

**Projekt stavby**

**Optimalizace trati Český Těšín –  
Dětmarovice, část v km 332,200 – 333,076**

**B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

<b>OBSAH:</b>	<b>strana</b>
<b>B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA .....</b>	<b>5</b>
B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ .....	5
B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY .....	5
B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních a závěry z nich .....	5
Závěry průzkumů .....	6
B.1.2.2 Vhodnost geologických, geotechnických a hydrogeologických poměrů v území - závěry .....	7
B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady, vytyčovací síť .....	9
B.1.2.4 Zjištěné stávající sítě .....	9
B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PRVKY A OBJEKTY .....	10
B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích .....	10
B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem .....	11
B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek .....	11
B.1.3.4 Údaje o zeleni .....	11
B.1.3.5 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu .....	12
B.1.4 KONCEPCE STAVBY .....	12
B.1.4.1 Účel stavby a její situování .....	12
B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu .....	16
B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území .....	17
B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení .....	17
B.1.4.5 Požadavky na postupné provádění stavby a lhůty výstavby .....	23
B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje .....	23
B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci .....	24
B.1.4.8 Napojení na dopravní systém .....	24
B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění .....	25
B.1.4.10 Bezpečnost práce .....	25
B.1.4.11 Posouzení stavby vzhl. k užívání osob. s omez. schop. pohybu a orientace .....	28
B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice .....	28
B.1.4.13 Statické výpočty .....	29
B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK .....	29
B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby .....	29
B.1.5.2 Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí .....	38
B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů .....	40
B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU .....	41
B.1.6.1 Uvolnění staveniště (pozemků i objektů) .....	41
B.1.6.2 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby .....	41
B.1.6.3 Způsob provedení demolic a místa skládek .....	41
B.1.6.4 Likvidace porostů (přesazení, kácení, zužitkování) .....	42
B.1.6.5 Likvidace škodlivých odpadů, řešit podle druhu odpadů .....	42
B.1.6.6 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby .....	42
B.1.6.7 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras .....	42
B.1.6.8 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby .....	42
B.1.6.9 Výluky dopravy a jiná omezení dopravy (žel. a silniční apod.) .....	42
B.1.6.10 Nutná omezení v dodávce energií .....	43
B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB .....	43
B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM .....	43
B.1.8.1 Výjimky všeobecně .....	43
B.1.8.2 Výjimky – mostní objekty .....	43
B.1.8.3 Výjimky – z hlediska ŽP .....	43

**LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK:**

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

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

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

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Jedná se o liniovou železniční stavbu, v rámci níž dojde k optimalizaci traťového úseku od km 332,200 do km 333,076. Stavba se v km 333,076 napojuje na připravovaný záměr (projekt stavby) „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“, která řeší optimalizaci trati mezi Českým Těšínem a Dětmorovicemi.

Ve stávajícím stavu se jedná o dvoukolejnou elektrifikovanou trať s rychlostí do 100km/h.

V novém stavu je navržena plná optimalizace v rozsahu návrhu železničního mostu, železničního svršku/spodku a trakce. Dále jsou v novém stavu navrženy přeložky stávajících drážních kabelů – zab. zař., sděl. zař. a VN.

Pro vlastní realizaci stavby je v km 332,0 navržena provizorní odbočka (dvojice kolejových spojek) s názvem „odbočka Olše“. Pro funkci odbočky bylo zapotřebí navrhnout provizorní kabelové zapojení (pro dočasné ovládání odbočky – zab. zař., sděl. zař. a NN) do žst. Karviná a do zast. Darkov.

Jelikož se svým charakterem jedná o rekonstrukci, je plocha stavby definována dnešním stavem – dnešní trasou trati.

Úkolem projektanta bylo v maximální možné míře využít stávajících drážních pozemků a minimalizovat tak mimodrážní záборы. Stavenišťem bude především stávající těleso dráhy, tj. vlastní plocha drážního pozemku ve vlastnictví stavebníka. Pozemky v cizím vlastnictví nebo jejich části (např. dočasné přístupové komunikace apod.) jsou vypsány v kapitole B.1.7.

Organizování a provozování drážní dopravy je na trati Český Těšín – Dětmorovice dle předpisu SŽDC D1.

### B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

#### B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních a závěry z nich

V rámci zpracování dokumentace projektu stavby byly provedeny doplňující průzkumy, které navazovaly na průzkumy pro předcházející stupeň dokumentace – přípravné dokumentace „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“ (zpracovatel SUDOP Brno).

Doplňkové průzkumy a měření, realizované v rámci projektu stavby, jsou v dokumentaci projektu stavby dokladovány v části B.

#### Průzkumy a měření realizované v rámci zpracování projektu:

- B.3.3. Akustická studie, 2014, zpracovatel Ecological Consulting, a.s.
- B.3.4. Přírodovědný průzkum, 2014, zpracovatel Ecological Consulting, a.s.
- B.3.5 Dendrologický průzkum, 2014, zpracovatel Ecological Consulting, a.s.
- B.6 Protikorozi ochrana, 2014, zpracovatel První korozní spol. s.r.o.
- B.14.1 Doplňkový geotechnický průzkum, 2014, zpracovatel GeoTec-GS, a.s.
- B.14.2 Doplňkové geodetické doměření 2014, zpracovatel ing. Jan Smetana
- B.14.3 Pyrotechnický průzkum 2014, zpracovatel Doc. Ing. Jiří Chládek, Dr.

#### Průzkumy a měření realizované v předchozím stupni dokumentace:

##### Geotechnické průzkumy a podklady:

- Optimalizace trati Český Těšín (včetně) – Dětmorovice (včetně) km 317,900 – 339,600 Georadarové měření (zpracovala spol. SG Geotechnika a.s. v červnu 2003) – digitální verze.
- Geotechnický průzkum Český Těšín – žst. Dětmorovice, km 320.072 – 341.180 (vyhotovila spol. UNIGEO a.s. Ostrava, Divize SANEXO v roce 2004) – digitální verze.
- Posouzení geotechnického průzkumu pražcového podloží a umělých staveb pro stavbu "Optimalizace trati Český Těšín - Dětmorovice" (zpracovala spol. SG Geotechnika a.s. v březnu 2004) – digitální verze. Dokumentace rovněž zahrnuje Radonový průzkum.

- Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice - doplňkový geotechnický průzkum (vyhotovila spol. UNIGEO a.s. Ostrava, Divize SANEXO v březnu 2005). Bylo součástí přípravné dokumentace stavby.

Další speciální průzkumy a podklady:

- Korozní průzkum "Optimalizace trati Český Těšín - Dětmárovice" – průzkum mostních objektů a trubních rozvodů inž. sítí (vyhotovila spol. První korozní spol. s.r.o. v říjnu 2004 až březnu 2005). Bylo součástí přípravné dokumentace stavby.
- Měření měrného přechod. odporu mezi kolejí a zemí, měrné svodové admitance mezi kolejí a zemí v žst. Louky nad Olší, žst. Karviná, žst. Dětmárovice (vyhotovily ČD, a.s., TÚDC v říjnu a listopadu 2004). Bylo součástí přípravné dokumentace stavby.
- Diagnostický průzkum nástupištních přístřešků v zastávce Chotěbuz (vyhotovil TRANSCONSULT s.r.o. v květnu 2005). Bylo součástí přípravné dokumentace stavby.

Průzkumy a podklady z oblasti životního prostředí:

- Hluková studie (05/2010)
- Doplněk hlukové studie (11/2011)
- Biologické hodnocení (08/2010)
- Dendrologický průzkum (10/2010)
- Rozptylová studie (12/2009)

**Závěry průzkumů**

B.3.3. Akustická studie

- Řešený úsek železniční tratě prochází prakticky nezastavěnou oblastí. Nejbližší okolní zástavbu zde reprezentují objekty umístěné v zahrádkářských lokalitách. Nejbližší zástavba s chráněným venkovním prostorem se nachází ve vzdálenosti cca 500 m od trasy železniční trati (lokalita Lázně Darkov). Hladiny akustického tlaku od provozu na železnici se v této lokalitě pohybují pod hladinou 40 dB jak v denní tak v noční době.
- Pro lepší představu o hlukových emisích od železniční dopravy byly u posuzovaného úseku tratě umístěny dva výpočtové body u nejbližších objektů. Nejedná se však dle katastrální mapy o obytné objekty (objekty občanské vybavenosti, zastavěná plocha a nádvoří).
- Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku pro stávající stav (případně se stavem před rokem 2001) s výhledovým stavem je zřejmé, že dojde i přes zvýšení rychlostí a změnám v intenzitách dopravy k poklesu akustického tlaku rozmezí 1,7 dB až 4,5 dB v noční době. Je tedy možné použít korekci pro starou hlukovou zátěž.
- V okolí posuzovaného úseku železniční tratě ve stávajícím a výhledovém stavu nedochází k překračování hygienického limitu v žádném chráněném venkovním prostoru staveb. Proto nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

B.3.4. Přírodovědný průzkum

- Tato stavba prochází územím s převažujícími lučními biotopy s roztroušenou zelení a vzrostlými stromy. V blízkosti se nachází vodní plocha, nejvýznamnějším krajinným prvkem v tomto území je vlastní tok řeky Olše, jejíž koryto je významným migračním koridorem. Tímto korytem je veden i regionální biokoridor s názvem Darkov – Lužní lesy - Olše. Stavební etapou tohoto záměru bude migrační funkce řeky Olše narušena v důsledku rušení migrujících obratlovců stavebními pracemi, v etapě provozu nebude migrační funkce tohoto biokoridoru narušena, protože mostní objekt přes řeku Olši splňuje všechny požadavky kladené na mosty k zachování migrační prostupnosti krajiny.
- Na celé trase železnice Český Těšín – Dětmárovice se vyskytuje silně ohrožená ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), centrum jejího výskytu se však nachází mimo zde řešený úsek trati. V úseku této stavby se ještěrka vyskytuje jen v ojedinělých případech a její populace nebude touto stavbou významně dotčena. I přes to je potřeba mít pro zásah do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů (zde ještěrky obecné) vyřízenou výjimku ze zákona č. 114/1992Sb., v platném znění.

B.3.5 Dendrologický průzkum

- V rámci tohoto záměru dojde ke kácení mimolesní zeleně. Ke kácení dojde především na drážních pozemcích. Dojde ke kácení přibližně 5 stromů a přibližně několika skupin dřevin. V případě, že tyto kácené dřeviny budou mít rozměry uvedené v §3 vyhl. č. 189/2013 Sb., v platném znění, je třeba mít pro kácení povolení dotčeného orgánu ochrany přírody.

#### B.6 Protikorozi ochrana,

- V rámci korozního průzkumu byla provedena 2 měření proudového pole u mostního objektu, 4 měření rezistivity půdy u mostního objektu a 1 měření potenciálu a proudu na inženýrských sítích. Zájmová oblast se dá charakterizovat:
  - rezistivita půdy se pohybuje mezi stupni I. a II., tzn. velmi nízké a střední,
  - hustota proudu v půdě dosáhla hodnot 327,10  $\mu\text{A}/\text{m}^2$  resp. 126,97  $\mu\text{A}/\text{m}^2$  což dle ČSN 03 8375 opodvídá klasifikaci IV. – velmi vysoká
  - potenciál a proud na VTL – aktivní ochrana VTL není dostatečná, ochranného potenciálu není vůbec dosaženo a do potrubí vstupuje 29,7% sledované hodnoty
- Lze konstatovat, že ve sledované oblasti byla podle ČSN 03 8375 „Ochrana kovových potrubí v půdě nebo ve vodě proti korozi“ zjištěna agresivita prostředí všech stupňů tj. od I. až IV. včetně. S touto skutečností je třeba počítat při návrzích stavebních konstrukcí a kovových vedení a zařízení. Situace posouzená s využitím předpisu ČD SR 5/7 (S) vyžaduje převážně základní ochranná opatření stupně č. 3. Dále budou respektovány Technické kvalitativní podmínky staveb SŽDC, kapitola 25, část 25 A „Ochrana proti elektrochemické korozi a korozi bludnými proudy“.

#### B.14.1 Doplnkový geotechnický průzkum viz. kap. B.1.2.2

#### B.14.2 Doplnkové geodetické doměření viz. kap. B.1.2.3

#### B.14.3 Pyrotechnický průzkum

- Znaleckým posudkem byly stanoveny pyrotechnická rizika stavby spočívající v možnosti nálezu nevybuchlé munice a s menší četností i leteckých pum z období druhé světové války.
- S ohledem na intenzivní osvobozovací boje v roce 1945 v zájmové oblasti (okolí Fryštátu) je ve znaleckém posudku doporučeno předřadit před zemními pracemi, zejm. u hloubek výkopů okolo 1m a více, pyrotechnický průzkum, který zajistí bezpečnost zemních prací.

### B.1.2.2 Vhodnost geologických, geotechnických a hydrogeologických poměrů v území - závěry

#### Morfologické poměry

Podle regionálního členění reliéfu (Zeměpisný lexikon ČSR 1987) náleží zájmové území do více geomorfologických jednotek (řazeno od jihu k severu):

<i>Provincie:</i>	<b>Západní Karpaty</b>
<i>Soustava (subprovincie):</i>	Vněkarpatské sníženiny
<i>Podsoustava (oblast):</i>	Severní vněkarpatské sníženiny
<i>Celek:</i>	Ostravská pánev
<i>Podcelek:</i>	Ostravská pánev
<i>Okrsek:</i>	Ostravská niva

Trať je vedena v údolní nivě Olše. Reliéf je rovinatý a přechází až v plochou pahorkatinu, kterou protéká řeka Olše a její přítoky. V okolí stanice Louky nad Olší a zastávkou Karviná Darkov je morfologie terénu silně remodelovaná jevy poklesových kotlin s četnými navážkami zejména hlušinových sypanin.

#### Geologická stavba

##### Předkvartérní podklad

Je v podloží kvartérních fluvialních zemin budován soudržnými neogenními sedimenty, které jsou zde zastoupeny miocenními vápnitými jíly. Jedná se převážně o jíly s vysokou až extrémně vysokou plasticitou, pevné až tvrdé konzistence, s nepravidelnými písčitými vložkami.

##### Kvartér

Kvartérní pokryv je v zájmové oblasti převážně tvořen holocenními fluvialními sedimenty, které jsou shora kryty antropogenními navážkami.

Sedimenty vrchní terasy (pleistocén) jsou tvořeny převážně hrubozrnnými štěrkovitými uloženinami, místy s vložkami písčitých zemin. Jejich celková mocnost je proměnlivá a pohybuje se v rozmezí cca 2 - 5 m.

Mladší náplavové sedimenty jsou převážně tvořeny jemnozrnnými zeminami charakteru jílovitých a hlinitých zemin. Sedimenty obsahují proměnlivou příměs písčité frakce, mohou obsahovat organické zbytky zetlelých rostlin a kořenů. Jejich mocnost je proměnlivá a místy nemusí být zastiženy vůbec.

Nejsvrchnějšími a nejmladšími pokryvnými útvary jsou antropogenní uloženiny. V zájmovém území jsou zastoupeny navážkami tratě, násypem regulace vodního toku a dále materiály terénních úprav. Z převážné části se jedná o zeminy, které se běžně vyskytují v blízkém okolí. Jsou to tedy jak soudržné tak i nesoudržné zeminy, místy s příměsí stavební suti a někdy i odpadu.

### Hydrogeologické poměry

Z hlediska hydrogeologického rajónování spadá území do dvou rajónů. Rajón č. 2262 Ostravská pánev – karvinská část a rajón č. 3211 Flyš povodí Olše. Celé zájmové území v okolí železniční trati patří do povodí řeky Olše, jež spadá do povodí řeky Odry. Území je odvodňováno řekou Olší a jejími levostrannými přítoky.

Jako základní zvodnělou polohu můžeme charakterizovat kvartérní převážně štěrkovité sedimenty vyšší terasy a kvartérní fluvialní sedimenty nivy řeky Olše. Jednotlivé komplexy jsou hydraulicky propojeny, pouze lokálně jsou odděleny horizonty jemnozrnných jílovitých zemin. Nepropustnou bázi v zájmovém území tvoří sedimentární soudržné zeminy terciéru.

#### Kvartérní sedimenty

Fluvialní sedimenty jsou zastoupené jednak nesoudržnými štěrkovitými a písčitými zeminami, ale taktéž soudržnými jemnozrnnými zeminami v jejich nadloží. Nesoudržné zeminy tak tvoří propustné prostředí pro akumulaci podzemních vod. Jejich rozšíření je víceméně po celé ploše říční nivy v zájmovém území. Soudržné zeminy, které se v nadloží nesoudržných zemin nevyskytují po celé ploše, tvoří pouze lokálně stropní izolátor. Podzemní voda je tedy převážně s volnou hladinou, pouze v místech, kde se jsou v nadloží soudržné zeminy, může být s napjatou hladinou. V oblasti by se neměli vyskytovat artézské zvodně s přelivem vody nad povrch terénu.

Kolektor s podzemní vodou je dotován převážně břehovou infiltrací z řeky a jejích přítoky, do jisté míry pak i z infiltrovaných srážek.

### Seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1 je zájmové území tvořeno základovými půdami typu D, který je popsán stratigrafickým profilem a parametry v tab. 3.1 Národní přílohy NA. Lokalita náleží do okresu Karviná, který je definován referenčním zrychlením základové půdy  $a_{gR} = 0,10$  až  $0,12$  g.

Podle údajů z registru Geofondu ČR se ve zkoumaném úseku mezi Louky nad Olší a Karvinou nacházejí dvě registrovaná poddolovaná území a to pod názvem „Darkov“ a „Louky nad Olší“. Oblast je zároveň součástí chráněných ložiskových území „Karviná - doly“ (č. 07040000) a „Česká část Hornoslezské pánve“ (č. 14400000), ložiska jsou chráněna pro suroviny zemního plynu a černého uhlí.

### Účinky poddolování

Specifikace podmínek umístění stavby v poddolovaném území je předepsána v závazném stanovisku Moravskoslezského kraje č.j. MSK 44174/2014, tj. stavba musí respektovat normu ČSN 73 0039 (Navrhování objektů na poddolovaném území) a musí být zajištěna na III. skupinu staveníšť s ohledem na očekávané deformační parametry přetvoření terénu:

naklonění	$i = 8,0 \cdot 10^{-3}$ rad
vodorovné poměrné přetvoření	$\varepsilon = 5,0 \cdot 10^{-3}$
poloměr zakřivení	$R < 12$ km

### Geotechnické poměry



V rámci projektové dokumentace byl zpracován doplňkový geotechnický průzkum, který zahrnoval průzkum stávajícího a návrh nového pražcového podloží, geotechnický a stavebně-technický průzkum mostu přes Olši (SO 33-19-01.02) a chemickou analýzu zemin pražcového podloží. Souhrnné výsledky průzkumů jsou podrobně uvedeny v části B.14.1 Doplňkový geotechnický průzkum.

