



## Doplnění Záměru projektu

**Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov**

**Splnění podmínky CK MD z 28. 7. 2020 k řešení modernizace výpravních budov a přednádražních prostor**

**Pozemní objekty**

# Obsah

1	Pozemní objekty budov .....	2
1.1	Návaznost na infastrukturní akci a schválenou dokumentaci .....	2
1.2	ŽST Blažovice.....	2
1.2.1	Stávající stav pozemních objektů v ŽST .....	2
1.2.1.1	Popis stávajícího stavu .....	2
	Popis stanice.....	2
	Popis výpravní budovy .....	7
1.2.1.2	Technické zařízení budovy .....	9
1.2.1.3	Význam budovy dle kategorizace.....	11
1.2.1.4	Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu .....	11
1.2.1.5	Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost .....	12
1.2.2	Koncepce a další využití .....	12
1.2.3	Demolice .....	12
1.2.4	Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Blažovice .....	12
1.2.4.1	Popis stanice a urbanistické řešení .....	12
1.2.4.2	Navrhované konstrukční řešení .....	15
1.2.4.3	Popis dimenzování prostor budov stanice .....	15
	Výpočet parkovacích míst .....	16
1.3	ŽST Holubice .....	17
1.3.1	Stávající stav pozemních objektů v ŽST .....	17
1.3.1.1	Popis stávajícího stavu .....	17
	Popis stanice.....	17
	Popis výpravní budovy .....	23
1.3.1.2	Technické zařízení budovy .....	24
1.3.1.3	Popis stávajícího řešení parkování .....	24
1.3.1.4	Význam budovy dle kategorizace.....	25
1.3.1.5	Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu .....	25
1.3.1.6	Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost .....	26
1.3.2	Koncepce a další využití .....	26
1.3.3	Demolice .....	27
1.3.4	Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Holubice .....	27
1.3.4.1	Popis stanice a urbanistické řešení .....	27
1.3.4.2	Navrhované konstrukční řešení .....	29
1.3.4.3	Popis dimenzování prostor budov stanice .....	29
	Výpočet parkovacích míst .....	29
1.4	ŽST Rousínov .....	31
1.4.1	Stávající stav pozemních objektů v ŽST .....	31
1.4.1.1	Popis stávajícího stavu .....	31
	Popis stanice.....	31

Popis výpravní budovy .....	36
1.4.1.2 Technické zařízení budovy .....	38
1.4.1.3 Popis stávajícího řešení parkování .....	39
1.4.1.4 Význam budovy dle kategorizace.....	39
1.4.1.5 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu .....	39
1.4.1.6 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost .....	40
1.4.2    Koncepce a další využití.....	40
1.4.3    Demolice .....	41
1.4.4    Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Rousínov .....	41
1.4.4.1 Popis stanice a urbanistické řešení .....	41
1.4.4.2 Navrhované konstrukční řešení .....	44
1.4.4.3 Popis dimenzování prostor budov stanice .....	44
Výpočet parkovacích míst .....	44
1.5    ŽST Komořany u Vyškova .....	45
1.5.1    Stávající stav pozemních objektů v ŽST .....	45
1.5.1.1 Popis stávajícího stavu .....	45
Popis stanice.....	45
Popis výpravní budovy .....	50
1.5.1.2 Technické zařízení budovy .....	51
1.5.1.3 Popis stávajícího řešení parkování .....	52
1.5.1.4 Význam budovy dle kategorizace.....	52
1.5.1.5 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu .....	52
1.5.1.6 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost .....	53
1.5.2    Koncepce a další využití.....	53
1.5.3    Demolice .....	53
1.5.4    Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Komořany u Vyškova .....	53
1.5.4.1 Popis stanice a urbanistické řešení .....	53
1.6    ŽST Luleč.....	54
1.6.1    Stávající stav pozemních objektů v ŽST .....	54
1.6.1.1 Popis stávajícího stavu .....	54
Popis stanice.....	54
Popis výpravní budovy .....	59
1.6.1.2 Schéma stávajícího využití výpravní budovy Luleč .....	63
1.6.1.3 Přehled obsazenosti budovy a předpokládané náklady na provoz.....	64
1.6.1.4 Technické zařízení budovy .....	64
1.6.1.5 Popis stávajícího řešení parkování .....	66
1.6.1.6 Význam budovy dle kategorizace.....	66
1.6.1.7 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu .....	66
1.6.1.8 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost .....	67
1.6.2    Koncepce a další využití.....	68
1.6.3    Demolice .....	69
1.6.4    Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Luleč.....	69

