybek č.6, č.4 a jednoduché výhybce č.2 na prostějovském zhlaví bude zřízen nový elektrický ohřev. Elektrický ohřev nových výhybek bude napojen z REOV1. Rozváděč REOV1 bude umístěn nově v rámci stavby "Rekonstrukce žst.Olomouc". Rozváděč REOV1 je již přizpůsoben pro ohřev výhybek č.6, 4 a 2. Celkový výkon nového ohřevu bude $20,2+20,2+6,4 = 46,8\text{kW}$.

Ochrana před úrazem el. proudem bude pomocí proudových chráničů. Zařízení EO V bude možno ovládat ručně z rozváděče EO V anebo pomocí ovládací skříně umístěné v dopravní kanceláři a na ústředním stavědle - viz stavba "Rekonstrukce žst.Olomouc". Ovládání a informace o stavu systému EO V bude pomocí zařízení systému dálkové diagnostiky technologického zařízení SŽDC.

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

SO 18-04-02 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví - přeložky kabelů vn 6kV

Kabely 6kV pro napájení zabezpečovacího zařízení budou přeloženy v místech, kde bude docházet ke stavebním pracím. V těchto místech budou stávající kabely 6kV porušeny. Nové kabely 6kV budou uloženy mimo stavební práce, tak aby byla zachováno napájení zabezpečovacího zařízení ve směru na Blatec a Novou Ulici. V okolí opravovaného mostního propustku bude kabel přeložen do nové polohy, tak aby nebyl poškozen během stavebních prací na mostním propustku.

SO 18-06-01 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví – venkovní osvětlení

Navržené osvětlení v rámci "Rekonstrukce žst.Olomouc" bude v tomto zhlaví pozičně upraveno. Bude instalováno 16 ks svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 12m. Svítidla budou stejného typu jaké jsou použity na celé stavbě "Rekonstrukce žst.Olomouc", aby byla zachována jednotnost. Nově přidaná svítidla budou osvětlovat kusou kolej po zarážedlo v km 0,212 225. Svítidla jsou v provedení IP66, tř.isol. II mají sodíkové výbojky o výkonu 250W. Kabely osvětlení v rámci stavby "Rekonstrukce žst.Olomouc" budou položeny do nových poloh na základě rozsahu stavebních prací. Svítidla obsahují radio-frekvenční prvky, kterými bude umožněno jejich ovládání. Nové svítidla budou zařazena do DDTS ŽDC.

SO 18-06-03 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví - DOÚO

Předmětem tohoto objektu je úprava kabelové trasy k úsekovému odpojovači č.403 a č.413. Kabelové vedení bude uloženo převážně ve společných kabelových trasách s EOv, osvětlením a zab.zař. Ovládací kabel k odpojovači č. 413 bude položen celý nový až do ovládacího panelu umístěného v ústředním stavědle.

Kabel, k odpojovači č.413, u přejezdu bude uložení do chráničky, která bude vybudována pod silnicí v rámci kabeláže zabezpečovacího zařízení navržené ve stavbě "Rekonstrukce žst.Olomouc".

SO 18-06-04 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví – kabelové rozvody nn

Kabelové rozvody nn budou napojovat nová a stávající odběrná místa. Nové rozvody budou taženy z příslušné rozvodny nn. Kabelové rozvody nn budou umístěny do nových poloh v závislosti na stavebních pracích.

SO 18-06-06 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví - přeložky kabelů nn

Kabelové přeložky nn budou vytvořeny na stávajících kabelech rozvodů nn, které budou v kolizi se stavebními pracemi. Stávající kabely k osvětlovacím stožárům budou přeloženy, tak aby byla zajištěno osvětlení prostoru. Přechody kabelů pod stávajícím kolejištěm budou většinou řešeny metodou řízené mikrotuneláže.

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 18-01-02 Žst.Olomouc, prostějovské zhlaví – ukolejnění

Budou provedeny úpravy ukolejnění vodivých konstrukcí, které vychází z rozsahu úprav trakčního vedení.