### **B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady, vytyčovací síť**

#### **Mapové podklady, zaměření stávajícího stavu**

Vzhledem ke skutečnosti, že se stavba nachází na území ovlivněném důlní činností, nebyly pro zpracování projektu stavby použity geodetické a mapové podklady z projektu související stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“, ale zájmové území předmětné stavby bylo zcela nově zaměřeno. Měření uskutečnil Ing. Jan Smetana, zeměměřická kancelář, ve dvou etapách v 12/2012 a v 04/2014. V první etapě v 12/2012 bylo zaměřeno vlastní okolí mostu v km 332,420, ve druhé etapě v 04/2014 bylo zaměření rozšířeno na úsek trati km 331,9 – km 333,2, zároveň byly v úseku km 331,5 – km 333,3 (zast. Karviná-Darkov – jižní zhlaví žst. Karviná hl.n.) v celé délce zcela nově zaměřeny osy koleje. Měření bylo zpracováno ve formě 3D digitální účelové mapy v přesnosti pro účely prací na železničním svršku a spodku.

#### **Bodové pole, vytyčovací síť**

Pro zaměření bylo použito původní železniční bodové pole v úseku trati km 331,0 – 334,4. Vzhledem k delším vzdálenostem mezi jednotlivými body bylo toto železniční bodové pole doplněno několika mezilehlými body, na mostě v km 332,420 pak byla vybudována mikrosíť tvořená čtyřmi body.

Vzhledem k území ovlivněném důlní činností bylo toto železniční bodové pole pro zpracování měření z první etapy 12/2012 nově polohově a výškově určeno v 02/2013 a pro zpracování měření z druhé etapy 04/2014 bylo opět nově polohově a výškově určeno v 04/2014. Zaměření bylo uskutečněno technologií GNSS (vybrané body), zaměřením liniové sítě geodeticky a určením výšek přesnou nivelací, výsledné souřadnice a výšky byly určeny vyrovnáním sítí metodou nejmenších čtverců. Zaměření a zpracování bylo uskutečněno ve spolupráci SŽDC, Správa železniční geodézie Olomouc a Ing. Jan Smetana, zeměměřická kancelář. Tyto dvě etapy polohového a výškového určení železničního bodového pole rovněž určují probíhající polohovou a výškovou deformaci zájmového území.

Uvedené železniční bodové pole bude tvořit základ vytyčovací sítě stavby. Vzhledem k prokázané deformaci území z předcházejících etap měření nelze pro vytyčení stavby použít dostupné souřadnice a výšky bodů železničního bodového pole z těchto etap, ale toto železniční bodové pole (vytyčovací síť) musí být při zahájení stavby opět nově určeno (zaměřeno) a v průběhu stavby ověřováno, případně průběžně nově přeuročováno. Podrobný postup je uveden v Geodetické dokumentaci.

#### **Katastrální mapa, údaje z katastru nemovitostí**

Jako mapový podklad pro zpracování Majetkoprávní části projektu stavby byla použita digitální katastrální mapa (DKM) zájmového území, v níž byly obvyklým způsobem vyznačeny drážní pozemky (pozemky ve vlastnictví ČR – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a České dráhy, a.s.) Stavba se nachází v katastrálním území Karviná-město a Darkov, obojí obec Karviná. Údaje z katastru nemovitostí byly získány Dálkovým přístupem do katastru nemovitostí a Nahlížením do katastru nemovitostí.

### **B.1.2.4 Zjištěné stávající sítě**

V rámci inženýrské činnosti k projektu byla zajištěna vyjádření potenciálních správců působících v zájmové oblasti stavby. Jednotlivá vyjádření jsou součástí dokladové části H.8 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí.

Přesnost údajů o polohách sítí je dána podstoupenými podklady od jednotlivých správců/majitelů těchto sítí. Některé podklady byly projektantovi předány v digitální podobě a to včetně polohy v souřadnicích, jiné pouze v orientační podobě se zákresem např. v katastrální mapě či situaci. Poloha skrytých sítí je proto v situačních zákresech pouze orientační a informativní.

Před zahájením stavebních prací je třeba, aby zhotovitel stavby požádal správce inž. sítí o vytyčení polohy. Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, za jeho účasti a podle jeho pokynů vyplývajících z vyjádření – viz dokladová část H.8.

Seznam známých drážních i nedrážních dotčených majitelů (správců) stávajících inženýrských sítí (a odkaz na č.j. v dokladové části H.8):

**TRVALÁ A PROVIZORNÍ ČÁST STAVBY:**

- ČD - Telematika a.s. dle vyjádření č.j. 11784/2014-O  
dle vyjádření č.j. 5711/14
  - ČEZ Distribuce, a.s. dle vyjádření č.j. 10067408198  
dle vyjádření č.j. 0100276899
  - Dalkia ČR, a.s. dle vyjádření č.j. REVM-ZDS/1359/106/2014
  - Green Gas DPB, a.s. dle vyjádření č.j. Ing.Šm/451/14/1721
  - RWE Distribuční služby s.r.o. dle vyjádření č.j. 50000939489
  - SMVaK dle vyjádření č.j. 9773/V008981/2014/ČÍ  
dle vyjádření č.j. 9773/V003373/2014/VY
  - Telefonica O2 dle vyjádření č.j. 590967/14
  - SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ostrava dle vyjádření č.j. 3211/2014-OŘ OVA/OTRI-Br
  - Dalkia Industry CZ, a.s. dle vyjádření č.j. EGV265/2014
- Dále podrobněji viz také dokladová část H.8.

**B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PRVKY A OBJEKTY****B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích****TRVALÁ ČÁST STAVBY**

- Stavba se nenachází v ochranném pásmu žádného chráněného území dle zákona 114/1992 Sb, tj žádného maloplošného ani velkoplošného chráněného území, evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Nejbližším chráněným územím je Ptačí oblast Hěrmanský stav - Odra – Poolší, která leží cca 2,7 km severně. Na stejném místě leží i Evropsky významná lokalita a Přírodní památka Karvina – rybníky, žádná z těchto chráněných oblastí nebude touto stavbou dotčena.
- Stavba zasahuje do dvou významných krajinných prvků. Jedním z nich je registrovaný významný vodní tok Olše (vyhláška č. 178/2012 Sb.), v jehož korytě budou probýhat stavební práce na mostním objektu. Druhým významným krajinným prvkem je jedno z ramen Staroměstského potoka, jenž je přítokem do slepého ramene řeky Olše v Sadu Boženy Němcové.
- Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje ani se nenachází na území chráněném pro akumulaci vod (CHOPAV).
- Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy ve smyslu zákona č. 266/1994.
- Stavba nezasahuje do ochranného pásma ve smyslu § 17 z. č. 20/1987 Sb. památkové zóny stanovené vyhláškou 476/1992 Sb.
- Stavba se kříží a zasahuje do ochranného pásma zařízení elektrizační soustavy ve smyslu § 46 z. č.458/2000 (energetický zákon)  
souhlas vlastníka/správce ČEZ Distribuce, a.s. se stavbou – viz dokladová část H.8.36
- Stavba se kříží a zasahuje do ochranného pásma plynárenských zařízení ve smyslu § 68 z. 458/2000 Sb (energetický zákon).  
souhlas vlastníka/správce RWE Distribuční služby s.r.o. se stavbou – viz dokladová část H.8-40

**PROVIZORNÍ ČÁST STAVBY**

- Stavba se kříží a zasahuje do ochranného pásma zařízení elektrizační soustavy ve smyslu § 46 z. č.458/2000 (energetický zákon)  
souhlas vlastníka/správce ČEZ Distribuce, a.s. se stavbou – viz dokladová část H.8-36  
souhlas vlastníka/správce Dalkia ČR a.s. se stavbou – viz dokladová část H.8-37
- Stavba se kříží a zasahuje do ochranného pásma vodovodů a kanalizací ve smyslu § 13 z. č. 274/2001  
souhlas vlastníka/správce SMVaK, a.s. se stavbou – viz dokladová část H.8.-41
- Stavba se kříží a zasahuje do ochranného pásma horkovodu § 87 z. č. 458/2000 (energetický zákon)  
souhlas vlastníka/správce Dalkia ČR se stavbou – viz dokladová část H.8-9 a H.8-37  
souhlas vlastníka/správce Dalkia Industry CZ a.s. stavbou – viz dokladová část H.8-10

- Stavba se kříží a zasahuje do ochranného silničního pásma (mimoúrovňové křížení sil I/59) dle § 30 z. č. 13/1997.  
souhlas silničního správního úřadu (Krajský úřad Moravskoslezského kraje) se stavbou – viz dokladová část H.7-9
- Stavba se kříží a zasahuje do ochranného pásma plynárenských zařízení ve smyslu § 68 z. 458/2000 Sb (energetický zákon).  
souhlas vlastníka/správce STL GreenGas se stavbou – viz dokladová část H.8-38

### B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem

#### Ochranné pásmo dráhy

S ohledem na rozšíření osově vzdálenosti kolejí v místě mostu se ve smyslu zákona č. 266/1994 upraví ochranné pásmo dráhy, které je vymezeno svislou plochou 60m od krajní osy koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30m od hranice obvodu dráhy.

#### Ochranné pásmo

U nově budovaných kabelových tras vzniká dle zákona 127/2005 Sb ochranné pásmo 1,5m.

### B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek

- Stavba se nachází v oblasti chráněného ložiskového území (CHLÚ). Jedná se o rozsáhlé chráněné ložiskové území (uhlí černé, zemní plyn) české části Hornoslezské pánve (č. 14400000, OKD, a.s. Ostrava). Dále prochází CHLÚ Karviná – Doly (č. 070400000, Green GAS DPB, a.s., Paskov).
- Specifikace báňských podmínek je předepsána v závazném stanovisku Moravskoslezského kraje č.j. MSK 44174/2014, tj. stavba musí respektovat normu ČSN 73 0039 (Navrhování objektů na poddolovaném území) a musí být zajištěna na III. skupinu stavenišť s ohledem na očekávané deformační parametry přetvoření terénu:

naklonění	$i = 8,0 \cdot 10^{-3} \text{ rad}$
vodorovné poměrné přetvoření	$\varepsilon = 5,0 \cdot 10^{-3}$
poloměr zakřivení	$R < 12 \text{ km}$

Dodavatel stavebních prací je povinen před započítáním stavebních činností ve výše uvedeném území realizovat atmogeochemický průzkum a vyhotovení protokolu o určení vnějších vlivů, který by vyloučil bezpečnostní rizika při provádění výstavby. Atmogeochemický průzkum bude realizován pouze na území s možným nahodilým výstupem důlních plynů a to v místech, kde budou prováděny výkopové práce do větší hloubky jak 0,8m (netýká se tedy případných nových naspů nad původní terén).

Průzkum by měl být, vzhledem k možným změnám výskytu plynu, realizován až na začátku té stavební sezóny, kdy bude území výstavbou dotčeno. Náklady na tento průzkum jsou zahrnuty v souhrnných nákladech stavby.

Zhotovitel plánu BOZP doporučuje investorovi vyžadovat na zhotoviteli zkušenosti a technické prostředky pro práce na poddolovaném území. Zhotovitel také zajistí bezpečnostní opatření, doporučené akreditovanou zkušební laboratoří (např. lokální odplyňovací systémy včetně monitoringu), pro zajištění výskytu nežádoucího rizika na staveništi.

### B.1.3.4 Údaje o zeleni

Stavba nezasahuje do ochranného pásma lesa, které je vymezeno v pásu 50m od okraje lesa ve smyslu § 14 zákona 289/1995 Sb.

Lesní zeleň – zájmový úsek není v přímém kontaktu s lesními porosty. Stavbou, tj. trvalými a dočasnými zábory lesní porosty nebudou dotčeny.

Mimolesní zeleň – stavba si vyžádá kácení mimolesní zeleně především v místech vedení kabelových tras, na plochách zařízení staveniště a pro zřízení přístupových cest. Bude kácena zeleň i mimo pozemky ve vlastnictví investora. Kácení mimolesní zeleně bude probíhat mimo období vegetační sezóny, §5 vyhl. 189/2013 Sb., v platném znění, tak aby byl minimalizován vliv na vegetaci.

V případě, že budou stavební práce probíhat v těsné blízkosti nekácených stromů, je potřeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

#### **B.1.3.5 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu**

- ZPF – nedoje k trvalým záborům zemědělského půdního fondu
- dojde k dočasnému záboru do 1 roku zemědělského půdního fondu. Dle § 9 zák. č. 334/1992 Sb. v platném znění není třeba souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu při dočasném záboru kratším jak jeden rok (včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu).
- PUPFL – nedojde k trvalým ani dočasným záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa.

### **B.1.4 KONCEPCE STAVBY**

#### **B.1.4.1 Účel stavby a její situování**

##### **Celková koncepce řešení**

##### Vazba stavby na koncepci a strategie

Řešený úsek trati je součástí III. tranzitního železničního koridoru (Cheb – Plzeň – Praha – Č. Třebová – Ostrava – Petrovice u K., Dětmorovice - Mosty u Jablunkova – st.hr.SR). Význam trati zařazené do III. tranzitního železničního koridoru je dán strategickými dokumenty ČR v oblasti dopravy (Politika územního rozvoje, Operační program doprava, Dopravní sektorové strategie), závazky vyplývajících z mezinárodních dohod v oblasti železniční dopravy (AGC, AGTC) a také závazky ČR vyplývajících ze vstupu do Evropské unie a tedy zařazení „národních“ koridorů do jednotné transevropské železniční sítě (TEN-T s požadavky na interoperabilitu /TSI/).

##### Vazba stavby na připravovaný projekt stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“

Projekt stavby Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice, část v km 332,200 – 333,076 (zkr. TEDE2) byl zpracován s ohledem na zpracovaný/připravený projekt stavby „velké“ optimalizace, tj. stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“ (zkr. TEDE1). Stavba TEDE1 řeší optimalizaci trati, jak z vlastního názvu vyplývá, mezi Českým Těšínem a Dětmorovicemi. Nicméně v oblasti procházejícím poddolovaným územím, tj. mezi žst. Louky nad Olší a žst. Karviná byla stavba v souladu s pokyny investora vynechána. Fyzicky (kolejově) je tak stavba TEDE1 rozdělena na dva samostatné úseky, a to na úsek Český Těšín – Louky nad Olší a úsek Karviná – Dětmorovice.

Projekt „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice, část v km 332,200 – 333,076“ v Karvině navazuje na přípravu stavby TEDE1 a prodlužuje rozsah optimalizace od Karviné (od km 333,076) směrem na Darkov (do km 332,200). Cílem onoho „prodloužení“ je především zlepšení stávajícího stavu železniční infrastruktury, zejména pak špatného stavu mostního objektu přes Olši, a v souladu s požadavky investora uvést trať do „optimalizovaného“ stavu ve smyslu směrnice GR SŽDC č.16.

##### Vazba stavby na územní rozhodnutí „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“

Dokumentace pro územní rozhodnutí „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“, kterou zpracoval SUDOP Brno v roce 2010, řeší i zájmový úsek stavby TEDE2. V územní dokumentaci je počítáno s plnou optimalizací trati od km 331,600 a dále směrem na žst. Karviná, tedy včetně úseku TEDE2. V přípravě projektu stavby TEDE1 nicméně investor rozhodl na základě jednání 149.zasedání Odborné komise pro posouzení rozsahu modernizace železničních koridorů ze dne 5.4.2011, stavbu redukovat a část od km 331,600 do km 333,076 ze stavby vypustit a podle finančních možností alternativně připravit vypuštěnou část jako samostatnou stavbu. Následně se investor rozhodl o dopracování samostatného projektu na úsek trati 332,200 – 333,076.

Dokumentace pro stavební povolení TEDE2, tak respektuje územní umístění, využití území a další parametry a podmínky vyplývající z pravomocného územního rozhodnutí na dokumentaci „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“ a to v rozsahu své působnosti tj. od km 332,200 do km 333,076.

Projekt stavby Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice, část v km 332,200 – 333,076 je zpracován v souladu s pravomocným územním rozhodnutím vydané MM Karviná č.j.MMK/063133/2014.

### Koncepce technického řešení stavby

Koncepce technického řešení stavby je zpracována v souladu se zadávacími podmínkami investora, se zásadami modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě a v souladu s projednáním projektu se zástupci investora na výrobních poradách.

#### Koncepce vyplývající ze zadávacích podmínek a z projednání se zadavatelem:

- Projekt stavby Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice, část v km 332,200 – 333,076 (TEDE2) se má zpracovat tak, aby byl realizovatelný před stavbou „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice (TEDE1)“
- Je nutné dodržet limitní náklady stavby vyplývající ze schváleného Záměru projektu z 33.zasedání CK MD, tj. 307 070 tis Kč.
- Traťová rychlost bude navržena na 160km/h od km 332,370 (na mostě – včetně) a dále do km 333,076 (kde se stavba napojuje na přípravu stavby TEDE1). Před mostem bude navržena úprava na nezbytně nutnou délku a napojení na stávající stav (tj. traťovou rychlost v=100km/h)
- Projekt stavby musí respektovat podmínky územního rozhodnutí na stavbu „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“
- S ohledem na minimalizaci dopadů výluk na trati při realizaci mostu, je navržena před mostem (cca v km 332,200) provizorní kolejová odbočka. Návrh odbočky umožní dvoukolejný provoz v úseku Louky nad Olší – Darkov, kde je traťová rychlost omezena na 50km/h (z důvodů průchodu poddolovaným územím). Odbočka je navržena jako dvojice kolejových spojek, řízení odbočky bude probíhat z žst. Karviná hl. n..
- Z hlediska postupu výstavby mostu bude zahájena nejprve realizace koleje č.2 – tj. realizace bude probíhat po částech, ve dvou fázích vždy za provozu a za výluky jedné koleje. Po dokončení prací v koleji č.2 bude vyloučena stávající kolej č.1 a provoz bude převeden na novou kolej č.2.
- Realizace mostu bude navržena v roce 2015 až 2016 ve dvou stavebních sezónách od 6. do 12. měsíce 2015 a od 3. do 8. měsíce 2016.