1.6.4.1	Popis stanice a urbanistické řešení .....	69
1.6.4.2	Navrhované konstrukční řešení .....	71
1.6.4.3	Technologické zabezpečení budovy a zdravotnické instalace .....	73
1.6.4.4	Schéma funkčního využití – navrhovaný stav .....	74
1.6.4.5	Popis dimenzování prostor budovy stanice .....	75
	Výpočet parkovacích míst .....	75
1.6.4.6	Zastřešení .....	76
	Zastřešení podchodu .....	76
	Zastřešení nástupišť .....	77
1.6.4.7	Přehled obsazenosti budovy a předpokládané náklady na provoz .....	77
1.7	ŽST Vyškov na Moravě .....	78
1.7.1	Stávající stav pozemních objektů v ŽST .....	78
1.7.1.1	Popis stávajícího stavu .....	78
	Popis stanice .....	78
	Popis výpravní budovy .....	84
1.7.1.2	Schéma stávajícího využití výpravní budovy Vyškov na Moravě .....	87
1.7.1.3	Přehled obsazenosti budovy a předpokládané náklady na provoz .....	90
1.7.1.4	Technické zařízení budovy .....	90
1.7.1.5	Popis stávajícího řešení parkování .....	91
1.7.1.6	Význam budovy dle kategorizace .....	92
1.7.1.7	Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu .....	92
1.7.1.8	Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost .....	92
1.7.2	Koncepce a další využití .....	94
1.7.3	Demolice .....	94
1.7.4	Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Vyškov na Moravě .....	94
1.7.4.1	Popis stanice a urbanistické řešení .....	94
1.7.4.2	Navrhované konstrukční řešení a funkční využití objektu .....	97
1.7.4.3	Technologické zabezpečení budovy a zdravotnické instalace .....	98
1.7.4.4	Schéma funkčního využití – navrhovaný stav .....	100
1.7.4.5	Popis dimenzování prostor budov stanice .....	102
	Výpočet parkovacích míst .....	102
1.7.4.6	Zastřešení .....	104
	Zastřešení podchodu .....	104
	Zastřešení nástupišť .....	104
1.7.4.7	Přehled obsazenosti budovy a předpokládané náklady na provoz .....	105
2	Orientační systém .....	106
3	Bezpečnostní prvky .....	106
4	Objektová bezpečnost .....	106
5	Závěr .....	107



# 1 Pozemní objekty budov

## 1.1 Návaznost na infrastrukturní akci a schválenou dokumentaci

Řešené pozemní stavby jsou součástí akce Modernizace trati Brno–Přerov, 2. stavba Blažovice (včetně) – Vyškov (včetně). V rámci stavby dochází k výstavbě nové dvoukolejné trati převážně v nové stopě, na rychlost až 200 km/h. Cílem modernizace trati je nejen významné navýšení traťové rychlosti, ale i zvýšení bezpečnosti a komfortu cestování.

Se změnou kolejového řešení souvisí i nutné stavební úpravy **ŽST Blažovice, ŽST Holubice, ŽST Rousínov a ŽST Luleč**, kde se stávající zastaralé výpravní budovy navrhuje k demolici a navrhuje se výstavba nových, energeticky úsporných a moderních budov optimální velikosti. V **ŽST Komořany u Vyškova** se stávající stanice opouští a ponechává se bez náhrady. V **ŽST Vyškov** bude provedena rekonstrukce výpravní budovy a jsou navrženy nové parkovací stání. Toto řešení je součástí schváleného ZP Modernizace trati Brno–Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov.

V souladu s programem VRT probíhá v současnosti projektová příprava pro modernizaci traťového úseku Brno (mimo) – Přerov (mimo), stavby Modernizace trati Brno–Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov, kde se předpokládá modernizace celého traťového úseku nástupištních hran, kolejí a budov do stavu odpovídajícímu současným normám a požadavkům. Pro 2. stavbu Blažovice – Vyškov probíhá aktuálně schvalování dokumentace pro územní řízení (DÚR odevzdána ke schválení 7/2022).

Tento dokument slouží pro splnění podmínky CK MD a doplňuje původní Záměr projektu.