Kapacitní údaje stavby

Kapacitní údaj		
Zabezpečovací zařízení		
Elektromotorické přestavníky - doplnění		4 ks
Přeložka stávajících kabelů ZZ		6 ks
Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení		
Přeložka stávajících kabelů SZ		2 ks
Silnoprůdové zařízení		
Elektrický ohřev výhybek		3 ks
Rekonstr. osvětlení- nová svítidla	osvětlení na trakčním vedení	0 ks
	osvětlení na osv. stožárech	16 ks
Kolejové řešení		
Kolej R65 (užit.) na bet. pražcích SB8		735 m
Kolej S49 na bet. pražcích B91S		195 m
Kolej S49 na dřev. pražcích		25 m
Kolejnicové zarážedlo (regenerované)		1 ks
Směrové a výškové vyrovnání kolejí		1740 m
Směrová a výšková úprava stávající výhybky		1 ks
Nové výhybky S 49	C49 1:11-300	2 ks křížovatková výhybka
	J49 1:11-300	1 ks jednoduchá výhybka
Izolované styky v koleji – S49		7 ks
Izolované styky v koleji – R65		1 ks
Izolované styky ve výhybkách – S49		2 ks
Trativodní sběrače PE HD	DN 150mm	230 m
	DN 200mm	98 m
Svodné potrubí PE HD DN 200mm		10 m
Trativodní šachty	plastové PE HD DN 400	8 ks
	betonové DN 800	2 ks
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích		1000 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích		225 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	CS49 1:9-190	2 ks křížovatková výhybka
	JS49 1:9-190	4 ks jednoduchá výhybka
Snesení stávajícího materiálu - štěrkové lože		1 950 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované štěrkové lože		155 m ³
Výkopová zemina – uložení na skládku		2 109 m ³
Mostní objekty		

Železniční propustek – rekonstrukce	1 ks
Zrušení zbytku mostního objektu - propustku	1 ks
Trakční vedení a ukolejnění	
Stavební úpravy TV	1 700 m
Montážní úpravy TV	2 100 m
Demontáž stávajícího TV	1 200 m
DOÚO – výměna odpojovače vč. pohonu	1 ks

e) Stavební objekty a provozní soubory navržené v rámci stavby navazují nebo doplňují SO a PS realizované ve stavbě „Rekonstrukce žst.Olomouc“. Stavba je navržena k realizaci v období stavebního postupu č.21, který vychází dle harmonogramu prací na červenec r. 2015. SO a PS tvoří ucelený soubor a stavba bude předána a uvedena do provozu jako celek.

f) požadavky stavby na zdroje

- *Elektrická energie* : Zařízení staveniště a staveniště v železniční stanici budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn stanice. U stavenišť ležících v odlehlých úsecích lze podle místních podmínek využít stávajících veřejných rozvodů. Každé odběrné místo bude projednáno s příslušným správcem a majitelem a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít pojízdné elektrocentrály. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

- *Voda* : Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a smluvně ošetřen. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena. Průběh vodovodních řádů v obvodu staveniště a bezprostředním okolí je zakreslen v situacích zařízení staveniště, část F.2.

- *Plyn*: Pro potřeby stavby není uvažován.

g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Při realizaci stavby nebude nutné zabezpečit shromažďování, resp. odvedení odpadních vod, odvedení povrchové/dešťové vody z území, resp. legalizovat další typy nakládání s vodami. Stavební objekt žel. spodku řeší odvodnění zemní pláně v části rekonstruované koleje. Dešťová voda je svedena trativody do nově budovaného kanalizačního sběrače, realizovaného v rámci stavby „Rekonstrukce žst.Olomouc“.

h) jedná se stavbu železniční dopravní infrastruktury, která řeší rekonstrukci stávajícího zařízení, zapojeného do železniční trati.

i) s náhradní výsadbou a ozeleněním není v této stavbě uvažováno

j) bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat Vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/90 Sb. O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracech, Zákon č.309/2006 Sb. z 23. května 2006, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví a Nařízení vlády ze dne 12.prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Předpis SŽDC, s.o. o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě (Bp1), účinný od 1.10. 2013 na pozemcích SŽDC a na pozemcích ČD předpis ČD Op 16.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 31 00 a na trakčním vedení ČSN 34 31 09. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionelního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.

Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 220 V resp. 380 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při nutném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále je nutno zajistit trvalé spojení mezi jednotlivými pracovišti a pověřeným pracovníkem SŽDC. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně).

Při provádění práce strojnými mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky SŽDC a ČD.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. **Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi.** Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespécifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inž. sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN je nutné postupovat podle ČSN 343101, články 116 a 120.