Koncepce dle zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR (směrnice generálního ředitele SŽDC č.16):

„Zásady“ definují koncepty řešení železniční infrastruktury na vybrané železniční síti ČR, kde mezi hlavní body patří:

- *zavedení vyšší traťové rychlosti na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít*
- **dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h včetně (tj. 22,5 t/nápravu a zároveň 8 t/běžný metr délky vozidla)**
- **zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla podle ČSN 73 6320, tj. základní průřez Z-GC**
- *zajištění požadované kapacity dráhy při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury*
- *vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které zajišťuje plnou bezpečnost provozu při traťové rychlosti do 160 km/h*
- *vybavení železničních stanic nástupišti v souladu s vyhláškami č. 177/1995 Sb. a 398/2009 Sb. v platném znění*
- *dosažení dostatečné užitečné délky dopravních kolejí v železničních stanicích*
- *zlepšení stavu úrovnových křížení tratí s pozemními komunikacemi.*

Pozn.: kurzívou vyznačeny body, které se pro zpracovaný projekt neuplatní ať už z důvodu omezeného rozsahu stavby, nebo s ohledem na související připravený projekt stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“, který řeší optimalizaci komplexně v rozsahu dle názvu stavby.

### Umístění stavby

Z povahy stavby (optimalizace stávající trati) je situování v území dáno stávající polohou dosavadní trati. Stávající trať se z hlediska správní působnosti nachází na území Moravskoslezského kraje, obce Karviná a na katastrálních územích „Karviná – město“ a „Darkov“.



Z hlediska drážní identifikace se jedná o trať zařazenou do globální sítě TEN-T (pro osobní i nákladní železniční dopravu), jedná se o III. tranzitní železniční koridor (Cheb – Plzeň – Praha – Č. Třebová – Ostrava – Petrovice u K., Dětmorovice - Mosty u Jablunkova – st.hr.SR), v knižním jízdním řádu je trať označena č.302 a dle SŽDC TÚDC se jedná o traťový úsek č. 2501 a definiční úsek č.22. Vlastní stavba se nachází v mezistaničním úseku Louky nad Olší - Karviná.

Výpis parcel KN (dle katastrálních území) na kterých je stavba umístěna (včetně zařízení stavenišť):

Parcela KN	LV	Vlastník	Druh / využití
<b>katastrální území: Darkov</b>			
2010/2	28	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	orná půda
2429	28	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
2430	28	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
2441/1	122	Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, 701 26 Ostrava	vodní pl., vodní tok
<b>katastrální území: Karviná - město</b>			
4038	6915	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 01	ostatní pl., dráha
4040/10	6915	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
4040/11	6915	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
4040/1	270	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní plocha, dráha
4041/1	270	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří
stavba č.p.695 na par.č.4041/1	270	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	doprava

4166	270	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní plocha, dráha
3968/1	7566	Asental Land, s.r.o., Gregorova 2582/3, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava	vodní pl., zamokřelá
3971/1	2950	OKD, a.s., Stonavská 2179, Doly, 73506 Karviná	ost. plocha, neplodná
4036/1	215	Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, 701 26 Ostrava	vodní pl., vodní tok
4036/2	215	Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, 701 26 Ostrava	vodní pl., vodní tok
4039	2950	OKD, a.s., Stonavská 2179, Doly, 73506 Karviná	ostatní pl., dráha

POZNÁMKA: Tabulka obsahuje výčet parcel bez uvedení přístupových cest (a parcel jim náležejících) na stavenišť. Přístupové cesty podrobněji viz část F. ZOV.

### Vyhodnocení současného stavu

- Provozně technologické vyhodnocení současného stavu

Trať Čadca – Bohumín jejíž součástí je i optimalizovaná část traťového úseku Louky nad Olší-Karviná hl.n. je dvojkolejná, pravostranně pojížděná a elektrizovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Největší tratová rychlost je 140 km/h s místním omezením rychlosti (v zájmovém úseku stavby je stávající rychlost  $v = 100$  km/h), zábrzdna vzdálenost je 1000 metrů, normativ délky nákladního vlaku je 700 metrů. Provozování drážní dopravy je podle předpisu SŽDC D1. Na trati je ve všech úsecích tříznakový obousměrný autoblok. V současnosti je již dokončena optimalizace traťového úseku Mosty u Jablunkova – Český Těšín (mimo). Optimalizace stanice Český Těšín je v realizaci (2014) a dokončením úseku Český Těšín – Dětmárovice bude dokončena optimalizace celé trati Čadca – Bohumín na území ČR.

- Technické vyhodnocení současného stavu

#### Zabezpečovací zařízení

##### Staniční zabezpečovací zařízení

Ve stanici Karviná hl.n. je v činnosti releové staniční zabezpečovací zařízení s kolejovými obvody 75Hz, které jsou kódovány 75Hz. Výstroj je umístěná v releové místnosti, napájení je zajištěno z el.přípojky 3x400V, 50Hz a z kabelu 6 kV, 50Hz.

##### Mezistaniční úsek Louky nad Olší - Karviná

V mezistaničním úseku Louky nad Olší – Karviná hlavní nádraží. je ve stávajícím stavu obousměrný centralizovaný třípojmový autoblok s kolejovými obvody 75 Hz, jehož vnitřní zařízení je umístěno v žel.stanicích Louky nad Olší a Karviná hlavní nádraží a část výstroje je umístěná na trati v objektu na zastávce Karviná Darkov. V mezistaničním úseku se nachází úroňový 4-kolejný přejezd zabezpečený PZS AŽD 71 se závorami. Autoblok je pro celý mezistaniční úsek vystrojen jen pro 2 traťové koleje. V části poddolovaného úseku Louky nad Olší – zastávka Karviná Darkov na tříkolejně trati jsou v běžném provozu provozovány pouze dvě koleje a autoblok se přepíná jen na provozované koleje. Výhybky na trati, kterými se mění provoz po traťových kolejích jsou uzamčeny, výsledné klíče jsou drženy v ÚZ a výsledný klíč v jednom ze tří elektromagnetických zámků v RD pro určení vyloučené koleje. Napájení TZZ je zajištěno z kabelu 6kV.

#### Sdělovací zařízení

Podél železniční trati Český Těšín - Dětmárovice je položen stávající dálkový pupinovaný kabel s Pb pláštěm a papírovou izolací žil, typu DK 37 s profilem 1XV 1,3 + 9 Xpi 1,0 + 20 DM 0,9. Kabel je na hranici životnosti, avšak dosud zajišťuje veškerý telefonní a vůbec sdělovací provoz v mezistaničních úsecích. Kabel je veden ve větší vzdálenosti od železniční trati. Z něj jsou zřizovány výpichy do jednotlivých dopravních zařízení.

V samostatné investici byl cca před 10 lety podél trati vybudován optický kabel společnosti ČD-Telekomunikace. Tento kabel je v závěsném provedení (ZOK) na stávajících trakčních stožárech. V kabelu je vyhrazeno 8 vláken pro potřeby SŽDC a 2 vlákna jsou pronajata sdružení CESNET. Po kabelu jsou provozovány dálkové přenosové systémy SŽDC.



### Kolejový svršek a spodek

Úsek od km 332,0 – 332,7 se nachází na poddolovaném území. Účinek doznívání důlní činnosti se předpokládá do roku 2030. Stav železničního svršku a spodku odpovídají charakteru trati v poddolovaném území, které se vyznačuje častými údržbovými pracemi v tomto úseku. V hlavních kolejích je stávající traťová rychlost 100 km/h. Kolejový rošt je tvořen kolejnicemi R65 na dřevěných pražcích s žebrovými podkladnicemi. Kolej je bezстыková. Železniční trať je v tomto úseku vedena na mírném násypu výšky maximálně do 2 m případně v úrovni okolního terénu. Odvodnění zemní pláně tělesa železničního spodku je řešeno odřezem pláně na svah. V úseku km 332,0 – km 332,3 je pravostranná část tělesa žel. spodku odvodněna do vsakovacího příkopu.

### Mostní objekty

Stávající jednokolejné mosty o 4 polích převádí dvoukolejnou trať přes koryto a bermy řeky Olše. V každé koleji jsou 4 prosté nosníky o rozpětí 19,0+28,5+28,5+19,0 m, celková délka přemostění je 95 m. Křížení i uložení je šikmé pod úhlem 63°. Osová vzdálenost koleji je 5,9 m. Nosné konstrukce jsou svařované plnostěnné nosníky s dolní mostovkou a nýtovanými příčnicími z roku 1968. Uložení koleje je příčné. Světlá šířka mezi nosníky je 4,45 m, mezi sousedními mosty 0,55 m. Spodní stavba opěr a 3 pilířů je betonová, plošně založená ve vrstvách jílu. Opěry jsou umístěny v protipovodňových hrázích, dva pilíře na rozhraní koryta a bermy a střední pilíř je uprostřed koryta.

Na konstrukci jsou trhliny v délce až 200-500 mm, které se vyskytují v podélnících, příčnicích i hlavních nosnících. Ty jsou způsobené únavou materiálu. Jejich oprava je dočasná a trhliny se budou rozšiřovat. Dále jsou na konstrukcích vruby a utržené nýty ve spojích příčnicími. Hodnocení: K3/S2

### Trakce a ukolejnění

Celý stavbou dotčený úsek je již elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo vybudováno na konci padesátých a na začátku šedesátých let minulého století. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci rekonstrukcí. Trakční podpěry jsou převážně původní.

Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládaná životnost trakčního vedení 30 let je překonána. Vedení je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

V celém úseku stavby je ukolejnění trakčních podpěr a ocelových konstrukcí ve stávajícím stavu provedeno pomocí připojení na dvoupásové kolejové obvody pomocí průrazek.

### Silnoproudé rozvody

V současné době jsou na zastávce Karviná – Darkov nainstalovány 4ks úsekových odpojovačů č.411, 430, 412 a 440, které jsou ústředně ovládány pomocí ovládače umístěného na zastávce. V traťovém úseku 332,200 – 333,076 kabelové vedení DOÚO není umístěno. První odpojovače jsou umístěny cca v km 333,160 na stávajících PTV č.5 a 6.

Ve stávajícím stavu je v zájmovém úseku veden napájecí kabel zab. zař. 6kV. Z Darkova je zavěšen na podpěrách TV, zavěsný kabel je ukončen na PTV č. 163. Dale pokračuje kabel 6kV v zemní trase. Na železničním mostu je kabel uložen v ocelové chrániče u koleje č.1.

## **B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu**

### Stavba dodržuje:

- obecné legislativní podmínky pro oblast staveb drah a staveb na dráze upravené zákonem č.266/1994 (zákon o drahách).
- technické podmínky a požadavky dané vyhláškou č.177/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává stavební a technický řád drah
- podmínky a požadavky dané vyhláškou č. 173/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává dopravní řád drah
- obecné technické podmínky a požadavky dané vyhláškou č.268/2009 Sb. v platném znění, o technických požadavcích na stavby.

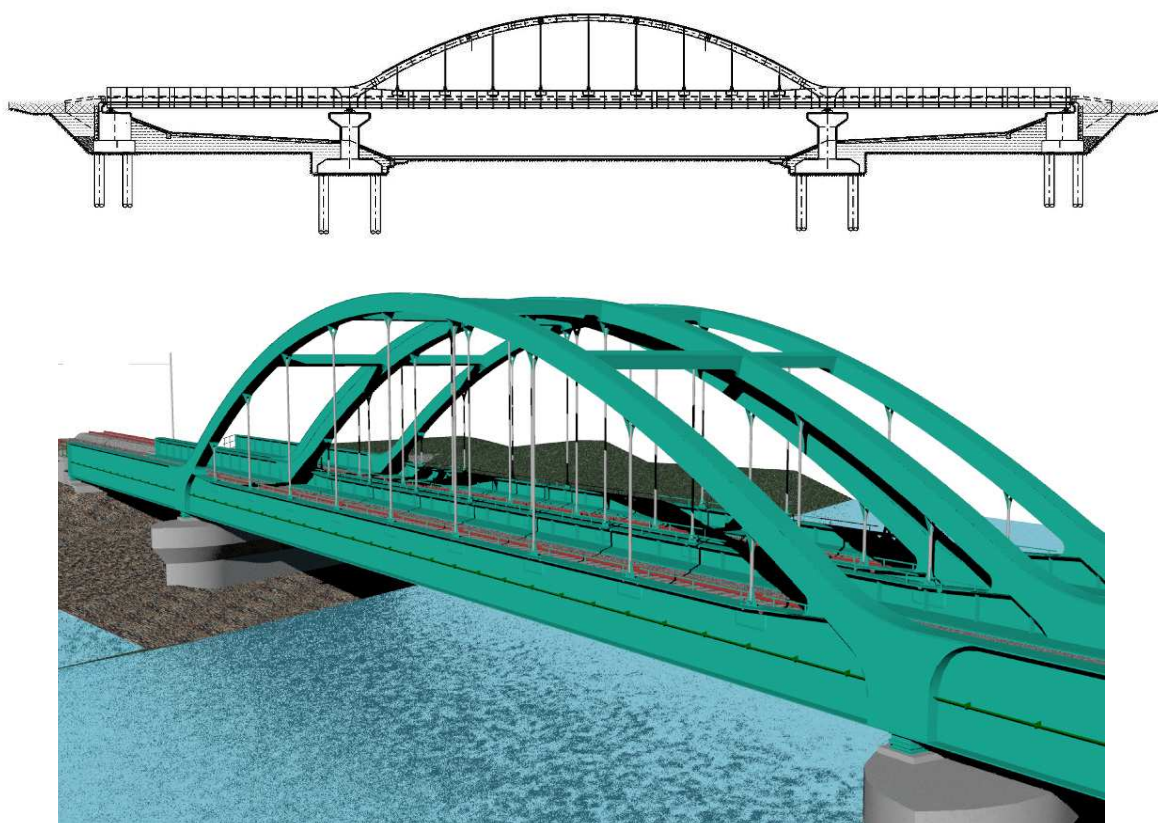


S ohledem na charakter stavby nejsou uplatňovány požadavky na bezbariérové užívání (traťový úsek bez přístupu veřejnosti).

#### B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Z povahy stavby (optimalizace trati) je situování v území dáno stávající polohou trati, nedochází tedy ke změně urbanistického charakteru území.

Z architektonického pohledu je na řešeném úseku trati významnějším prvkem železniční most přes Olši. Most je v novém stavu navržen o 3 otvorech jako spojitý nosník, s dolní mostovkou. Nosná konstrukce je ocelová, nad středním (hlavním) otvorem přes koryto Olše je nosník vyztužen obloukem, v krajních polích (nad bermami) je plnostěnný trám. Nátěr ocelové konstrukce je ve standartních odstínech používaných na tratích SŽDC – DB601 (zelená) a DB701 (šedá – pro závěsy oblouku). Podrobněji viz SO 33-19-01.02.



#### B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení

- Dopravní technologie v průběhu výstavby

Realizace celé stavby vychází z podmínek realizace mostu přes Olši. Výstavba mostu bude probíhat po částech, nejprve proběhne realizace koleje č.2 (ve výlucce), zachován provoz v koleji č.1. Po dokončení mostu/koleje č. 2 bude realizována kolej č.1 (ve výlucce) a provoz bude převeden na již novou kolej č.2. Pro realizaci mostu bude navržena před mostem provizorní odbočka Olše a to s ohledem na minimalizaci dopadu výluk. Návrh odbočky umožní dvoukolejný provoz v úseku procházejícím poddolovaným územím (Karviná-Darkov zastávka – Louky nad Olší, cca 8km), kde je snížena traťová rychlost na  $v=50\text{km/h}$  a zkrátí tak jednokolejný provoz trati na úsek odbočka Olše – Karviná (cca 1km). Realizace stavby je investorem uvažována v období červen 2015 - srpen 2016. V GVD 2014 jede na úseku Louky nad Olší – Karviná hl.n. 1199 paravidelných vlaků, skutečný rozsah dopravy je však ve skutečném provozu cca o 20% menší, neboť nákladní vlaky nejedou v plánovaném počtu. Při výlukách nebude potřeba odklánět nebo odříkat vlaky kromě případu kdy bude zastavena doprava v obou kolejích pro stavební práce.

Náhradní autobusová doprava bude potřeba v nočních hodinách při výlukách na zastavení dopravy v rozsahu 8x4 hod, 20x3 hod a 3x2 hod. Nahradit bude potřeba osobní vlaky na úseku Karviná hl.n. – Český Těšín a jeden R na úseku Bohumín – Třinec. Najeto bude 3000 km. Vše je vztaženo ke GVD 2014.

Dopravního pracovníka na odbočce Olše bude potřeba na 272 hod výkonu. Do provozních nákladů stavby jsou zahrnuty náklady na autobusy i pracovníka.

- Technické řešení

PS 34-28-01.02 Žst. Karviná, staniční zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší úpravu stávajícího SZZ v žst. Karviná hlavní nádraží, vybudování a následného odstranění provizorní Odbočky Olše na trati a přeložky hlavní kabelové trasy.

Provizorní odbočka Olše bude zabezpečena provizorním elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením. Elektronické SZZ Odbočky Olše bude tvořeno řídicí úrovní a prováděcí částí. Řídicí úroveň bude umístěna v žst. Karviná, odkud bude elektronické stavědlo Odbočky Olše ovládáno. Do řídicí úrovně bude napojena i úvazka stávajícího autobloku, která se odpojí od stávajícího releového SZZ v žst. Karviná hlavní nádraží. Prováděcí část elektronického stavědla Odbočky Olše bude umístěna přímo na odbočce v mobilním kontejneru. Propojení řídicí části a prováděcí části bude provedeno optickým kabelem, což je řešeno v části Sdělovací zařízení. Mezi elektronickým stavědlem Odbočky Olše a stávajícím RZZ v žst. Karviná hlavní nádraží bude zřízena vazba traťovým souhlasem případně jiným způsobem (vzájemnými výlukami mezi oběma SZZ). Odbočka bude tvořena dvěma kolejovými spojkami 101/102 a 103/104, zabezpečenými elektromotorickými přestavníky. Odbočka bude kryta z obou směrů vjezdovými návěstidly, směrem od Louk nad Olší 1DL, 2DL, směrem od žst. Karviná hlavní nádraží 1KS, 2KS. Odjezdová návěstidla na Odbočce nebudou zřízena. Od odjezdových návěstidel k prvním autoblokovým návěstidlům bude nedostatečná zábrzdňá vzdálenost. To norma TNŽ 34 2620 umožňuje, jedná se o provizorní stav a konfigurace dopravy a stávajícího autobloku neumožňuje jiné ekonomicky nenáročné řešení. Oddílová návěstidla autobloku zůstanou ve stávajících polohách. Poslední oddílová návěstidla 1-3319, 2-3319 ve funkci předvěstí vjezdových návěstidel v žst. Karviná hlavní nádraží se vypnou z činnosti a v jejich poloze budou zřízená vjezdová návěstidla 1DL, 2DL Odbočky Olše, která budou tvořit předvěstí vjezdovým návěstidlům v žst. Karviná hl.n.. Vjezdovým návěstidlům 1DL, 2DL na Odbočce Olše budou tvořit předvěstí předchozí oddílová návěstidla autobloku 1-3309, 0-3309, 2-3309. Volnosti nebo obsazení úseků Odbočky Olše budou zjišťovány počítači náprav. Kabelizace k venkovním prvkům odbočky bude provedena kabely TCEKPFLEY, které jsou vhodné pro použití na elektrizované trati stejnosměrným systémem 3 kV.