Uváděné počty předpokládaného obratu cestujících vychází z vybraného dopravního modelu ve studii proveditelnosti.

## 1.2 ŽST Blažovice

### 1.2.1 Stávající stav pozemních objektů v ŽST

#### 1.2.1.1 Popis stávajícího stavu

##### Popis stanice

Železniční stanice Blažovice se nachází v km 16,232 na trati č. 300 Brno – Přerov (- Bohumín) dle knižního jízdního řádu, TÚDÚ 2302D1 – v úseku mezi ŽST Ponětovice a ŽST Holubice. ŽST je součástí mezinárodní transevropské dopravní sítě TEN-T. Ze stanice vychází odbočka na trať č. 340 Brno – Uherské Hradiště (TUDU 2302) a vlečka do cementárny Mokrá u obce Mokrá - Horákov.

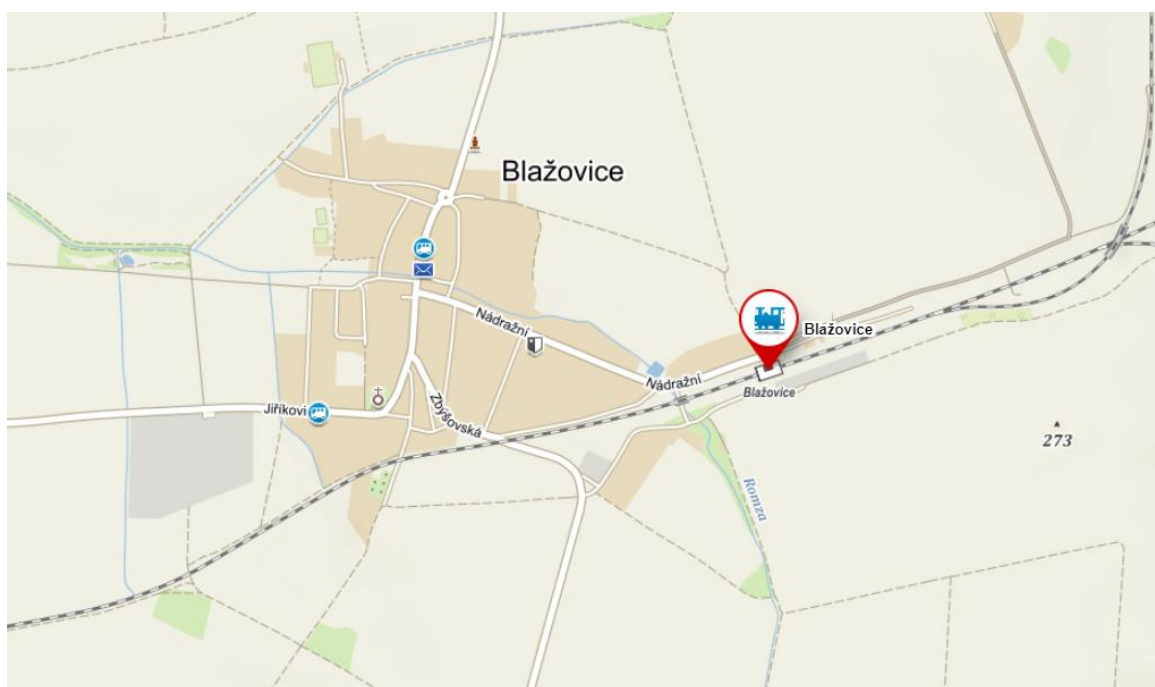
Železniční trať Brno – Přerov je jednokolejná elektrifikovaná železniční trať. Trať vede z Brna přes Újezd u Brna, Vyškov a Kojetín do Přerova. Provoz na trati byl zahájen 30. srpna 1869, v letech 1993–1996 byla provedena elektrifikace celé dráhy. V roce 1934 byla vybudována spojka trati z Holubic do Blažovic na Vlárské dráze. Úsek Blažovice – Holubice – Přerov je součástí celostátní dráhy, navazující úsek Brno – Holubice je kategorizován jako regionální dráha.