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30x4mm
- tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 343510
- Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- Všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 343100
- Indukuje-li se ve sděl. kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č.1 normy ČSN 332160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

1. Na základě zhodnocení koordinátora BOZP při přípravě budou při výstavbě prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5:

- Bod 5. - Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
- Bod 6 - Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení,
- Bod 7. - Zemní práce prováděné protlačováním, pokud nepodléhají doзору orgánů státní báňské správy.
- Bod 11. - Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

2. Na základě zhodnocení rizik nejsou navrhované zvláštní opatření z hlediska velké finanční náročnosti, mimo opatření podle právních předpisů - dočasné stavební konstrukce(lešení), pažení, automatický výstražný systém, OOPP atd.

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví (Dle zákona č.309/2006 Sb).

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je dokument obsahující údaje, informace a postupy zhotovitele zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce při realizace stavby. V plánu jsou uváděna potřebná opatření z hlediska časové potřeby způsobu provedení prací.

Plán BOZP byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb. Vlastní plán BOZP je dokladován v části F. Zásady organizace výstavby.

Všeobecně:

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

k) Z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a splnění požadavků na bezbariérové řešení stavby nejsou na stavbu kladeny žádné podmínky, protože se jedná o rekonstrukci železniční infrastruktury, sloužící k zajištění žel. provozu a prostory dotčené stavbou nejsou přístupné veřejnosti.

1) Stavba úzce navazuje na zpracovaný projekt stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“, která je v současné době v realizaci. Dotčené PS a SO je nutno realizovat v souladu se změnami navrženými ve stavbě „Rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n.“, protože většina PS a SO se překrývá a doplňuje. Z toho důvodu je navržena také současná realizace obou staveb. Zhotovitel stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ musí být tedy obeznámen s obsahem a rozsahem stavby „Rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n.“

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Pro stavbu nebyly stanoveny žádné podmínky k umístění stavby ani posuzování vlivů na životní prostředí.

Oproti přípravné dokumentaci bylo do stavby zahrnuto snesení výhybky č.1 zrušené vlečky NET MEDIA a přípojů k výhybce. Dále bylo do stavby zařazeno rozřezání stávající koleje č.5a v oblouku, kde je navržena směrová a výšková úprava koleje, svaření koleje a zřízení bezstykové koleje.

Nově navrhované venkovní osvětlení bude umístěno na osvětlovacích stožárech oproti PD, kde byla svítidla umístěna na stožárech trakčního vedení.

V rámci zabezpečovacího zařízení bylo do stavby zohledněno vybudování nového tramvajového křížení „Šantovka“ s tratí Olomouc – Senice na Hané, zejména s ohledem na spouštěcí body přejezdů a tabulky přejezdů.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

Jedná se o rekonstrukci stávajícího zařízení. Pro stavbu není nutno provádět uvolnění pozemků nebo objektů. V souvislosti s předmětnou stavbou nebude prováděna asanace objektů. Jelikož se jedná o rekonstrukci, dojde k nahrazení stávajících objektů, které bude nutno nejprve odstranit. Budou vytrženy rekonstruované výhybky a přilehlé koleje, stávající stožáry trakčního vedení budou sneseny, jejich základy vybourány. Propustek v km 0,540 trati Olomouc – Senice na Hané bude vybourán a nahrazen novou konstrukcí. V rámci stavby budou mýceny pouze náletové křoviny.

Stavba vyžaduje výluk železničního provozu v délce 8 a 14 dnů. Po dobu výluk bude žel. osobní doprava nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Vlečky napojené do kolejí v prostoru stavby, budou po dobu výluk mimo provoz. Jedná se o vlečky Nestlé Zora čokoládovny a Dalkia ČR.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Realizace stavby si nevyžádá výkup pozemků a staveb nebo jejich částí. Oblast stavby se nachází na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s.o. a společnosti ČD, a.s.

B.1.8 Výjimky z předpisů

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů a norem.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Je doloženo v samostatné příloze B.2.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Je doloženo v samostatné příloze B.3.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Je doloženo v samostatné příloze B.4. Plán BOZP je obsahem části F.5.