V žst. Karviná hlavní nádraží se doplní v DK provizorní pracoviště DOZ pro ovládání Odbočky Olše na trati. Ve sdělovací místnosti vedle SÚ se doplní skříň řídicí úrovně elektronického stavědla Odbočky Olše, která bude ovládána z pracoviště DOZ v DK. Skříň bude opatřena uzamykáním. Do řídicí úrovně se napojí úvazka stávajícího autobloku směr Louky nad Olší pro obě traťové koleje ze stávajících releových stojanů ze SÚ a pro směr žst. Karviná hlavní nádraží se zřídí traťový souhlas, který bude integrován v elektronickém stavědle odbočky a bude navázán na stávající RZZ v žst. Karviná hlavní nádraží. V žst. Karviná hlavní nádraží je nutno dále v kolejišti přemístit odjezdová návěstidla S3 a S1 směrem do stanice do úrovně návěstidla S2, aby byla zajištěna zábrzdňá vzdálenost 1000m k provizorním vjezdovým návěstidlům na Odbočku Olše. Kabelizace k venkovním prvkům odbočky bude provedena kabely TCEKPFLEY, které jsou vhodné pro použití na elektrizované trati stejnosměrným systémem 3 kV.

Z důvodu uvolnění prostoru tratě pro úpravy železničního spodku a svršku a pro umožnění rekonstrukce mostu bude nutno provést přeložky hlavní kabelové trasy, která je ve stávajícím stavu vedena podél 2.traťové koleje. Stavba začíná rekonstrukcí mostu ve 2.trať.koleji, proto je nutné přeložit kabely provizorně podél 1.trať.koleje. Po dokončení nové mostní konstrukce ve 2.trať.koleji, budou kabely přeloženy do trasy podél 2.trať.koleje. Na mostě bude pro uložení kabelů zřízený žlab pod pochozí plochou. Obdobně budou překládány kabely provizorní Odbočky Olše.

PS 33-28-01.02 Louky nad Olší - Karviná, traťové zabezpečovací zařízení

Tento PS řeší úpravu stávajícího TZZ v úseku Louky nad Olší – Karviná hlavní nádraží z důvodu zřízení a následného odstranění provizorní Odbočky Olše na trati a přeložky hlavní kabelové trasy.

Z důvodu budování provizorní Odbočky Olše na trati je nutno upravit stávající autoblok. Poslední oddílová návěstidla 1-3319, 2-3319 ve funkci předvěstí vjezdových návěstidel v žst. Karviná hlavní nádraží se vypnou z činnosti a v jejich poloze budou zřízená vjezdová návěstidla 1DL, 2DL Odbočky Olše. Vjezdovým návěstidlům 1DL, 2DL na Odbočce Olše budou tvořit předvěstí předchozí oddílová návěstidla autobloku 1-3309, 0-3309, 2-3309. Pro tato návěstidla je nutno doplnit v RD u výhybek na zastávce

Katrviná Darkov, v němž je umístěná část výstroje autobloku, zapojení pro vytvoření kmitavých znaků na těchto oddílových návěstidlech. Pro přenos návěstních znaků z vjezdových návěstidel 1DL, 2DL na oddílová návěstidla 1-3305, 0-3305, 2-3305 je nutno položit z kontejneru Odbočky Olše do RD nový vazební kabel. Do kontejneru provizorní odbočky bude proveden z RD přenos návěstních znaků oddílových návěstidel 1-3318 a 2-3318 a stavu kolejových obvodů.

Z důvodu uvolnění prostoru tratě pro úpravy železničního spodku a svršku a pro umožnění rekonstrukce mostu bude nutno provést přeložky hlavní kabelové trasy, která je ve stávajícím stavu vedena podél 2.traťové koleje. Stavba začíná rekonstrukcí mostu ve 2.trať.koleji, proto je nutné přeložit kabely provizorně podél 1.trať.koleje. Po dokončení nové mostní konstrukce ve 2.trať.koleji, budou kabely přeloženy do trasy podél 2.trať.koleje. Na mostě bude pro uložení kabelů zřízený žlab pod pochozí plochou.

#### PS 34-14-01.02 Žst. Karviná, místní kabelizace

PS řeší napojení provizorní výhybny metalickým i optickým místním kabelem a vybudování vjezdových telefonů u provizorních vjezdů a posléze u nových vjezdů. Celá kabelizace je řešena ve dvou stavech: provizorním a definitivním.

Metalický kabel 3XN0,6	3150m
Místní optický kabel	2450m
HDPE trubka	2350m
VTO	2ks

#### SO 33-17-01.02 Louky nad Olší - Karviná, železniční svršek

Staničení daného úseku je odvozeno od staničení konce stavby TEDE1 (stavba Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice) v km 333,076 151 na kterou se stavba napojuje.

Stavební objekt začíná v km 332,012 940 a končí v km 333,173 581 součástí délky jsou i směrové a výškové vyrovnání koleje do stávajícího stav.

Směrové poměry jsou navrženy na rychlost 100km/h v úseku km 332,012 – km 332,353 a dále na rychlost 160km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro soupravy s naklápěcí technikou. Navázání na stávající stav km 333,076 – 333,173 je navrženo na stávající rychlost 100km/h, jelikož se předpokládá, že stavba TEDE 2 bude provedena před stavbou TEDE 1. Do odbočných větví provizorních kolejových spojek je rychlost 50km/h.

V úseku od km 332,012 – 332,256 bude ponechán stávající železniční svršek a budou zde položeny provizorní kolejové spojky v rámci provizorních stavu.

Rekonstrukce železničního svršku bude provedena pro kolej č. 1 v úseku km 332,256 483 - 333,076 151 a pro kolej č. 2 v úseku km 332,250 719 - 333,076 151 Délka rekonstrukce železničního svršku činí v koleji č.1 - 819,668 m a v koleji č. 2 – 825,432 m. Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4 UIC, prostorovou průchodnost průjezdného průřezu Z-GC. Koleje budou svařeny v bezстыkovou kolej a to včetně provizorních výhybek. Železniční svršek v rekonstruovaném úseku bude rekonstruován novým materiálem tvaru 60 E2 na pravicích betonových B91 S/1 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 s rozdělení pravic „u“ – 600 mm. Kolejové lože je navrženo min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pralice z kameniva frakce 31,5-63 mm (železniční štěrk).

Provizorní výhybky vkládané do hlavních kolejí jsou navrženy jako nové ve tvaru R65 na dřevěných pravicích. Rozsah navrhovaných úprav je realizován na drážním pozemku, bez potřeby zásahu mimo hranici dráhy.

#### SO 50-17-01.02 Český Těšín - Dětmárovice, výstroj tratě

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí tohoto objektu je rovněž odstranění stávající výstroje v řešeném úseku.

#### SO 33-16-01.02 Louky nad Olší - Karviná, železniční spodek

Stavební objekt začíná pro kolej č. 1 v km 332,202 252, pro kolej č. 2 v km 332,116 656 a končí jednotně v km 333,076 151. Náplní tohoto objektu je konstrukce pražcového podloží a jeho odvodnění v rámci SO 33-16-01.02 LOUKY NAD OLŠÍ - KARVINÁ, ŽELEZNIČNÍ SPODEK.

Návrh konstrukcí železničního spodku byl zpracován na základě předaného geotechnického průzkumu provedeného firmou Geo-Tec a.s. z března 2014. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu.

Rozsah sanace žel. spodku v rámci SO 33-16-01.02 LOUKY NAD OLŠÍ - KARVINÁ, ŽELEZNIČNÍ SPODEK je definován pro kolej č. 1 od km 332,202 252, pro kolej č. 2 od km 332,116 656 a končí jednotně v km 333,076 151. Délka sanace žel. spodku činí v koleji č.1 - 873,899 m a v koleji č. 2 – 855,96 m.

Odvodnění zemní pláně tělesa železničního spodku je v tomto stavebním objektu řešeno převážně na náspu na terén. V úseku km 332,113 – km 332,334 je z důvodu zvětšení osové vzdálenosti kolejí navržen posun stávajícího vsakovacího příkopu v délce 221 m. Zemní plán je v celém úseku generelně navržen ve sklonu 4%.

Odvodnění je navržené tak, aby nedocházelo k záborům mimodrážních pozemků. Proto je ve stísněných poměrech v km 332,250 – 332,340 navržen sklon svahování menší než 1:1,5 s opevněním svahu polovegetačními tvárniciemi a vyztužením svahu výztužnými geomřížemi.

Úsek od km 332,0 – 332,7 se dle vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje nachází na poddolovaném území. Účinek doznívání důlní činnosti se předpokládá do roku 2030. V úseku na poddolovaném území v km 332,0 -332,7 je šířka pláně 4,0 m. Na začátku rekonstrukce žel. spodku v km 332,250 je u koleje č. 2 navržena šířka pláně 5,1 m, která se rovnoměrně zmenšuje do km 332,320 na šířku 4,0 m. Toto rozšíření je provedeno na základě požadavků investora umístit plán železničního spodku tak, aby respektovala i budoucí osu koleje s parametry na 160 km/h. Dalším faktorem začleněným do návrhu šířky pláně je předpokládaná možnost zdvihu nivelety koleje na mostní konstrukci z důvodů poklesu vlivem doznívání na poddolovaném území. Mostní konstrukce přes řeku Olši je navržena na zdvih do 15 cm.

#### Propustek v km 333,060

Propustek převádí dvě koleje přes občasný vodní tok (bezejmenný tok). Nosnou konstrukci tvoří železobetonové trouby světlosti 1000 mm. Propustek je zakončen na vtoku železobetonovým kolmým čelem a na vtoku šikmým čelem ve sklonu svahu. Na vtoku propustek navazuje na vodní plochu (přírodní nádrže) ve vlastnictví Statutárního města Karviná. Propustek je zčásti vpravo pod stezkou pro pěší a cyklisty deskový (nosná konstrukce železobetonová deska, spodní stavba betonová, římsa železobeton), který dále přechází na trubní propustek DN 1000. Na římsu vpravo je osazeno dvoumadlové trubkové zábradlí. Dno propustku je ve sklonu ~0,3 % a na vtokové straně zapuštěno o cca 0,6m vůči výpustnému prostoru nádrže (vodní plochy).

Šířka objektu je cca 24,4 m. Šířkově propustek prochází pod 2mi kolejemi a stezkou pro pěší a cyklisty. Objekt je přesypáný, výška přesypávky je cca 3,1 m (měřeno v ose trati). Rok výstavby je dle správce 1962 – archivní dokumentace neexistuje.

Vzhledem ke stavu propustku a návrhovému kolejovému řešení je navrženo odbourání stávajícího propustku a jeho nahrazení novým trubním propustkem. Dále bude provedeno pročištění vtokového a výtokového prostoru. Pro nový propustek budou použity prefabrikované ŽB trouby profil DN 1000mm. Výstavba nového propustku bude provedena v otevřeném výkopu. Jako zásypový materiál bude použito šterkodrt' fr. 0/32 mm. Na vtoku bude odlážděn prostor v rozsahu kolem stávající jímky.

#### SO 33-19-01.02 Louky nad Olší - Karviná, most v km 332,420

Vzhledem k navýšení traťové rychlosti na 160 km/hod je nutná výměna nosné konstrukce za konstrukci s kolejovým ložem a VMP 3,0. Stávající spodní stavba nevyhovuje šířkovým uspořádáním ani zatížitelností novým konstrukcím a bude odstraněna. Střední pilíř v korytě je současně nevhodným řešením z hlediska odtokových poměrů.

Z těchto důvodů je navržena výstavba nové spodní stavby a konstrukce v místě stávajícího mostu. Nově bude přemostění řešeno jako 2 jednokolejné mosty o třech polích o rozpětí 22+60+22 m. Tím dojde k odstranění pilíře z koryta řeky. Vzhledem k šikmosti křížení a rozpětí polí je konstrukce navržena jako ocelový spojitý nosník s dolní mostovkou a prostředním polem vyztuženým obloukem. Šířka mostu je 7,5 m,

světla šířka mezi nosníky 6,1 m, mezi mosty 0,4 m. Osová vzdálenost kolejí se rozšiřuje na 7,9 m. Výška hlavních nosníků je 2,2 m, s obloukem je celková výška 11,45 m. Spodní stavba je železobetonová založená na velkopřůměrových pilotách. Její umístění je situováno do pozic stávající spodní stavby. Tloušťka dřívku pilířů je srovnatelná s původními, tzn. 2,0 m proti 2,1 m, ale vzhledem ke kolmému uložení dochází k rozšíření úložného prahu na 4,5 m.

#### SO 33-15-02.02 Louky nad Olší - Karviná, ochrana migračního biokoridoru

Pro zabránění vstupu zvěře migrující podél řeky Olše na železniční trať, bude u železničního mostu v km 332,4 vytvořena ochrana. Tato ochrana spočívá ve vybudování drátěného poplastovaného oplocení do ocelových sloupků výšky 2 m. Oplocení je napojeno na křídla mostu, je navrženo oboustranně a v obou směrech.

Do oplocení bude osazena jednokřídlová branka 1x2 m pro přístup na mostní konstrukci (schodiště) a to v počtu 2 kusů.

Celková délka oplocení je 567 m.

#### SO 33-01-01.02 Louky nad Olší - Karviná, trakční vedení

V rámci SO 33-01-01.02 se nově provede rekonstrukce stavební a montážní části trakčního vedení od km cca 331,950, tj. od místa začátku kolejových úprav. Konec úprav montážní části trakčního vedení bude ve stávajícím elektrickém dělení žst. Karviná.

U koleje č. 1 a 2 budou první nově vybudované podpěry TV č. 165 resp. 166 a poslední ve směru kilometráže před staničními stožáry TV v žst. Karviná č. 3 a 4, budou podpěry č. 1 a 2. Podpěry TV č. 201, 202, 203, 204, 1 a 2 budou dimenzovány a situovány tak, aby umožňovaly vytvoření budoucího elektrického dělení v nové vysunuté poloze ve stavbě „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“.

V rámci montážní části se namontuje jeden celý plně-kompenzovaný úsek řetězovkového trakčního vedení v obou traťových kolejích č. 1 a 2, včetně zesilovacího vedení.

V místě mostu v km 332,420 bude trakční vedení zavěšeno na samotné ocelové konstrukci pomocí závěsů na rozpěrkách. U každé koleje budou použity dva závěsy TV a zesilovacího vedení na mostní konstrukci (závěsy č. 183, 184, 185 a 186).

Po dobu rekonstrukce mostní konstrukce bude zřízena odbočka Olše, která bude také zatrolejována (hlavní sestavou TR150+NL120). Podpěry pro definitivní zavěšení TV budou situovány tak, aby umožnily sjízdnost trolejového drátu na provizorních výhybkách č.P1, P2, P3 a P4. Po ukončení stavení prací se zdemontují provizorní systémy nad spojkami mezi těmito výhybkami včetně konzol pro jejich zavěšení.

Podpěry u sudé traťové koleje budou dimenzovány pro zavěšení kabelu 22kV v rámci navazující stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“.

#### SO 33-01-03.02 Louky nad Olší - Karviná, zavěšení kabelu 22kV

V rámci tohoto SO je uvažováno se zavěšením kabelu 6kV v úseku mezi svodem do zemní trasy na nové podpěře TV č. 166 a novou podpěrrou č. 188, kde bude trasa opět svedena do země. Trasa zavěšení kabelu 6V je zvolena tak, aby v místě prací na novém mostní konstrukci u traťové koleje č. 1 prostorově neomezoval tyto práce. Původní zemní trasa mezi těmito podpěrami bude tedy převedena na vzdušnou. Samotný kabel 6kV bude součástí SO 33-04-01. Jeho naspojování taktéž.

Po ukončení prací na mostní konstrukci zůstane vzdušná trasa kabelu 6kV zavěšena se pomocí typových závěsů na nové ocelové mostní konstrukci u koleje č. 2.

#### SO 50-01-01.02 Český Těšín - Dětmárovice, převěšení ZOK na nové trakční podpěry

Provede se převěšení trasy stávajícího optického kabelu zavěšeného na stávajících podpěrách trakčního vedení u traťové koleje č. 1. Ve stávajícím stavu je spojka spolu s rezervou optického kabelu umístěna na podpěře č. 169. Na druhé straně kotevního úseku v žst. Karviná je rezerva optického kabelu na stávající podpěře č. 7. Tyto rezervy se využijí při provizorních stavech při budování nové mostní konstrukce u traťové koleje č. 1. Trasa ZOK se zakotví na nových podpěrách č. 177 a 187 a převede se ke koleji č. 2,

kde se zakotví na nových podpěrách č. 178 a 188. Na nové mostní konstrukci se trasa ZOK přichytí pomocí paskovacího systému a typových konzolek vně ocelové konstrukce. Po ukončení výstavby nového mostu se trasa ZOK vrátí ke koleji č. 1 s tím, že bude nově zakotvena před a za mostem z důvodu využití provizorních kotevních armatur a spirál. Po ukončení výstavby tak trasa ZOK povede podél koleje č. 1.

#### SO 33-04-01.02 Louky nad Olší - Karviná, přeložky kabelu 6kV

Stávající kabel 6kV je z Darkova v kolizi se stavebními pracemi na mostní konstrukci a kolejišti bude v úseku cca km 331,970 – 332,500 zavěšen na nové podpěry TV u koleje č.2 do definitivní polohy. Kabel bude zavěšen mezi stožáry 166-188. Za mostem směrem do žst. Karviná v km cca 332,500 bude kabel na PTV č. 188 sveden do země a naspojován na stávající kabel do žst. Karviná.

Nový napájecí kabel v zemní trase bude uložen v betonových kabelových žlabech TK1 ve kabelové rýze 1,0/0,35m. Přechody pod kolejemi budou provedeny metodou řízeného protlaku v souladu s předpisem S4.