Po rekonstrukci provedené v roce 2015 nalezneme ve stanici hlavní koleje trati Brno – Přerov č. 101 a 102 (200 km/h), hlavní koleje vlárské trati č. 1, 1a, 2, 2a (120 km/h), předjízdňé koleje č. 3 (50 km/h), č. 4 (80 km/h) a dále dopravní koleje vlečky CEMO č. 205, 207, 209, 211 a výtažná kolej vlečky CEMO č. 205a.

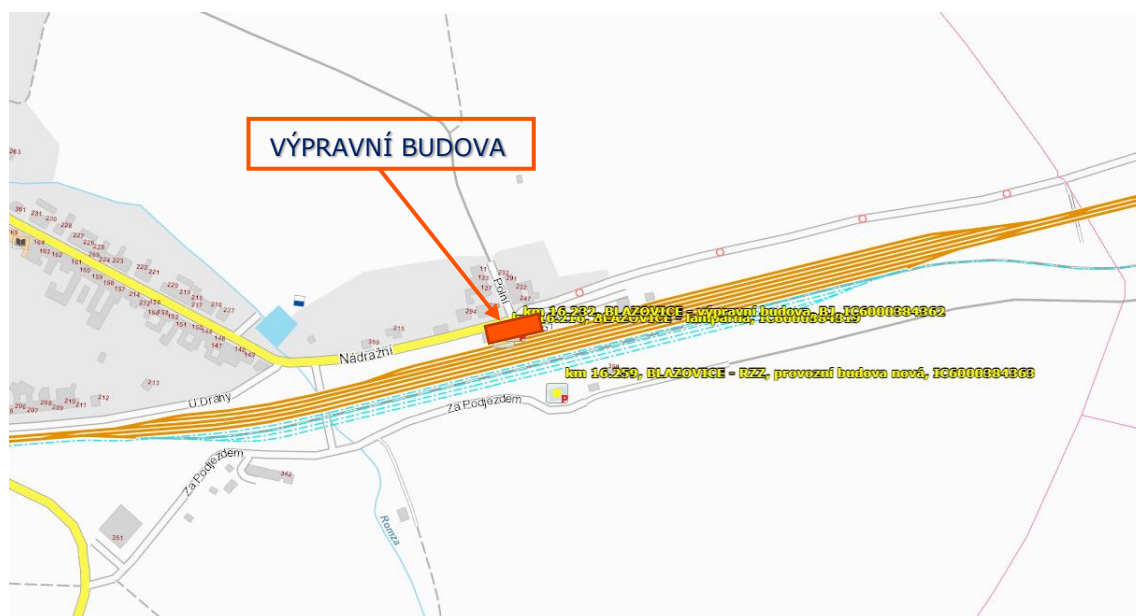
Ve stanici se nachází 6 nástupišť. Nástupiště jsou většinou úrovněová jednostranná, pouze nástupiště č. 6a je úrovněové poloostrovní. Nástupiště č. 5 je sypané, ostatní mají zpevněný povrch. Výšky nástupištních hran se pohybují od 200 mm do 550 mm.

ŽST se nachází ve východní části obce Blažovice. Přístup k ŽST je po stávající komunikaci ul. Nádražní, která vede podél severozápadní strany nádražní budovy. Komunikace vede až od centrální části obce, na kterou je sjezd z hlavní silnice č. 430 Brno – Rousínov a dále. Stávající přístupy na nástupiště jsou po zpevněných přechodech a neumožňují komfortní a bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