B.5 Energetické výpočty

V rámci stavby Rekonstrukce žst. Olomouc byly zpracovány také energetické výpočty. Při zpracování těchto výpočtů se vycházelo z aktualizované dopravní technologie, ze které byly převzaty počty, váhy a rychlosti vlaků. Na základě těchto výpočtů byla stanovena sestava trakčního vedení, dimenzováno připojení na TV. Tyto podklady byly použity při návrhu trakčního vedení této stavby.

B.6 Protikorozní ochrana

Pro stavbu byly využity korozní průzkumy provedené v rámci projektu stavby Rekonstrukce žst. Olomouc, které obsahují měření na mostních a pozemních objektech.

Všechna tato měření prokázala přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem elektrizované železniční stanice.

Je nezbytné provést předběžný (před zahájením stavby) a dodatečný (po ukončení stavby) korozní průzkum, aby bylo ověřeno zda rekonstrukce změní korozní stav dotčených konstrukcí a ostatních kovových úložných zařízení.

Z tohoto hlediska vychází základní protikorozní opatření :

a) Při rekonstrukcích a stavbách nových mostních objektů osadit kontrolní měřicí body, které budou vodivě propojeny s ocelovou výztuží. Postupovat v souladu s předpisem ČD - SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a TKP staveb železničních drah v ČR, kap. 25A.

b) Na každém měřicím stanovišti provést současně dlouhodobá měření (minimálně 4 hodiny) potenciálu a proudu ocelové konstrukce/úložné zařízení proti zemi.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Je doložen v samostatné příloze B.7.

B.8 Dopravní opatření

Je řešeno v samostatné části B.8.

B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Stavba bude realizována na drážních pozemcích (SŽDC, s.o., ČD, a.s.). Pozemky nepodléhají ochraně zemědělského půdního fondu. Na mimodrážních pozemcích budou pouze dočasné

zábory. Pozemky nespádají do ochrany PUPFL. Umístění SO a PS nezasahuje ani do ochranného pásma lesa, které činní 50 m od hranice pozemku určeného k plnění funkce lesa.

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Součástí stavby je pouze rekonstrukce nebo výstavba nových technologických objektů, které neslouží k trvalému pobytu osob. V rámci stavby není navržen žádný nový zdroj tepla, ani není rekonstruován žádný stávající, není rušen žádný stávající zdroj tepla.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Vzhledem k tomu, že v rámci stavby není uvažováno s výstavbou novostaveb s pobytem osob a stavebními úpravami prostor, které slouží k pobytu osob, nebylo provedeno zpracování odborných posudků ke stanovení radonového indexu dle Doporučení SÚJB z března 2004 a vyhlášky č. 307/2002 Sb.

V registru sesuvů a jiných nebezpečných svahových deformací Geofondu Praha nejsou zaznamenány svahové pohyby v terénu podél železniční trati a ve vlastním železničním tělese žst. Olomouc.

Dle registru poddolovaných území Geofondu Praha žel. trasa neprotíná žádné poddolované území.

Stavbu lze podle poměrů při povodních považovat za hodnou zvláštní pozornosti, vzhledem k tomu, že část stavby se nachází v blízkosti záplavového území vodních toků.

B.12 Ochrana obyvatelstva

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávajících technologických zařízení a rekonstrukci žel. svršku pouze v místě žel. stanice a v oblasti mimo obytnou zónu, nebyly posuzovány vlivy dopravy na obyvatelstvo a navržena ochranná opatření. Zhlaví žst. a koleje zůstávají ve stávající poloze.

Předmětem stavby nejsou přeložky tratí, ani vedení trati v nové poloze. Kolejové úpravy se uskuteční na stávajícím železničním tělese.

V průběhu výstavby bude do jisté míry dotčeno okolí v těsné blízkosti stavby. Tento vliv se bude projevovat jednak v důsledku dopravy materiálu na staveniště, jednak vlastními pracemi na stavbě. Půjde především o negativní vlivy hluku vyvolané dopravou a stavebními pracemi, a jednak o možné znečištění ovzduší a to především polétavým prachem.

Při realizaci stavby je nutno dodržovat podmínky dané stavebním povolením a vyjádřeními dotčených orgánů a organizací.

B.13 Bezbariérové užívání

Předmětem stavby je železniční infrastruktura – tedy SO a PS sloužící k provozu žel. dopravy. Řešená problematika a oblast žel. stanice není přístupná a neslouží k užívání veřejností. Z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a splnění požadavků na bezbariérové řešení stavby nejsou na stavbu kladeny žádné podmínky.