Kabelové vedení vn v zemní trase	50m
----------------------------------	-----

Kabelové vedení vn závěsné	700m
----------------------------	------

#### SO 33-06-01.02 Louky nad Olší - Karviná, úprava rozvodů nn

Z důvodu zřízení nového provizorního objektu pro technologické zařízení zab.zař. na odbočce Olše je nutné zajistit pro tento objekt napájení. Přívod el. energie bude realizován z nové kabelové skříně KS1a v žst. Karviná. Kabel bude ukončen v plastovém pilíři R-OL v blízkosti technologického objektu. Z pilíře bude napojen rozváděč R1 v technolog. domku.

Všechny nové napájecí kabely v zemní trase budou uloženy v betonových kabelových žlabech TK1 ve společné kabelové rýze 0,7/0,35m. Přechody pod kolejemi budou provedeny metodou řízeného protlaku v souladu s předpisem S4.

Prostor výhybek bude osvětlen výbojkovými svítidly 150W. Svítidla budou umístěny na podpěrách trakčního vedení dle sestavy „K“ ve výšce 10m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozváděče R-OL. Mezi svítidly bude napájení provedeno pomocí závěsného kabelu. Odbočení ke svítidlům bude pomocí propichovacích pojistkových odbočných svorek.

Ovládání osvětlení bude z technologického objektu. Na venkovní stěně u vstupních dveří bude umístěn vypínač osvětlení.

Kabelové vedení nn v zemní trase	2805m
----------------------------------	-------

Kabelové vedení nn závěsné	170m
----------------------------	------

Počet svítidel	4ks
----------------	-----

#### SO 33-01-02.02 Louky nad Olší - Karviná, ukolejnění

Ukolejnění trakčních stožárů a kovových konstrukcí je navrženo individuálně dle zásad ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2 a ČSN EN 50 122-2 ed.2.

V celém úseku stavby jsou v rámci PS zabezpečovacího zařízení navrženy dvoupásové kolejové obvody. V rámci SO 33-01-02.02 bude ukolejnění v případě kolejových obvodů řešeno přednostně na středy traf zab. zař. Nové prvky zabezpečovacího zařízení jako návěstidla a výstražníky budou ukolejňeny v rámci příslušných PS zabezpečovacího zařízení.

Zástupce OŘ Ostrava požaduje, aby dokumentace SO ukolejnění - tedy návrhy koordinačních schémat ukolejnění a trakčního propojení (KSUaTP) - byla připomínkována a schválena na SŽDC s.o., TÚDC-ÚATT-DLZT a dále na SŽDC, s.o., OŘ Ostrava, SSZT a SEE. V dokumentaci bude KSU a TP zpracováno 2x, tedy pro provizorní stav s provizorní odbočkou Olše a pro definitivní stav po zrušení provizoria.

#### SO 33-10-01.02 Louky nad Olší - Karviná, úpravy a přeložky DK SŽDC

Stávající venkovní telefonní objekty u vjezdu (VTO) do žst. Karviná jsou napojeny výpichem z DK. V rámci stavby budou zřízeny nové VTO uvjezdových návštěvidel v provizorní a poté definitivní poloze. Stávající výpich z DK se zruší. Dělicí kabelová spojka se nahradí rovnou.

Kabelová spojka

1ks

SO 50-10-02.02 Český Těšín - Dětmárovice, úsek Louky nad Olší - Karviná, přeložka ZOK ČD-T, montáž

Na stávajících trakčních podpěrách je zavěšený stávající závěsný optický kabel společnosti ČD-Telematika. Tento objekt řeší jeho převěšení na nové trakční podpěry. Vlastní zavěšení je řešeno v objektu SO 50-01-01.02. Tento objekt řeší vlastní montáž kabelu a měření. Kabel bude převěšován dvakrát, do provizorní a posléze do definitivní polohy.

#### B.1.4.5 Požadavky na postupné provádění stavby a lhůty výstavby

Realizace stavby je investorem uvažována v průběhu let 2015, 2016 v období červen 2015-srpen 2016. Je rozvržena do 4 stavebních postupů.

##### Rok 2015:

Stavební postup č.0 v trvání 32 dnů je navržen pro přípravné práce, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, provedení přeložek kabelových tras mimo kolejiště nebo pomocí protlaku, výstavbu základových konstrukcí nových podpěr trakčního vedení v koleji č.1 a 2 (zatím pouze pro potřebu Odbočky Olše) a zřízení pažení mezi kolejemi č.1, 2 v místě mostního objektu v km 332,420 a jeho zajištění vně trati a propustku v km 333,060. Práce si vyžádají krátkodobé přerušení provozu pro práce na pažení v ose os v místě opěr mostního objektu v trvání **8x4 hodiny** (v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze, výluky budou využity i na naspojování kabelů zab.zař. - 4 hod jsou potřeba na jeden kabel, aby po výluce bylo v činnosti opět stávající traťové a přejezdové zabezpečovací zařízení), krátkodobé výluky **2x8 hodin** v koleji č.2, krátkodobé výluky **2x8 hodin** v koleji č.1 a nepřetržité výluky v trvání **5 dnů** v koleji č.2 a následně v koleji č.1 pro zřízení Odbočky Olše.

Stavební postup č.1 představuje práce v koleji č.2. Budou provedeny podpěry trakčního vedení, práce na příslušné části železničního spodku a svršku, na mostním objektu v km 332,420 v koleji č.2, práce na zabezpečovacím zařízení a ostatních vedení a práce na novém trakčním vedení v koleji č.2. Je navržen v trvání 154 dnů, v tomto stavebním postupu je navržena výluka koleje č.2 v úseku Odbočka Olše.-Karviná hl.n. na **154 dnů**.

##### Rok 2016:

Ve stavebním postupu č.2 je navrženo provedení prací v koleji č.1 včetně podpěr trakčního vedení, příslušné části mostu v km 332,420, práce na zabezpečovacím zařízení a ostatních vedení a dokončení prací na novém trakčním vedení. Tento stavební postup je navržen v trvání 147 dnů a vyloučena bude kolej č.1 v úseku Odbočka Olše-Karviná hl.n. po dobu **147 dnů**. V tomto stavebním postupu jsou také navrženy krátkodobé výluky provozované koleje č.1 (to znamená přerušení provozu). V trvání **2x3 hodiny** pro převěšení závěsného optického kabelu a v trvání **3x2 hodiny** pro navážení materiálu výsypnými vozy.

Stavební postup č.3 je navržen pro odstranění Odbočky Olše včetně úprav trakčního vedení zabezpečovacího zařízení do konečného stavu, je navržen na 6 dnů a práce proběhnou ve výlukách koleje č.2 v trvání **2 dnů** a následně koleje č.1 v trvání **4 dnů** v úseku Louky nad Olší-Karviná hl.n. (výluky proběhnou postupně).

Montážní a demontážní základna je uvažována na zpevněných plochách ŽST Karviná hl.n., alternativně v prostoru zastávky Karviná Darkov.

Podrobněji popsáno v části F. Zásady organizace výstavby.

#### B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

##### Elektrická energie



#### Provizorní odbočka

Pro řešení napájení provizorní odbočky na trati je navržena provizorní kabelová trasa NN vedená ze stanice Karviná. Řešení napájení je součástí SO 33-06-01.02.

#### Zařízení staveniště

Napájení elektrickou energií pro zařízení staveniště si podle potřeb stavby projedná zhotovitel. Předpokládá se využití napájení z TS distribuční společnosti ČEZ a.s. na pozemku 2043/1 (souběh ulic U Nového dvora a U Potoka). Odběrné místo bude projednáno s majitelem a správcem sítě a opatřeno příslušným ochranným zařízením. Způsob platby bude smluvně ošetřen (rozsah odběru elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení).

#### Voda

Zajištění přívodu vody pro staveniště si podle potřeb stavby projedná zhotovitel. V zájmové oblasti se nachází nejbližší vodovodní přípojka společnosti SmVaK ukončená na pozemcích 2027 (ulice U Potoka), alternativně lze uvažovat i s dovozem vody. Odběrné místo bude projednáno s majitelem a správcem sítě a opatřeno příslušným ochranným zařízením. Způsob platby bude smluvně ošetřen

#### Plyn

Dočasné zřizování plynových přípojek pro účely stavby není uvažováno.

### **B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Z povahy stavby nejsou řešena žádná nová napojení na kanalizační řády, stavba se nenachází v ochranném pásmu hygienické ochrany.

Odvod povrchové dešťové vody je řešen v rámci objektu železničního spodku (SO 33-16-01-.02) a mostního objektu přes Olši (SO 33-19-01.02).

Samostatnou částí dokumentace je havarijní plán stavby – podrobněji viz F.6.2.

#### Nároky na vodní hospodářství

##### Trvalý i dočasný stav (při realizaci)

Stavba v trvalém stavu nemá nároky na využití vod (zásobování vodou), neuplatňuje nároky k ochraně vod (neprodukuje splašky ani odpadní vody). Z hlediska ochrany před nepříznivými účinky vod byla stavba (mostní objekt přes Olši) projednána se správcem vodní toku Povodí Odry).

##### Dočasný stav (při realizaci)

Dočasné zřizování kanalizačních přípojek pro účely stavby není uvažováno. Zhotovitel dle svých možností si zajistí napojení na vodovodní a kanalizační přípojky podle svých potřeb. Na stavbu je dále vypracován havarijní a povodňový plán část F.6.

#### Vypouštění vod

##### Trvalý i dočasný stav (při realizaci)

Odvedení dešťových vod je řešeno v rámci objektů železničního spodku (SO 33-16-01.02) a mostního objektu přes Olši (SO 33-19-01.02) podrobněji viz vlastní dokumentace objektů – stavební část E.

#### Řešení napojení stavby na stávající síť

Dočasné zřizování kanalizačních přípojek pro účely stavby není uvažováno.

### **B.1.4.8 Napojení na dopravní systém**

#### Trvalý stav

S ohledem na charakter stavby je:

- stavba vlastní součástí železničního dopravního systému.
- nevyžaduje trvalé napojení na silniční dopravní systém

#### Realizace stavby

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude zajištěn stávající silniční sítí, tedy silnice I. až III. třídy, dále po místních a účelových komunikacích, částečně pojezdem po upraveném stávajícím šterkovém loži, po pláni a po nově zřízených nebo zpevněných přístupových cestách. Je uvažováno, že stavba bude využívat silnice I/59, I/67, III/4687, dále místní komunikace ve správě Statutárního města Karviná (ulice



Brožíkova, U Potoka, Lipiny). V prostoru staveniště budou zřízeny provizorní staveništní přístupové cesty. Daná problematika je podrobně popsána v části F. Zásady organizace výstavby.

#### Cyklistická stezka (trasa 6257) pod mostem

V době realice mostu je navržena kompletní uzavírka cyklistické trasy (6257) pod mostem. Souhlasné vyjádření a podmínky (vyznačení uzavírky a vyznačení objízdné trasy) viz vyjádření SMOOK H.7-25.

#### **B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

Rozsah náhradních výsadeb a ozelenění je navržen na základě rozhodnutí MM Karviná H.7-16, podrobněji také viz dendrologický průzkum B.3.5, část rozsah náhradní výsadby.

#### **B.1.4.10 Bezpečnost práce**

##### **Všeobecně**

Pro zajištění bezpečnosti práce při provádění stavebních prací a užívání stavby je zpracován plán BOZP. Cílem Plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na stavbě „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice, část v km 332,200 – 333,076“ je stanovit a koordinovat základní podmínky k zajištění bezpečnosti práce a požární ochrany. Plán BOZP určuje pravidla, která budou přiměřeně zajišťovat bezpečnost pracovníků při práci na staveništi tak, aby vyhovovala potřebám k zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce. Plán BOZP přesněji specifikuje, kdy a jakým způsobem budou technická, organizační, časová, koordinační a kontrolní opatření uváděna do praxe a jakým způsobem se na jejich realizaci bude podílet koordinátor BOZP. Důvodem ke zpracování plánu je nutnost minimalizovat ohrožení života nebo poškození zdraví zaměstnanců a dalších osob na staveništi.

Plán BOZP stanovuje bližší požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví pro konkrétní stavbu, jeho plnění a dodržování by mělo být ve fázi výstavby závazné pro všechny dodavatele, jejich zaměstnance a osoby podílející se na realizaci díla.

Plán BOZP žádným způsobem nenahrazuje právní předpisy v oblasti BOZP, pouze je doplňuje vzhledem ke specifickým podmínkám a rizikům konkrétní stavby a požadavkům.

Plán BOZP nenahrazuje znalost a dodržování všech platných předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, technologických a pracovních postupů, místních provozních předpisů a návodů výrobců.

V průběhu tvorby Plánu BOZP nebyl určen generální zhotovitel prací. Taktéž nebylo provedeno určení jednotlivých subzhotovitelů stavebních prací a dodávek. Tyto skutečnosti neumožňují detailně dořešit veškeré informace o jednotlivých zhotovitelích a rizicích, které se v průběhu výstavby mohou v souvislosti s použitými technologiemi výstavby vyskytnout.

Plán BOZP pro tuto stavbu byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb., v platném znění a je samostatnou přílohou F.7 dokumentace projektu.

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací ve výškách, prací v kolejišti, prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových i betonových určených pro trvalé zabudování do staveb a pracích na elektrickém zařízení, zahrne tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví:

- rizika práce s elektrickými zařízeními
- rizika práce na elektrickém zařízení
- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí
- rizika práce železářské, betonářské
- rizika práce, spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb
- rizika práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
- rizika při vykonávání svářečských prací
- rizika práce, vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení

- rizika práce v kolejišti
- rizika, vznikající při práci s mechanizací.

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, mající oprávnění takovéto práce provádět.

### **Základní povinnosti účastníků výstavby**

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 Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochranně zdraví při práci.

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 komisionálního 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 nutné důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost bude probíhat při nutném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále ne nutno zajistit trvalé spojení mezi jednotlivými pracovišti a pověřeným pracovníkem provozu drah.

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 strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné provozní pracovníky SŽDC.

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 správcem zařízení stavebníkovi. Vytýčení provedou – na vyžádání – zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inž. Sítí dodržován následující postup:

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.

### **Zdroje ohrožení zdraví a bezpečnosti pracovníků**

- Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené z bezprostředním nebezpečím utonutí.
- Práce při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.

- Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
- Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

### **Způsob omezení rizikových vlivů**

#### Práce nad vodou a práce ve výškách:

Způsob omezení rizikových vlivů (práce nad vodou, práce ve výškách, atp. ) podrobněji viz část F.7 Plán BOZP.

### **Bezpečnostní pásma a únikové cesty**

- Ochranné pásmo elektrického vedení

*Stavba zasahuje do ochranného pásma elektrického vedení (křížení ČEZ Distribuce).*

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. Bezpečné vzdálenosti od vodičů různých napětových soustav podrobněji viz plán BOZP.

- Ochranné pásmo telekomunikací

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

- Ochranné pásmo plynovodů

*Stavba zasahuje do ochranného pásma plynovodu (křížení s VTL RWE Distribuční služby, s.r.o.).*

Ze zákona č. 458/2000 Sb., je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys. U vysokotlakých plynovodů (křížení v km 332,510, RWE Distribuční služby, s.r.o., VTL č.V. 32078 ocel DN 150) je vzdálenost ochranného pásma 1m.

- Bezpečnostní pásmo plynovodů

*Stavba zasahuje do bezpečnostního pásma plynovodu (křížení s VTL RWE Distribuční služby, s.r.o.).*

Bezpečnostní pásmo je pro plynovod 20m měřeno od půdorysu plynového zařízení kolmo na jeho obrys. Předpokládaná hloubka uložení dle vyjádření RWE Distribuční služby, s.r.o., cca 0,8 – 1,5m.

#### Ochranné pásmo horkovodů

*Stavba zasahuje do ochranného pásma horkovodu (křížení s Dalkia ČR.).*

Ochranné pásmo horkovodů je ve vzdálenosti (od půdorysu) 2,5m.

#### Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

*Stavba zasahuje do ochranného pásma kanalizace (SMVaK Ostrava a.s.).*

Ochranné pásmo vymezuje zákon č.274/2001 Sb.

- Ochranné pásmo dráhy

*Stavba ze své podstaty zasahuje do ochranného pásma dráhy*

Ochranné pásmo dráhy určuje zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění. Podle § 8 a 9 tvoří ochranné pásmo prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezeným jednotlivým typům drah.

### **Ochrana pracovníků a pracovního prostředí před účinky škodlivin**

Zásady ochrany pracovníků a pracovního prostředí před účinky škodlivin viz část F.7 Plán BOZP a F.6.1 Havarijní plán stavby.

### **Skladování nebezpečných látek a manipulace s nimi**

Podmínky skladování nebezpečných látek a manipulace s nimi viz část F.7 Plán BOZP a F.6.1 Havarijní plán stavby.

#### **B.1.4.11 Posouzení stavby vzhl. k užívání osob. s omez. schop. pohybu a orientace**

S ohledem na charakter stavby se neuplatní žádné požadavky na bezbariérové užívání (traťový úsek bez přístupu veřejnosti).

#### **B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

Stavba není podmíněna realizací jiných investičních akcí ani nevyvolává nutnost realizace jiné investice.

Související jiné (známé) investice:

#### **„Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“**

Investor: SŽDC, s.o. Zpracován Projekt stavby (ve fázi odsouhlasení investorem).

Projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice (zkr. TEDE1) řeší optimalizaci trati, jak z vlastního názvu vyplývá, mezi Českým Těšínem a Dětmárovicemi. V oblasti procházejícím poddolovaným územím, tj. mezi žst. Louky nad Olší a žst. Karviná byla nicméně stavba v souladu s pokyny investora kolejově vyňata. Fyzicky (kolejově) je tak stavba TEDE1 rozdělena na dva samostatné úseky, a to na úsek Český Těšín – Louky nad Olší a úsek Karviná – Dětmárovice.

Projekt „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice, část v km 332,200 – 333,076“ (zkr. TEDE2) v Karviné navazuje na přípravu stavby TEDE1 a prodlužuje rozsah optimalizace od Karviné (od km 333,076) směrem na Darkov (do km 332,200).

V souladu s pokyny investora, je v projektu stavby TEDE2 uvažováno se zahájením realizace v roce 2015, a to před zahájením realizace stavby TEDE1 (alespoň v zájmové oblasti tj. t.ú. Louky nad Olší – Karviná a v žst. Karviná). Projekt stavby TEDE2 je tedy zpracován tak, že je samostatně proveditelný.

Vzájemná vazba obou projektů TEDE1 a TEDE2 je tak především v koordinaci technického návrhu. Stavby se vzájemně nevyklučují a jsou samostatně proveditelné, nicméně svým řešením se překrývají (např. ve stavbě TEDE1 nový návrh zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, trakce i rozvodů VN/NN zasahuje a přesahuje zájmovou oblast TEDE2). Proto je nutné upozornit, že v případě změny termínů výstavby např. při souběhu obou staveb, se musí zvážit dopady do připravených projektů obou staveb (jak z hlediska koordinace postupů výstavby tak z hlediska řešení jednotlivých SO/PS) .