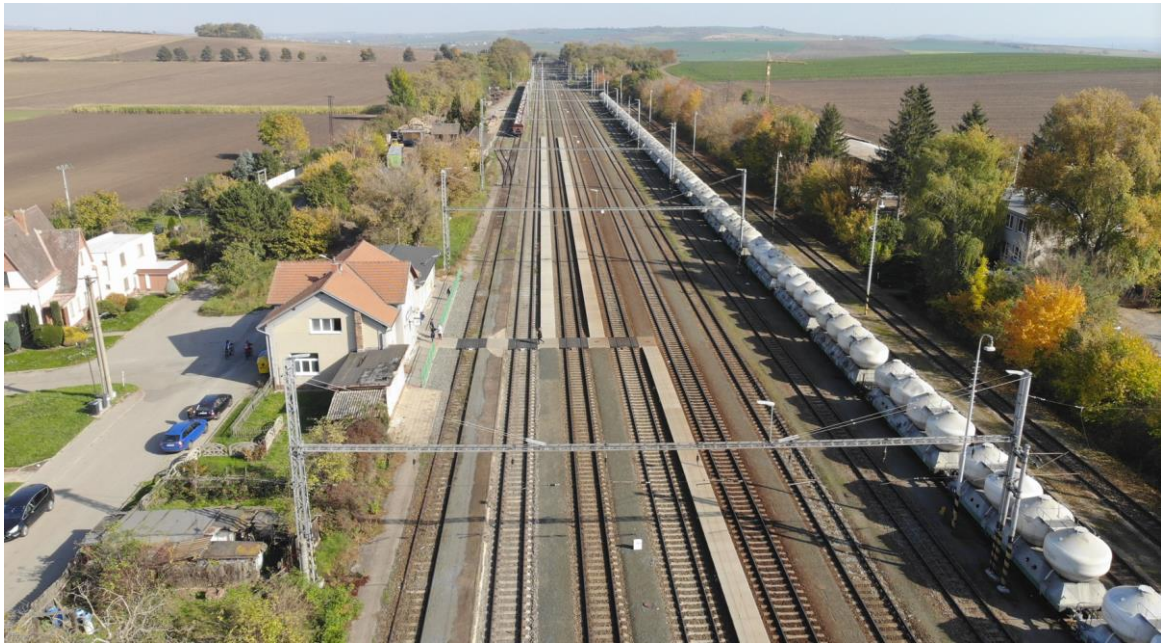
V souladu s programem VRT probíhá v současnosti schvalování DÚR pro stavbu Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov. Součástí stavby je i nová zastávka Blažovice, která bude z důvodu kolize současné ŽST s novým kolejovým řešením přesunuta do nové polohy. Zde se předpokládá uvedení nástupištních hran a kolejí do stavu odpovídajícímu současným normám a požadavkům při rychlosti do 200 km/h.