#### **„Olše, Darkov, km 22,813 – rekonstrukce stupně, stavba č. 5663“**

Investor: Povodí Odry, s.p.

Projektant: Golik VH

Na základě vyjádření Povodí Odry č.j. 03639/223//1.0.012014/Ka, byl projektant informován že v roce 2014 proběhne rekonstrukce spádové stupně na řece Olši. Spádový stupeň je situován ve vzdálenosti cca 50m „před“ (ve směru toku) železničním mostem.

Dle obdržené dokumentace pro stavební povolení je přístup na staveniště spádového stupně uvažován po levé bermě otvorem železničního mostu.

S ohledem na termín realizace tj. před stavbou optimalizace trati a s ohledem na souhlasné vyjádření zástupců Povodí Odry, s.p. ke stavbě TEDE2, spočívá vzájemná vazba staveb ve zohlednění skutečného provedení rekonstrukce stupně zhotovitelem stavby TEDE2.

#### **„Cyklotrasa podél řeky Olše“**

Investor: Svazek měst a obcí okresu Karviná

Plánovaná cyklotrasa kříží stavbu a prochází pod mostem v km 332,420. Realizace cyklotrasy se předpokládá v roce 2014. Na základě smluvního vztahu o koordinaci staveb SŽDC a SMOOK byl projekt TEDE2 projednán a odsouhlasen zástupci SMOOK.

#### **„KARVINÁ – revitalizace vodní plochy v parku B. Němcové“**

Investor: Magistrát města Karviné

Projektant: G-Consult, spol.s.r.o.

Úroveň přípravy: Dokumentace pro provádění stavby

Plánovaná revitalizace vodní plochy (Jezero Loděnice) Magistrátu města Karviné. Vazba této stavby spočívá v návaznosti řešení objektu propustku v km 333,060 na úpravy vodní plochy (Jezero Loděnice). Objekt propustku byl s touto stavbou koordinován.

#### „I/67 Karviná, obchvat“

Investor: ŘSD

Projektant: Valbek, spol s.r.o.

Termín není znám – v současnosti v přípravě projekt stavby. Vydáno územní rozhodnutí.

#### B.1.4.13 Statické výpočty

Statické výpočty prokazující, že navrhované konstrukce jsou staticky způsobilé jak v průběhu výstavby, tak při užívání dokončeného díla jsou doloženy do jednotlivých dokumentací stavebních objektů.

### B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

#### B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

*Poznámka: Reakce projektanta jsou pod jednotlivými podmínkami ÚR uvedeny kurzivou.*

*zkratka: TEDE1 – Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice*

*zkratka: TEDE2 – Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice, část v km 332,200 – 333,076*

1. V projektu budou splněny následující podmínky uvedené v závěru zjišťovacího řízení záměru, které vydal Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství dne 16.03.2010 pod sp.zn. ŽPZ/48882/2009/Pok (č.j. MSK 44849/2010):

1.1 Načasování stavebních prací bude tak, aby se minimalizoval zásah do obecně i závazně chráněných částí přírody.

*Plán ZOV, v možnostech liniové žel. stavby bez přerušení železničního provozu, akceptuje požadovanou minimalizaci zásahu do chráněných částí přírody.*

1.2 Evidence současných migračních tras lesní zvěře přes stávající trať a způsob jejich zachování.

*Je v projektu zapracováno. Biologické hodnocení včetně hodnocení migrační prostupnosti tvoří samostatnou část dokumentace B.3.4. Podmínky něm stanovené byly zohledněny v projektové dokumentaci.*

1.3 Umístění skládek materiálu, příjezdových komunikací apod. mimo území soustavy NATURA 2000 a mimo biotopy zvláště chráněných druhů vyznačených v biologickém hodnocení.

*Bylo zohledněno v POV (část dokumentace F.Organizace výstavby).*

1.4 Opatření průhledných protihlukových stěn svislými či šikmými pruhy.

*Netýká se projektu stavby TEDE2 – v dotčeném úseku nejsou protihlukové stěny navrženy*

1.5 Údaje o dotčených lesních pozemcích a o záborech PUPFL v jednotlivých lokalitách.

*Netýká se projektu stavby TEDE2 – nejsou dotčeny pozemky PUPFL.*

1.6 Návrh opatření k zamezení narušení funkcí lesa vlastní realizací prací a skládkami materiálu.

*Netýká se projektu stavby TEDE2 – nejsou dotčeny pozemky PUPFL.*

1.7 Bilance výkopových zemin, bilanci (objemy) recyklátů využívaných k rekonstrukci železničního tělesa, seznam a množství odpadů, které budou vznikat během stavby vč. odpadů z kácení zeleně a způsob nakládání s nimi.

*Je v projektu uvedeno. Bilanční údaje jsou součástí samostatné části dokumentace B.3.2. Odpadové hospodářství.*

1.8 Vytvoření podmínek pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů.

*Je v projektu požadováno (B.3.2. Odpadové hospodářství). Bude respektováno zhotovitelkou firmou.*

1.9 Návrh technologického řešení pro snížení emisní zátěže při použití vápenocementové nebo vápenné stabilizace kolejového spodku.

*Je v projektu zohledněno (navrženo mísení zemin v centru a dovoz na stavbu). Bude respektováno zhotovitelem stavby, je opět zohledněno v POV (část dokumentace F.Organizace výstavby).*

1.10 Umístění čistících zařízení na výjezdech z účelových komunikací a zajištění neprodleného čištění komunikací.

*Je zohledněno v POV (část dokumentace F.Organizace výstavby).*

1.11 Návrh plánu vegetačních úprav, který bude projednán s orgánem ochrany přírody.

*Je v projektu navrženo. V projektové dokumentaci jsou navrženy náhradní výsadby jako kompenzace ekologické újmy za kácené dřeviny dle požadavků příslušných OOP. Projekt náhradní výsadby viz B.3.5 dendrologický průzkum, náklady na náhradní výsadbu viz SO 33-16-01.02.*

1.12 Povodňový plán a havarijní plán.

*Je v projektu doložen. Jedná se o samostatnou část dokumentace F.6.1 Povodňový plán a F.6.2 Havarijní plán.*

1.13 Návrh umístění skládek materiálu, četnost a způsob převozu po místních komunikacích.

*Je řešeno a zohledněno v POV (část dokumentace F.Organizace výstavby).*

2. Projekt bude obsahovat samostatnou část o zajištění objektů proti účinkům poddolování. V projektu budou splněny následující podmínky uvedené v závazném stanovisku k umístění stavby v chráněném ložiskovém území, které vydal Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství dne 15.12.2010 pod sp.zn. ŽPZ/45046/2010/Flu (č.j. MSK 191962/2010):

2.1 Část stavby (na trati Český Těšín - Dětmárovice v úseku cca od km 326,0 po km 326,2) nacházející se na ploše „A“ zajistit za respektování normy ČSN 73 0039 (navrhování objektů na poddolovaném území) na I. skupinu stavenišť s ohledem na tyto očekávané deformační parametry přetvoření terénu:

naklonění  $i > 10,0 \cdot 10^{-3} \text{ rad}$

vodorovné poměrné přetvoření  $e > 7,0 \cdot 10^{-3}$

poloměr zakřivení  $R < 3 \text{ km}$ .

2.2 Část stavby (na trati Český Těšín - Dětmárovice v úseku cca od km 325,5 po km 326,0 a v úseku cca od km 332,0 po km 332,7) nacházející se na ploše „B-i“ zajistit za respektování normy ČSN 73 0039 (navrhování objektů na poddolovaném území) na III. skupinu stavenišť s ohledem na tyto očekávané deformační parametry přetvoření terénu:

naklonění  $i = 6,5 \cdot 10^{-3} \text{ rad}$

vodorovné poměrné přetvoření  $e = 4,0 \cdot 10^{-3}$

poloměr zakřivení  $R < 12 \text{ km}$ .

2.3 Část stavby (na trati Český Těšín - Dětmárovice v úseku cca od km 331,6 po km 332 a v úseku cca od km 332,7 po km 333) nacházející se na ploše „C-u“ zajistit za respektování normy ČSN 73 0039 (navrhování objektů na poddolovaném území) s ohledem na tyto očekávané deformační parametry přetvoření terénu:

naklonění  $i = 4,0 \cdot 10^{-3} \text{ rad}$

vodorovné poměrné přetvoření  $e = 2,5 \cdot 10^{-3}$

poloměr zakřivení  $R > 50 \text{ km}$ .

2.4 Část stavby (na trati Český Těšín - Dětmárovice v úseku cca od km 320,126 po km 325,5 a v úseku cca od km 333,0 po km 341,076) nacházející se na území plochy „C2“ nevyžaduje provedení zvláštních opatření proti účinkům poddolování.

*V projektu stavby opětovně požádáno o stanovisko k umístění stavby na poddolovaném území. Ve vyjádření byly pro úsek 332,200 – 333,076 dopřesněny požadavky a deformační parametry (viz. vyjádření H.7-11). Projekt respektuje požadavky tohoto vyjádření.*

3. V projektu, který bude předložen Krajské hygienické stanici Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě, budou podrobně zapracována protihluková opatření predikovaná v kapitole 4, „Doplňku hlukové studie“, vypracované společností Ecologica i Cotsunting a.s. (Ing. Čápal, listopad 2011). Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Hluková studie byla zpracována viz část B.3.3. a projednána s KHS (H.7-7). Výsledkem studie je, že v zájmové části TEDE2 není návrh PHS nutný.*

4. Pro následné správní řízení a při zpracování projektu žadatel zajistí splnění níže uvedených podmínek souhlasů ke zřízení stavby, které vydal Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc dne 19.04.2012 pod zn. MO-S000420/12-2/Vb, DUCR-21094/12A/b a dne 27.08.2013 pod zn. MO-S000947/13-2/Vb, DUCR-45967/13/Vb, a které jsou závaznými stanovisky dle § 149 správního řádu:

4.1 Stavba bude provedena podle projektové dokumentace předložené Drážnímu úřadu.

Případné změny této dokumentace je stavebník povinen předem projednat s Drážním úřadem.

*Drážní úřad bude speciálním stavebním úřadem, jemuž bude předložen projekt stavby s žádostí o vydání stavebního povolení.*

4.2 Stavbou nesmí být nepříznivě ovlivněny drážní objekty a zařízení.

*V projektu pro stavební řízení je akceptováno.*

4.3 Při provádění stavby nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost železničního provozu. Veškeré kroky při provádění stavby v obvodu dráhy - tj. harmonogram prací, nutná ochranná opatření, případné výluky kolejí, apod. je třeba řádně v předstihu projednat s vlastníkem a provozovatelem dráhy.

*Je řešeno v části projektu ZOV.*

4.4 Všechny kovové části stavby je nutno chránit podle příslušných norem a předpisů před účinky bludných proudů vzniklých při provozování elektrifikované dráhy.

*V projektu byl proveden korozní průzkum (část B.6) a jeho závěry byly aplikovány v techn. řešení dotčených SO mostních a inž. sítí.*

4.5 Pro objekty, které jsou stavbou dráhy, je příslušným stavebním úřadem Drážní úřad.

*Bez komentáře.*

4.6 Při provádění prací v blízkosti kolejiště ČD musí stavební firma dodržovat vyhlášku Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.

*Bude dodrženo. Jedná se o základní předpis drážních staveb.*

4.7 Pokud se v rámci stavby bude měnit způsob a rozsah zabezpečení železničních přejezdů, je nutné doložit ke stavebnímu řízení rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničních přejezdů.

*Netýká se projektu stavby TEDE2 – v dotčeném úseku přejezdy nejsou.*

5. Součástí žádosti o povolení stavby budou souhlasy příslušných vodoprávních úřadů, Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství a Městského úřadu Český Těšín, odboru výstavby a životního prostředí, dle § 17 odst. 1 písm. a), c) a d) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

*Stanovisko vodoprávního úřadu MM Karviná je doloženo v dokladové části projektu H.7-15.*

6. Projekt bude obsahovat návrh a stanovení tras pro staveništní těžkou nákladní dopravu s přednostním vedením po kapacitních komunikacích včetně jeho projednání s vlastníky dotčených pozemních komunikací.

*Je zpracováno v POV (část dokumentace F.Organizace výstavby).*

7. Pro následné správní řízení a při zpracování projektu žadatel zajistí splnění níže uvedených podmínek závazného stanoviska k zásahu do významných krajinných prvků, které vydal příslušný orgán ochrany přírody, Magistrát města Karviné, Odbor životního prostředí dne 07.12.2010 pod sp.zn. MM



K/153970/2010/02 (č.j. MMK/153970/2010 OSŽFVDi), a které je závazným stanoviskem dle § 149 správního řádu:

- 7.1 Zásah do zeleně bude předem projednán s orgány ochrany přírody příslušnými dle ustanovení § 76 odst. 1 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dale jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“), tj. Odborem stavebním a životního prostředí Magistrátu města Karviné a Obecním úřadem Dětmárovice a vyřízen samostatnou žádostí dle ust. § 8 zákona o ochraně přírody a krajiny a ust. § 8 prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. Termín vlastního kácení bude stanoven na období vegetačního klidu a mimo období hnízdění ptactva tj. od 15.08. do 31.03. běžného roku.

*Bylo projednáno s MM Karviná. Rozhodnutí o povolení kácení a rozsah náhradní výsadby viz vyjádření v dokladové části H.7.-16.*

- 7.2 Dřeviny nacházející se v okolí stavby budou chráněny v souladu s normou ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

*Stávající dřeviny nenavržené ke kácení budou chráněny dle příslušné normy. V projektu zohledněno v části ZOV.*

- 7.3 V lokalitách s výskytem invazních druhů rostlin - křídlatka (ReynoUtría sp. div.), trnovník akát (Robinia pseudoacacia), kustovnice cizí (Lycium barbarum), vlčí bob mnoholistý (Lupinus polyphyllus), javor jasanolistý (Acer negundo) - bude provedena chemická a mechanická likvidace porostu, aby nedocházelo k jeho dalšímu rozšiřování.

*Podmínka uvedena do průvodní zprávy.*

- 7.4 Práce v korytech vodních toků budou prováděny mimo období rozmnožování živočichů vázaných na vodní prostředí, tj. od 01.09. do 31.03. běžného roku. Místní organizace Českého rybářského svazu Karviná (dále jen „MO ČRS“) bude 14 dnů předem písemně informována o zahájení stavby v korytě vodního toku Olše. V místě provádění stavebních prací bude v případě požadavku MO ČRS proveden záchranný odlov a transfer ryb z ohrožené oblasti vodního toku. V souladu s ust. § 67 odst. 4 zákona o ochraně přírody a krajiny budou finanční náklady spojené s odlovem a transferem ryb účtovány investorovi uvedené stavby.

*Minimalizace zásahů do koryta v uvelebeném období bude respektována dodavatelem stavby. (Poznámka: V rámci projektu opětovně zažádáno o stanovisko ČRS (H.7-4), kde je uvedena podmínka na informování o zahájení stavby s 14denním předstihem. Datumové omezení zásahu do toku nebylo požadováno).*

- 7.5 Po dlouhodobém zakalování vody ve vodním toku (trvajícím déle než 5 dní), budou práce v korytě omezeny na nezbytně nutnou dobu, aby nedocházelo k trvalému zabahnění žaber ryb a následně jejich úhynu.

*Podmínka je uvedena v POV a bude respektována dodavatelem stavby.*

- 7.6 Zásahy do koryt vodních toků a pohyb mechanismů v lokalitách, v nichž se trvale vyskytují a rovněž migrují řady významných druhů živočichů, je nutno omezit na nezbytně nutnou dobu. Při rekonstrukcích mostních objektů přes vodoteče a propustků nesmí dojít ke zmenšení jejich světlosti a tím ke zhoršení podmínek pro migraci živočichů.

*V rámci přípravy stavby bylo zpracováno Biologické hodnocení včetně hodnocení migrační propustnosti, tvoří samostatnou část dokumentace B.3.4. Podmínky v něm stanovené byly zohledněny v projektové dokumentaci mostních objektů.*

- 7.7 V místech křížení železniční trati s vodním tokem Olší bude vybudováno oplocení zabraňující vstupu živočichů na drážní těleso.

*Podmínka byla zahrnuta do SO 33-15-02.02 Louky nad Olší - Karviná, ochrana migračního biokoridoru*

- 7.8 Prováděním stavebních prací nedojde k likvidaci zvodněných výmolů na příjezdových komunikacích v období rozmnožování obojživelníků v jarních měsících. V případě jejich zavezení je nutno vytvořit náhradní biotopy. Lokality s výskytem obojživelníků budou v případě zahájení stavby v jarních měsících před zahájením stavby zabezpečeny pomocí plůtkových bariér nebo ochytových zařízení.

*Podmínka je uvedena v POV a bude respektována dodavatelem stavby.*

- 7.9 Stavební práce, při kterých budou významné krajinné prvky zásadně dotčeny, budou realizovány mimo období reprodukce většiny živočišných druhů, tj. od 15.08. do 31.03. běžného roku.



*Podmínka byla uvedena v POV a bude respektována dodavatelem stavby.*

- 7.10 Parkování, údržba a čerpání pohonných hmot stavebních mechanismů bude prováděno mimo prostor stavby, zejména mimo pásmo bezprostředního ohrožení vodního toku.

*Podmínka byla uvedena v POV a bude respektována dodavatelem stavby.*

- 7.11 Zhotovitel stavby musí z důvodu ochrany biotopů (vodních i suchozemských) zamezit únik ropných a ostatních toxických látek do vodoteče i jejího okolí. Pro případ havárie musí být k dispozici sorbční přípravek na sanaci ropné skvrny a bude připravena norná stěna k jejímu zneškodnění.

*Podmínka byla uvedena v POV a bude respektována dodavatelem stavby.*

- 7.12 Nepředvídané zásahy budou předem konzultovány s Odborem stavebním a životního prostředí Magistrátu města Karviné.

*Podmínka byla uvedena v POV a bude respektována dodavatelem stavby.*

- 7.13 Po ukončení stavebních prací budou pozemky dotčené stavbou uvedeny do nezávadného stavu.