Obrázek 1 – situační mapa umístění stanice

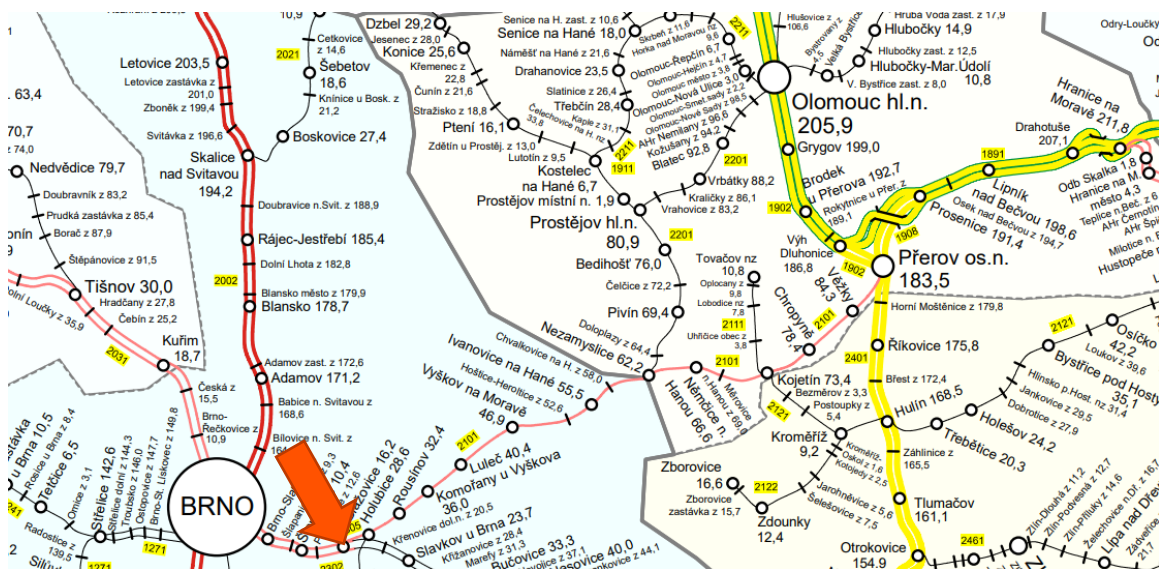


Obrázek 2 – mapa stávajícího kolejového řešení ŽST Blažovice – ISPD mapy



Obrázky 3 a 4 – celkové pohledy na ŽST

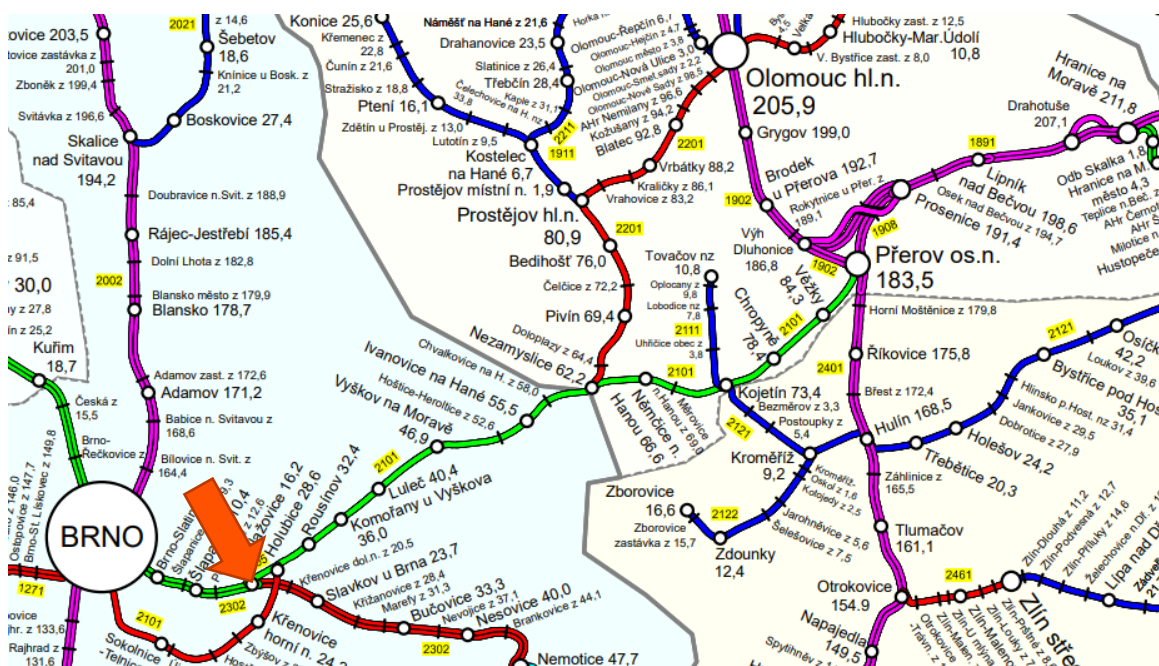




Obrázek 5 – umístění v rámci evropského železničního systému a koridorů

### Tratě transev. žel. systému a tranzitních koridorů

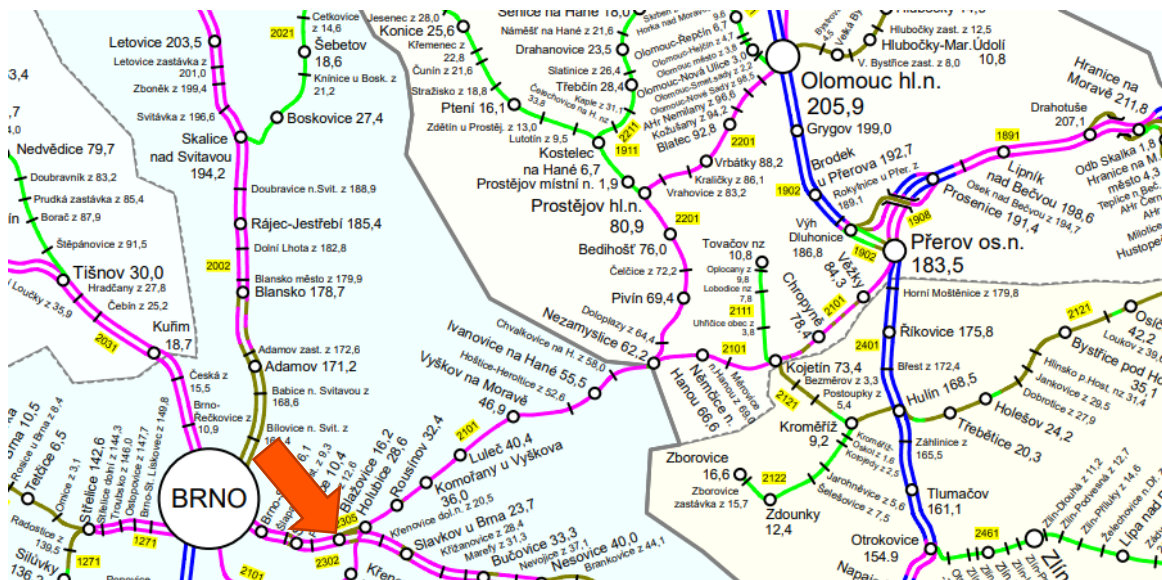
- Koridor I
- Koridor II
- Koridor III
- Koridor IV
- Ost. tratě transev. žel. systému
- Ostatní tratě