*Podmínka byla uvedena v POV a bude respektována dodavatelem stavby. V rámci dotčených SO jsou navrženy rekultivace (např. plochy POV).*

8. Projekt bude zpracován v souladu s podmínkami uvedenými v závazném stanovisku Magistrátu města Karviné, Odboru životního prostředí, k trvalému odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu, ze dne 04.05.2011 pod sp.zn. MMK/054353/2011/02 SŽP/Sk (č.j. MMK/054353/2011) a s podmínkami uvedenými v závazném stanovisku Magistrátu města Karviné, Odboru stavebního a životního prostředí ze dne 13.11.2013 pod sp.zn. MMK/160382/2013 OSŽP/Sk (č.j. MM K/165203/2013), která jsou nedílnou součástí tohoto rozhodnutí.

*Netýká se projektu stavby TEDE2 – zásah do ZPF omezen. Projednání (H.7-16)*

9. V souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, budou v rámci projektu předložena Magistrátu města Karviné, Odboru stavebnímu a životnímu prostředí, jako příslušnému orgánu na úseku ochrany ovzduší, technická a organizační opatření k omezení tuhých znečišťujících látek při realizaci stavby. Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Projekt byl projednán (H.7-16, H.7-13 a H.7-14) z pohledu ochrany ovzduší, technická a organizační opatření k omezení tuhých znečišťujících látek při realizaci stavby*

10. Projekt bude obsahovat podrobný havarijný plán pro předmětnou stavbu a bude předložen k odsouhlasení příslušným vodoprávním úřadům, Magistrátu města Karviné, Odboru stavebního a životního a Městskému úřadu Český Těšín, odboru výstavby a životního prostředí k odsouhlasení. Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Havarijný plán pro předmětnou stavbu byl odsouhlasen příslušnými vodoprávní úřady. Podmínka předložení havarijního plánu vodoprávnímu úřadu před zahajáním stavebních prací viz vyjádření H.7-15.*

11. Pro následné správní řízení a při zpracování projektu žadatel zajistí splnění níže uvedených podmínek závazných stanovisek, které vydal příslušný silniční správní úřad, Magistrát města Karviné, Odbor dopravy dne 06.08.2010 pod sp.zn. MMK/099591/2010/02 (č.j. MM K/099591/2010) a dne 07.04.2010 pod sp.zn. MM K/041229/02 (č.j. MMK/041229/2010), a které jsou závaznými stanovisky dle § 149 správního řádu:

11.1 Žadatel předloží příslušnému silničnímu správnímu úřadu, Odboru rozvoje Magistrátu města Karviné Projekt organizace výstavby, ve kterém bude zpracováno vedení staveništní dopravy a návrh objízdné trasy v případě úplného omezení dopravy na místních komunikacích a silnicích II. a III. třídy. Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Bylo provedeno a doklad je doložen v dokladové části projektu.*

11.2 Vzhledem ke stavebně-technickému stavu vybraných komunikací nesmí docházet k jejich nadměrnému zatížení.

*Je v projektu akceptováno.*

11.3 Stavebník zajistí, aby vlivem staveništní dopravy nedocházelo ke zvýšení prašnosti.

*Stavebník stanoví podmínky dodavateli stavby.*

11.4 V souladu s ustanovením § 19 zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů budou použité pozemní komunikace pro staveništní dopravu udržovány v čistém a sjízdném stavu. V případě, že dojde k jejich poškození či znečištění v důsledku realizace stavby, je stavebník povinen závady bez průtahů odstranit a pozemní komunikace uvést do původního stavu.

*Stavebník stanoví podmínky dodavateli stavby.*

11.5 V případě nebezpečí znečištění použitých pozemních komunikací (např. blátem ze staveniště) budou znečištěná vozidla před vjezdem na pozemní komunikace zbavena nečistot (vybudování oklepových komunikací, myček).

*Stavebník stanoví podmínky dodavateli stavby.*

12. Projekt, který bude obsahovat údaje o předpokládaném množství odpadů při provádění stavby, bude předložen orgánu veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství, Městskému úřadu Český Těšín, odboru výstavby a životního prostředí. Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Stavba se nedotkne zájmu MÚ Č. Těšín.*

13. Pro následné správní řízení a při zpracování projektu žadatel zajistí splnění níže uvedených podmínek závazného stanoviska k zásahu do významných krajinných prvků, které vydal příslušný orgán ochrany přírody, Městský úřad Český Těšín, odbor výstavby a životního prostředí dne 13.01.2011 pod zn. MUCT/274/2011, a které je závazným stanoviskem dle § 149 správního řádu:

- 13.1.1 K zásahu do vodního toku Hrabinka na pozemcích pare. č. 3338, 3335/30 v katastrálním území Český Těšín spočívající v opravě mostu v km 320,589, který je v projektu označen jako SO 31-19-02:
- 13.1.2 Zajistit průchodnost podmostí pro vydrů a další drobné a středně velké savce, a to ponecháním suchých vodorovných berm po obou stranách břehů toku Hrabinky v šířce 0,5 - 1 m, které na okraji podmostí budou pozvolně přecházet v krajinu (bez ostrého zlomu). V případě, že postavení berm po obou stranách toku je technicky nereálné, lze druhou bermu nahradit pevnou lávkou o šířce min. 0,4 m, která bude umístěna 10-20 cm nad hladinou toku při běžných průtocích.
- 13.1.3 Pokud je to technicky možné použít jako podklad podmostí lomový kámen na „sucho“ bez zalití betonu.
- 13.1.4 Práce v korytě vodního toku musí probíhat v období od 01.08. do 28.02. běžného roku.
- 13.2 K zásahu do vodního toku Dělnice na pozemku pare. č. 3335/30 v katastrálním území Český Těšín spočívající v sanaci propustků v km 321,060, které je v projektu označeno jako SO 31-19-03:
- 13.2.1 Práce v korytě vodního toku tj. očištění a úprava koryta na vtoku a výtoku, odtěžení náplav v propustku budou probíhat v období od 01.08. do 28.02. běžného roku.
- 13.2.2 Sanace propustku bude prováděna netoxickými látkami.
- 13.2.3 Po ukončení prací bude koryto toku očištěno od interního materiálu.
- 13.3 K zásahu do vodního toku Kyšince na pozemku pare. č. 3335/30 v katastrálním území Český Těšín a pozemku pare. č. 791/1 v katastrálním území Zpupná Lhota spočívající ve vybourání stávajícího mostu a jeho nahrazení novými železobetonovými polorámovými konstrukcemi, označené v dokumentaci jako SO 31-19-04:
- 13.3.1 Zajistit průchodnost podmostí pro vydrů a další drobné a středně velké savce, a to ponecháním suchých vodorovných berm po obou stranách břehů toku Kyšince v šířce 0,5 - 1 m, které na okraji podmostí budou pozvolně přecházet v krajinu (bez ostrého zlomu). V případě, že postavení berm po obou stranách toku je technicky nereálné, lze druhou bermu nahradit pevnou lávkou o šířce min. 0,4 m, která bude umístěna 10-20 cm nad hladinou toku při běžných průtocích.
- 13.3.2 Pokud je to technicky možné použít jako podklad podmostí lomový kámen na „sucho“ bez zalití betonu.
- 13.3.3 Práce v korytě vodního toku musí probíhat v období od 01.08. do 28.02. běžného roku.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Stavba se nedotkne zájmu MÚ Č. Těšín.*

14. Pro následné správní řízení a při zpracování projektu žadatel zajistí splnění níže uvedených podmínek závazného stanoviska, které vydal příslušný orgán ochrany a přírody, Městský úřad Český Těšín, odbor výstavby a životního prostředí dne 07.03.2011 pod zn. MUCT/6704/2011, k následujícím stavbám

protihlukových stěn (dále jen „PHS“) v katastrálních územích Český Těšín, Zpupná Lhota a Podobora, a které je závazným stanoviskem dle § 149 správního řádu:

- 14.1. PHS č. 1 pod označením A1 v km 320,300-320,387 P, délka 87 m, výška 2,5 m
- 14.2. PHS č. 2 pod označením A2.1 v km 320,300-320,985 L, délka 685 m, výška 2 a 3 m - prověřit nutnost PHS v délce 350 m
- 14.3. PHS č. 3 pod označením A2.2 v km 321,148-321,296 L, délka 148 m, výška 2,5 m - prověřit nutnost PHS
- 14.4. PHS č. 4 pod označením A2.3 v km 321,354-321,464 L, délka 110 m, výška 2,5 m - prověřit nutnost PHS
- 14.5. PHS č. 5 pod označením A3 v km 321,094-321,440 P, délka 346 m, výška 2,5 m
- 14.6. PHS č. 6 pod označením A4.1 v km 321,569-321,914 L, délka 345, výška 3 a 4 m
- 14.7. PHS č. 7 pod označením A4.2 v km 322,159-322,342 L, délka 183, výška 2,5 m
- 14.8. PHS č. 8 pod označením A5 v km 322,388-322,551 L, délka 163, výška 2,5 m - prověřit nutnost PHS (obytný dům se nachází 80 m od komunikace)
- 14.9. PHS č. 9 pod označením A6 v km 323,253-324,230 L, délka 977 m, výška 3,5 - 4 - 3 m - doplnit nebo nahradit dřevinami
- 14.10. PHS o. 10 pod označením A7 v km 323,624-323,821 P, délka 197 m, výška 3 m
- 14.11. PHS č. 11 pod označením A8.1 v km 324,220-324,406 P, délka 186 m, výška 4 m
- 14.12. PHS č. 12 pod označením A9 v km 324,408-324,529 L, délka 121 m, výška 3,5 m
- 14.13. PHS č. 13 pod označením A8.2 v km 325,446-325,525 P, délka 75 m, výška 2 m
- 14.14. PHS č. 1 - 8 budou vyrobeny z průhledného materiálu s vypískovanými vodorovnými pruhy, popřípadě doplněna zelení tam, kde to není v rozporu s technickými parametry.
- 14.15. PHS č. 9 - 13 budou vyrobeny z materiálu v odstínu hnědé barvy, blízké současným kulturním podmínkám (např. „image“ dřevo). PHS č. 9 bude doplněna nebo nahrazena dřevinami.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Stavba se nedotkne zájmů MÚ Č. Těšín.*

15. V projektu bude řešena skládka materiálu, četnost a způsob převozu materiálu během stavby po místních komunikacích obce Chotěbuz.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Stavba se nedotkne zájmů obce Chotěbuz.*

16. V realizačním projektu veřejného osvětlení SO 31-06-42 Odb. Chotěbuz, úprava veřejného osvětlení obce budou stožáry veřejného osvětlení řešeny v zesíleném provedení (s ocelovou manžetou v místě vetknutí do betonového základu), bezpatíkové, s povrchovou úpravou žárovým zinkováním a s uzemněním zemnicí páskou FeZn 3 x 4 mm, nebo drátem FeZn 10 0 mm. U všech stožárů budou řešeny betonové spádové desky nad terénem. Stožáry budou řešeny s výbojkovými svítidly s příkonem maximálně 70 W. Kabelové vedení bude řešeno kabely CYKY 4 x 10 mm uloženými v korugované chrániče, se zajištěním konců kabelů před vnikáním vlhkosti.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Stavba se nedotkne zájmů obce Chotěbuz.*

17. V blízkosti lokality stavby se nachází venkovní dialektrický optický singlemodový kabel ve správě Policie ČR Krajského ředitelství policie Moravskoslezského kraje, který bude při zpracování projektu respektován, včetně jeho ochranného pásma.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Kabel mimo dosah stavby.*

18. Projekt bude koordinován se stavbou splaškové kanalizace pod názvem „Likvidace štěrbinové nádrže Nový Svět“, jejíž investorem je Obec Albrechtice.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Uvedená stavba mimo rozsah stavby TEDE2.*

19. Projekt bude předložen společnosti České dráhy, a.s. k vydání souhrnného stanoviska, které bude součástí žádosti o stavební povolení. Předkládaný projekt bude řešit podmínky uvedené ve stanovisku společnosti České dráhy, a.s., Regionální správa majetku ze dne 29.11.2010 pod zn. 4795/2010-UPT a vyjádření společnosti České dráhy, a.s., Generální ředitelství ze dne 09.02.2011 pod zn. 1490/2010-031, která jsou nedílnou součástí tohoto rozhodnutí.

*Dokumentace byla jako celek předložena a projednána s ČD, a.s. a to vč. majetkoprávní problematiky a kladně projednána (H.7-2).*

20. V projektu budou pro stavby pod názvem SO 36-19-02 Most v km 339,643 a SO 31-19-04 Most v km 321,463 dodrženy následující podmínky, uvedené ve vyjádření Zemědělské vodohospodářské správy, Oblast povodí Odry, Pracoviště Ostrava ze dne 09.10.2010 pod zn. OpO/OV/1864/10-Pr a ze dne 14.10.2010 pod zn. OpO/OV/1935/10-Pr:

- 20.1 Stavbou a jejím provozováním nesmí dojít ke zhoršení odtokových poměrů v dané lokalitě.

- 20.2 Rekonstrukcí mostu nesmí být zmenšena průtočná kapacita koryta vodního toku; bude dodržen hydrotechnický posudek, který je součástí dokumentace k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby.
- 20.3 Stavba bude zabezpečena proti úniku ropných látek do vodního toku; v průběhu výstavby budou číněna taková opatření, která zamezí znečištění koryta vodního toku.
- 20.4 Pod mostem bude vytvořena kyneta pro převedení malých průtoků, která bude plynule navazovat na tvar koryta před a za mostem; niveleta upraveného dna a břehy před a za mostem budou plynule navazovat na vyčištěné dno a břehy před a za mostem.
- 20.5 Projekt bude předložen Povodí Odry, státní podnik k projednání a vyjádření; vyjádření bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Uvedené mosty mimo rozsah stavby TEDE2.*

- 21. Projekt bude zpracován v souladu s požadavky stanoviska Povodí Odry, státní podnik ze dne 01.11.2010 pod zn. 12301/923/2/831.08/2010, které je nedílnou součástí tohoto rozhodnutí.

*Projekt byl zpracován v souladu s požadavky stanoviska Povodí Odry, státní podnik ze dne 01.11.2010 pod zn. 12301/923/2/831.08/2010.*

- 22. Povodňový plán stavby, který bude součástí projektu, bude předložen společností OKD, a.s. k odsouhlasení a doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Povodňový plán stavby, který je součástí projektu (část F.6.1), byl předložen společností OKD, a.s. k odsouhlasení (H.8-48).*

- 23. V místě stavby se nachází zařízení ve vlastnictví nebo provozování společnosti Severomoravské vodovody a kanalizace Ostrava a.s. (dále jen „SmVaK Ostrava a.s.“). V projektu budou dodrženy následující podmínky uvedené ve stanovisku této společnosti ze dne 09.11.2010 pod zn. 9773/V012705/R00993//2010/SZ:

- 23.1 Před zahájením projekčních prací požádat o vytyčení zařízení SmVaK Ostrava a.s.

*Při zpracování projektu projektant komunikoval umístění sítí s pracovníky SmVaK Ostrava a.s. a v případě nejasností byly sítě vytyčeny. Komplexní vytyčení bude provedeno dodavatelem stavby před zahájením její realizace.*

- 23.2 Navržená přeložka vodovodu v rámci stavby SO 35-27-01 Přeložky vodovodů a kanalizací (z materiálu GGG) bude řešena s přesahem min. 1,5 m od půdorysných okrajů drážního tělesa na obě strany.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Objekt přeložky mimo dosah stavby.*

- 23.3 Materiál stavby přeložky bude splňovat požadavky dané zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou č. 409/2005 Sb., o hygienických požadavcích na výrobky přicházející do přímého styku s vodou a na úpravu vody.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Objekt přeložky mimo dosah stavby.*

- 23.4 Projekt bude řešit harmonogram postupu prací v návaznosti na zásobování pitnou vodou.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Objekt přeložky mimo dosah stavby.*

- 23.5 Projekt přeložky vodovodu bude předložen společnosti SmVaK Ostrava a.s. k odsouhlasení a doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Objekt přeložky mimo dosah stavby.*

- 24. V místě stavby se nachází zařízení společnosti RWE Distribuční služby, s.r.o. Žadatel předloží projekt společnosti RWE Distribuční služby, s.r.o. k odsouhlasení. Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Projekt stavby byl předložen společnosti RWE Distribuční služby, s.r.o. k vyjádření pro stavební povolení. Doklad o odsouhlasení projektu je doložen v dokladové části projektu (H.8-18, H.8-42 a H.8-43).*

- 25. Žadatel předloží projekt k vyjádření společnosti Advanced World Transport a.s. Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Projekt stavby byl předložen společnosti Advanced World Transport a.s. k vyjádření pro stavební povolení. Doklad o odsouhlasení projektu je doložen v dokladové části projektu (H.7-1).*



26. V místě stavby se nachází teplárenská zařízení společnosti Dalkia Česká republika, a.s., která budou v projektu respektována, včetně jejich ochranných pásem ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, včetně přístupových komunikací k revizi, údržbě a opravám rozvodů tepelné sítě. Žadatel předloží projekt společnosti Dalkia česká republika, a.s. k odsouhlasení. Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Projekt stavby byl předložen společnosti Dalkia Česká republika, a.s. k vyjádření pro stavební povolení. Doklad o odsouhlasení projektu je doložen v dokladové části projektu (H.8-37, H.8-9).*

27. Projekt bude předložen společnosti NET4GAS, s.r.o. k odsouhlasení a doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. NET4GAS v zájmové oblasti nemá vedeny inženýrské sítě – viz dokladová část, vyjádření k existenci sítí (H.8-16).*

28. Projekt bude předložen společnosti ČD - Telematika a.s. k odsouhlasení a doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Projekt stavby byl předložen a odsouhlasen společnosti ČD - Telematika a.s. pro stavební povolení. Doklad je doložen v dokladové části projektu (H.8-35).*

29. V místě stavby se nachází sítě elektronických komunikací společnosti Telefónica Czech Republic, a.s. Projekt bude zpracován v souladu s podmínkami vyjádření společnosti Telefónica Czech Republic, a.s. ze dne 05.08.2013 pod č.j. 629832/13, které je nedílnou součástí tohoto rozhodnutí.

*Projekt stavby byl zpracován v souladu s požadavky společnosti Telefónica Czech Republic, a.s., která k projektu vydala kladné stanovisko. Doklad je doložen v dokladové části projektu (H.8-24).*

30. Žadatel předloží projekt k vyjádření Správě silnic Moravskoslezského kraje, příspěvkové organizaci, středisko Karviná. Doklad o projednání bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Projekt stavby byl předložen a odsouhlasen společností Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace, středisko Karviná. Doklad je doložen v dokladové části projektu (H.8-45 s H.8-46).*

31. Projekt bude zpracován v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, které podléhají režimu podle této vyhlášky.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Traťový úsek mimo dosah přístupu veřejnosti.*

32. Projekt bude koordinován s projektem navrhované stavby cyklistické stezky pod názvem „Cyklistická stezka Český Těšín - Archeopark Chotěbuz“, jejíž investorem je město Český Těšín. Zpracovatelem dokumentace k územnímu řízení je společnost UDI Morava s.r.o., Havlíčkovovo nábřeží 38/2728, 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Stavba se nedotkne zájmu MÚ Č. Těšín.*

33. V projektu bude respektována stavba pod názvem „Sběrný dvůr v Dětmárovicích včetně veřejně přístupné účelové komunikace“, na kterou vydal obecný stavební úřad Obecního úřadu Dětmárovice územní rozhodnutí dne 03.07.2012 pod sp.zn. OÚD/0795/2012/12/Ma (č.j. O ÚD/1694/2012/Ma), jež nabylo právní moci dne 03.08.2012. V projektu bude řešeno značení objízdné trasy cyklostezky podél řeky Olše.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Stavba je mimo dosah stavby sběrného dvoru.*

34. Projekt bude koordinován se stavbou cyklostezky pod názvem „Cyklotrasa podél řeky Olše“, jejíž investorem je Svazek měst a obcí okresu Karviná, IČO 750 66 611, se sídlem Poštovní 615, 733 01 Karviná-Fryštát.

*Projekt stavby byl předložen a odsouhlasen Svazku měst a obcí okresu Karviná. Doklad je doložen v dokladové části projektu.*

35. Investor po nabytí právní moci tohoto územního rozhodnutí požádá příslušný orgán ochrany a přírody, tj. Obecní úřad Chotěbuz, o vydání povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les, dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (k žádosti mimo jiné bude doložen souhlas příslušného drážního úřadu). Dřeviny určené k vykácení budou nahrazeny v souladu s § 9 citovaného zákona novými dřevinami ve výši ekologické újmy. Zásah do zeleně bude načasován tak, aby probíhal v termínu od 01.10. do 28.02. běžného roku. Povolení bude součástí žádosti o stavební povolení.

*Netýká se projektu stavby TEDE2. Stavba je mimo dosah zájmů obce Chotěbuz..*

### B.1.5.2 Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Na přípravnou dokumentaci „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“ bylo podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. (o posuzování vlivů na životní prostředí) vedeno zjišťovací řízení Odborem životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Zjišťovacím řízením krajský úřad dospěl k závěru, že posuzovaný záměr stavby nebude posuzován v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. V Závěru zjišťovacího řízení byly nicméně stanoveny podmínky, které musí být dodrženy v dokumentaci pro následná správní řízení.

Úplné znění zjišťovacího řízení a doručených vyjádření, jsou k dispozici k nahlédnutí na krajském úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, nebo na internetu na adrese [www.kr-moravskoslezsky.cz](http://www.kr-moravskoslezsky.cz), odkaz: veřejná správa – úřední deska – E.I.A., SEA a IPPC – Seznam posuzovaných aktivit E.I.A. podle zákona č.100/2001 Sb. v působnosti Moravskoslezského kraje, kód záměru MSK 1373.

Jelikož zájmový úsek trati Záměru projektu je součástí Přípravné dokumentace, je nutné dodržet v dalším stupni projektové dokumentace podmínky vyplývající ze zjišťovacího řízení EIA a také podmínky na ochranu životního prostředí vyplývající s územního rozhodnutí.

#### Podmínky závěru zjišťovacího řízení:

- Aktualizované biologické hodnocení s podrobným přírodovědným průzkumem s cílem vyhodnocení vlivu realizace záměru (příjezdové komunikace, skládky materiálu apod.) na biotopy zvláště chráněných druhů, které nejsou předmětem ochrany soustavy NATURA 2000

*Je řešeno částí B.3.4 Přírodovědný průzkum (včetně biologického hodnocení dokumentace).*

- Načasování stavebních prací tak, aby se minimalizoval zásah do obecně i závažně chráněných částí přírody

*Kácení dřevin bude probíhat v termínu od 1.10. do 28.2. běžného roku mimo vegetační a hnízdní období.*

- Evidence současných migračních tras lesní zvěře přes stávající trať a způsob jejich zachování

*Je řešeno částí B.3.4 Přírodovědný průzkum (včetně biologického hodnocení dokumentace).*

- Umístění skládek materiálu, příjezdových komunikací apod. mimo území soustavy NATURA 2000 a mimo biotopy zvláště chráněných druhů vyznačených v biologickém hodnocení

*Zohledněno v POV (část dokumentace F.Organizace výstavby).*

- Zajištění ekologického dozoru na stavbě

*Dozor bude přítomen – viz. část B.3 Péče o životní prostředí.*

- Opatření k ochraně kuňky a ještěrky obecné (např. vybudování náhradních biotopů apod.)

*Pahorky pro ještěrky a případná náhradní stanoviště pro kuňky budou vybudována dle pokynů ekodozoru (SO 50-34-01.2 Kompenzační stanoviště pro živočichy).*

- Opatření průhledných protihlukových stěn svislými či šikmými pruhy

*Nedotýká se projektu stavby TEDE2. V rámci projektu TEDE2 nejsou navržena žádná trvalá odnětí zemědělské půdy.*

- Údaje o dotčených lesních pozemcích a o záborech PUPFL v jednotlivých lokalitách

*Podrobné údaje o záborech jsou uvedeny v části I.2 Majetkoprávní část. Zábory PUPFL nejsou navrženy.*

- Opatření k zamezení narušení funkcí lesa vlastní realizací prací a skládkami materiálu

*Bylo zohledněno v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.*

- Řešení nesouladu záměru s požadavky § 11 Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., v některých lokalitách podél trati  
*Hluková studie byla aktualizována dle nově platného NV 272/2011 Sb. Byla navržena nová protihluková opatření (PHS, IPO).*
- Bilance výkopových zemin, bilance (objemy) recyklátů využívaných k rekonstrukci železničního tělesa, seznam a množství odpadů, které budou vznikat během stavby vč. odpadů z kácení zeleně a způsob nakládání s nimi  
*Je řešeno částí F.5 Bilance zemních hmot a částí B.3.2 Odpadové hospodářství*
- Vytvoření podmínek pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů  
*Bude respektováno prováděcí firmou.*
- Minimalizace plošného rozsahu zařízení staveniště  
*Bylo zohledněno v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.*
- Opatření k zamezení sekundární prašnosti – kropení staveniště, denponií zemin, komunikací, údržba používané techniky, zajištění dostatečné vlhkosti používaného materiálu apod.  
*Bylo zohledněno v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.*
- Technologická řešení pro snížení emisní zátěže při použití vápenocementové, cementové nebo vápenné stabilizace kolejového spodku  
*Bude respektováno prováděcí firmou, zohledněno v POV (část dokumentace F.Organizace výstavby).*
- Plán příjezdových cest ke staveništi  
*Řešeno v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.*
- Umístění čistících zařízení na výjezdech z účelových komunikací a zajištění neprodleného čištění komunikací  
*Řešeno v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.*
- Použití zakrytovaných vozidel převážejících sypké materiály  
*Řešeno v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.*
- Provádění zemních prací v nezbytně nutném rozsahu, minimalizaci zásob sypkých materiálů a ostatních zdrojů prašnosti  
*Minimalizace zemních prací je zohledněna v návrhu řešení jednotlivých SO/PS.*
- Způsob kapacitního řešení propustků na vodních tocích – Hrabinka č.h.p. 2-03-03-046, Dělnice č.h.p. 2-03-03-047 a Kyšinec č.h.p. 2-03-03-050  
*Nedotýká se projektu stavby TEDE2.*
- Způsob odvodnění podjezdu pod mostem v km 322,477  
*Nedotýká se projektu stavby TEDE2.*
- Umístění průhledných protihlukových stěn v pohledově exponovaných místech Českého Těšína. Vzhled těchto stěn bude konzultován s architektem města Český Těšín  
*Nedotýká se projektu stavby TEDE2. Úseku trati v km 332,200 – 333,076 je mimo rozsah působnosti Města Český Těšín.*
- Plán vegetačních úprav, který bude projednán s orgánem ochrany přírody  
*V projektové dokumentaci jsou navrženy náhradní výsadby jako kompenzace ekologické újmy za kácené dřeviny dle požadavků příslušných OOP (viz část B.3.5. Dendrologický průzkum).*
- Povodňový plán a v případě manipulace se závadnými látkami také havarijný plán  
*Je řešeno v části F.6.1 Povodňový plán a F.6.2 Havarijný plán.*

- Posouzení vlivu záměru (především protihlukových stěn) na krajinný ráz  
*Nedotýká se projektu stavby TEDE2. Protihlukové stěny nejsou v úseku 332,200 – 333,076 navrženy.*
- Dendrologický průzkum s vyčíslením ekologické újmy  
*Je řešeno částí B.3.5 Dendrologický průzkum.*
- Zásahy do zeleně budou probíhat v termínu od 1.10. do 28.2. běžného roku  
*Je zohledněno v části F. Zásady organizace výstavby.*
- Umístění skládek materiálu, četnost a způsob převozu po místních komunikacích  
*Je řešeno v části F. Zásady organizace výstavby.*
- Před kolaudací stavby zajistí investor uvedení místních komunikací do původního stavu  
*Je zohledněno v části F. Zásady organizace výstavby a nákladech na uvedení místních komunikací potřebných k přístupu na staveniště do stavu před zahájením stavby.*

**B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů**

Základní údaje	
začátek stavby (trvalá stavba)	km 332,012
konec stavby (trvalá stavba)	km 333,174
délka stavby (trvalá stavba)	1,162 km
začátek stavby (včetně dočasného stavu)	km 331,234
konec stavby (včetně dočasného stavu)	km 333,771
délka stavby (včetně dočasného stavu)	2,537 km
návrhová rychlost (úsek most (včetně) - 333,076)	160 km/h
návrhová rychlost (úsek 332,200 – most (mimo))	100 km/h
Kolejové řešení	
kolej UIC 60 – nová (součet koleje č.1 a č.2)	1688 m
kolej užitá	229 m
výhybky - UIC 60 nové	0 ks
- R65 nové	4 ks
- regenerované	0 ks
přejezdy celopryžové	0 ks
Mostní objekty	
mosty - rekonstruované	1 ks
propustky - (součástí SO žel. spodku)	1 ks
Pozemní objekty	
oplocení (ochrana biokoridoru)	600m
Zabezpečovací zařízení	
provizorní mobilní SZZ Elektronické stavědlo	1 ks
úprava stávajícího SZZ typu RZZ	1 ks
úprava stávajícího TZZ 3. kategorie dvoukolejná trať (mezistaniční úsek)	1 ks
přeložky kabelizace	2100m
Sdělovací zařízení	
metalický kabel	3150m



místní optický kabel	2450m
HDPE trubka	2350m
VTO	2ks
převěšení ZOK	2případy
zrušení stávajícího výpichu z DK	1ks
<b>Silnoproudá zařízení a osvětlení</b>	
kabelové vedení VN v zemní trase	50m
kabelové vedení VN závěsné	700m
kabelové vedení NN v zemní trase (provizorní)	2805m
kabelové vedení NN závěsné (provizorní)	170m
počet svítidel (provizorní)	4ks
<b>Trakční vedení</b>	
rozvinutá rekonstruovaná délka	2,5 km

Zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci

Stavba koncepčně koresponduje se zpracovanou dokumentací pro územní řízení „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“, která byla podkladem pro projekt stavby.

Změna oproti přípravné dokumentaci v projektu stavby spočívá v rozdělení na dvě samostatné stavby, na stavbu „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“ a stavbu „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice, část v km 332,200 – 333,076“.

V rámci trvalého technického řešení nedochází ke kvalitativním změnám, které mají vliv z hlediska umístění stavby. V rámci realizace (dočasněho stavu) je nutné zabezpečit stavbu samostatně, proto dochází ke změnám v provizorních stavech stavby, tak aby byla zajištěna funkčnost trati po dobu výstavby.

**B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU****B.1.6.1 Uvolnění staveniště (pozemků i objektů)**

Uvolnění staveniště je dle postupu výstavby prováděno v předstihu (před nebo v rámci stavebního postupu č.0) a to tak, aby nebylo narušováno plánované zahajování prací dle harmonogramu výstavby na jednotlivých objektech a provozních souborech, zejména v dlouhodobých výlukách – podrobněji viz. část F. Zásady organizace výstavby.

**B.1.6.2 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby**

Nepředpokládá se využití dosavadních objektů pro potřeby budoucího dodavatele. Dodavatel si zabezpečí v rámci své předvýrobní přípravy i během realizace stavby sociálního zázemí, dle své potřeby a rozsahu.

**B.1.6.3 Způsob provedení demolic a místa skládek**Demolice

Pro přípravu výstavby se nepředpokládá nutnost provedení demolic. Nicméně případné nutné demolice budou prováděny v postupech, před zahájením stavebních prací tak, aby nebrzdily plynulý postup výstavby dle navržených stavebních postupů.

Staveništní skládka

Staveništní skládka (meziskládka) je navržena v prostoru ŽST Karviná hl.n., kde bude přechodně uložen výkopek, který se zpětně využije pro další zemní práce. Na ostatních místech stavby skládky suti nebudou zřizovány z důvodu nedostatku úložných ploch. Suť bude průběžně odvážena do předem určených lokalit - skládek odpadů.

**B.1.6.4 Likvidace porostů (přesazení, kácení, zužitkování)**

Keřové porosty a stromy budou káceny v období vegetačního klidu – tj. od listopadu do března (včetně). Tuto část řeší samostatná část dokumentace – B.3.5. Dendrologický průzkum.

**B.1.6.5 Likvidace škodlivých odpadů, řešit podle druhu odpadů**

V rámci realizace stavby budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O) tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů musí postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se řídí ustanovením zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění.

Převážnou část odpadů, vznikajících realizací stavebního záměru, budou tvořit odpady patřící dle Katalogu odpadů stanoveného vyhláškou 381/2001 Sb. do skupiny č. 17 – Stavební a demoliční odpady. Zhotovitel bude muset při vlastní realizaci stavby zajistit zařazování skutečných odpadů podle druhů a kategorií v souladu s Katalogem odpadů.

Detailně řešeno v části B.3.2 Odpadové hospodářství.

**B.1.6.6 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby**

V plánu organizace výstavby části F.1 a v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí jsou zpracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody, ochrany objektů a ochranných pásem.

Zabezpečení ochranných pásemOchranná pásma inženýrských sítí

Podmínky zabezpečení ochranných pásem dle vyjádření jejich správců/vlastníků jsou součástí dokladové části H.8 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí.

Ochranná pásma ostatní

Podmínky zabezpečení ostatních ochranných pásem jsou součástí dokladové části H.

Zabezpečení chráněných objektů

V obvodu stavby se nenachází žádné chráněné objekty.

Zabezpečení ochrany porostů

Při rekonstrukci budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

**B.1.6.7 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras**

Přeložky podzemních a nadzemních vedení sou řešeny v rámci jednotlivých samostatných SO a PS. V rámci stavby jsou přeložena pouze „dražní“ vedení ve vlastnictví/správě SŽDC nebo ČD.

Přeložky dopravních tras nejsou nutné.

**B.1.6.8 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby**

Dle vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje a dle mapy „Kategorizace území OKR“, zpracované 2006 společností OKD, DPB, a.s. (s aktualizací v roce 2011), se stavba nachází na území s možným nahodilým výstupem důlních plynů.

**Zhotovitel je povinen před započítím stavebních činností provést atmogeochemický průzkum, který by vyloučil bezpečnostní rizika při provádění výstavby.**

**B.1.6.9 Výluky dopravy a jiná omezení dopravy (žel. a silniční apod.)**Silniční komunikace

Omezení, uzavírky ani jiná omezení při realizaci a přípravě stavby v silniční dopravě nejsou navrženy.

Železniční výluky a omezení

Výluky v železniční dopravě jsou podrobně popsány v navržených stavebních postupech, část F.3.1.

#### B.1.6.10 Nutná omezení v dodávce energií.

Žádná omezení v dodávce energií nejsou navržena.

### B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích (pozemky ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, s.o. a Českých drah, a.s.).

Navržené trvalé záborů mimodrážních pozemků jsou menšího rozsahu a mají lokální charakter.

#### Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků stavby:

Katastrální území	Trvalý zábor (m <sup>2</sup> )				Dočasný zábor (m <sup>2</sup> )	
	zeměděl.	lesní	ostatní	celkem	Do 1 roku	Nad 1 rok
Darkov	-	-	-	-	310	-
Karviná město	-	-	330	<b>330</b>	4485	20
<b>Zábory celkem.</b>	-	-	330	<b>330</b>	<b>4795</b>	<b>20</b>

Jako podklad pro vlastní zpracování geodetické dokumentace z hlediska majetkoprávního byly použity následující podklady:

- platné aktuální katastrální mapy
- údaje ze souboru grafických a popisných informací katastru nemovitostí
- dálkový přístup ke KN a nahlížení do katastru nemovitostí na serveru ČÚZK

Na této stavbě nedochází k trvalému záboru zemědělských pozemků (ZPF), ani k trvalému záboru pozemků plnicích funkci lesa.

Trvalé a dočasné záborů jsou podrobně zpracovány v části „I - Geodetická dokumentace“.

### B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

#### B.1.8.1 Výjimky všeobecně

V souladu se zadávací dokumentací projektu je projekt stavby zpracován v souladu s obecně závaznými dokumenty (zákony a vyhlášky) České republiky, s obecnými závaznými evropskými dokumenty, technickými normami, vyhláškami UIC a interními předpisy, směrnici a vzorovými listy SŽDC s.o..

#### B.1.8.2 Výjimky – mostní objekty

Z důvodu úspory finančních prostředků, snížení rozsahu zemních prací, zmenšení záborů cizích pozemků a „zlidštění“ dimenzí středních pilířů mostu přes řeku Olši, byl v průběhu zpracování projektu mostu udělen ze strany GŘ SŽDC, s.o., OTH, souhlas s odlišným řešením od zadávacích podmínek v bodě týkajícím se rezervy mezi volným mostním prostorem (VMP) a nosnou konstrukcí mostu. Normou ČSN 73 6201, čl. 5.2.1 požadovaná rezerva 125mm byla snížena na 50mm.

Souhlas je doložen v dokladové části projektu H.4 Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, případně souhlas Drážního úřadu.

#### B.1.8.3 Výjimky – z hlediska ŽP

Výjimka pro zvláště chráněný druh živočicha podle §56 odst.1 a odst. 2 písmeno c) zákona 114/1992 Sb. v platném znění, byla udělena rozhodnutím Krajského úřadu Moravskoslezského kraje pro ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*).

V Olomouci květen 2014

Zpracoval: Ing. Dušan Šembera  
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.  
Hlavní inženýr projektu  
a kolektiv profesních garantů