Obrázek 6 – kategorizace dráhy

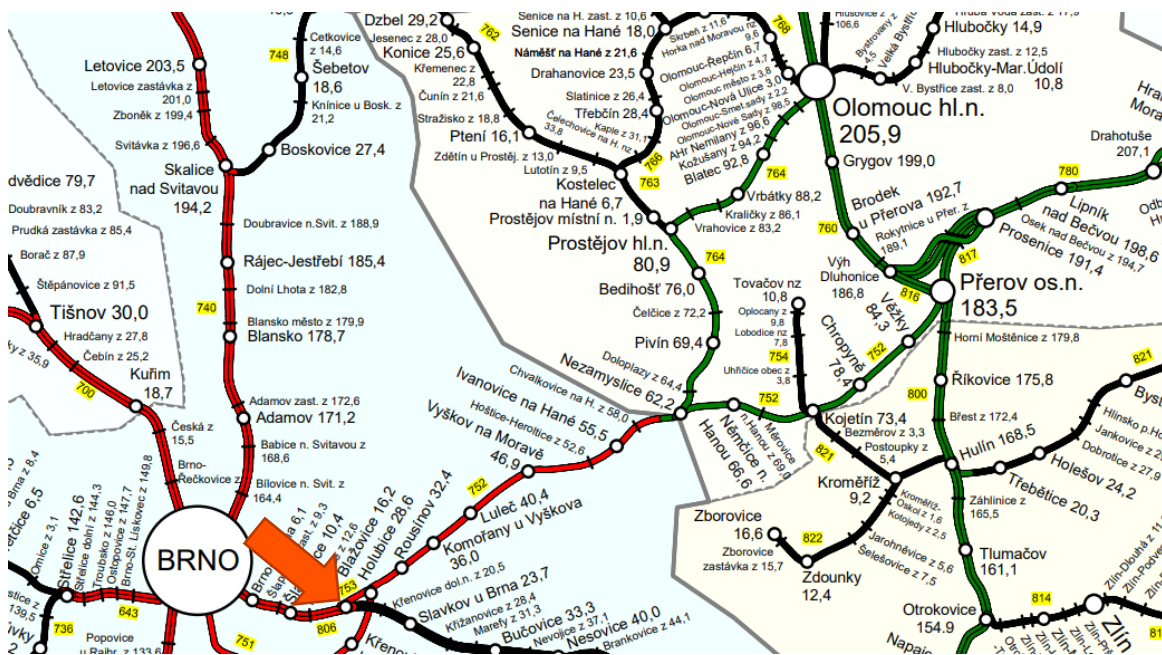
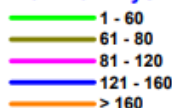
### Kategorie dráhy - charakter trati

- koridorové tratě celost. dr. zařaz. do transev. žel. syst.
- tratě celost. dráhy zařazené do transev. žel. systému
- tratě celost. dráhy - ostatní
- neprovozované tratě celostátní dráhy
- tratě regionální dráhy provozované SŽ
- pronajaté tratě regionální dráhy
- neprovozované tratě regionální dráhy
- provozovaná trať místních drah
- trať místních drah s nepravidelným provozem
- vlečky Správy železnic
- ostatní



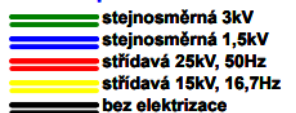
Obrázek 7 – maximální rychlost v traťovém úseku

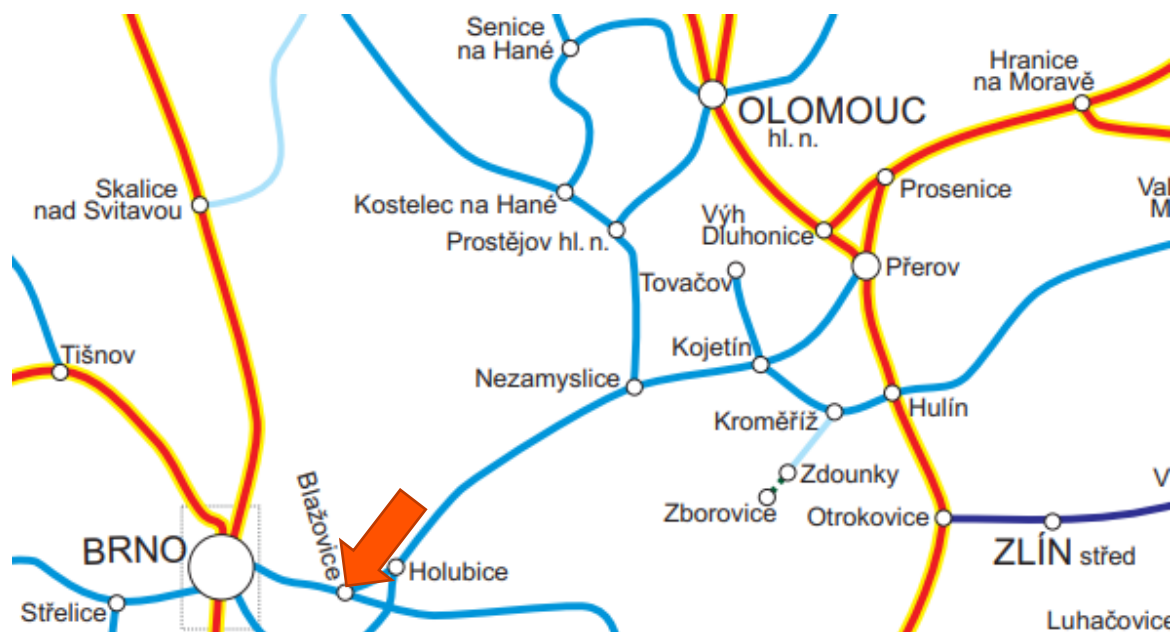
Maximální rychlost sk. přech. 1 a 2



Obrázek 8 – systémy trakčních vedení

Trakční proudová soustava





Obrázek 9 – dovolené traťové třídy zatížení

### Popis výpravní budovy

Výpravní budova je umístěna ve směru na Brno tvoří ji jednopodlažní zděná budova s částečnou podkrovní vestavbou pod strmou střechou. Jednopodlažní část je zastřešena plochou střechou.

Půdorysná plocha výpravní budovy činí cca 259 m<sup>2</sup>, výška cca 9 m a obestavěný prostor 1769 m<sup>3</sup>. Součástí objektu je i samostatná přístavba tzv. „lampárny“, která je jednopodlažní zděná s pultovou střechou. Půdorysná plocha přístavku lampárny činí cca 21 m<sup>2</sup>, výška cca 3,0 m a obestavěný prostor 63 m<sup>3</sup>.

Výpravní budovu tvoří 1 plnohodnotné nadzemní podlaží, podkroví a sklepy. Před budovou u prvního nástupiště se nachází plocha pro čekání cestujících.

Přízemí objektu je dnes z velké části bez využití (komerční prostory kanceláří a skladů, pokladny dopravce). Funkční je dnes v přízemí pouze čekárna spolu s WC pro cestující a prostory pro správce objektu (kotelna, denní místnost) a komunikační prostory (chodby, schodiště). Celé podkroví objektu zaujímá jedna pronajímaná bytová jednotka. V suterénu objektu jsou využity pouze dva sklepy pro potřeby bytu, zbylý prostor je bez využití.

Vnější omítky jsou břizolitové, sokl je opatřen keramickým obkladem. Výplně otvorů jsou z velké části vyměněny a jsou osazeny bezpečnostní dveře v plastovém provedení. Plochy okolo budovy jsou renovované ze skládané nebo zámkové dlažby včetně bezpečnostních prvků pro osoby OOSPO. Přístupy na nástupiště jsou úroňové s upravenými přístupy k nástupištěním hranám k nejvyužívanějším nástupištím.





Obrázek 10 - výpravní budova Blažovice, čelní pohled od kolejiště

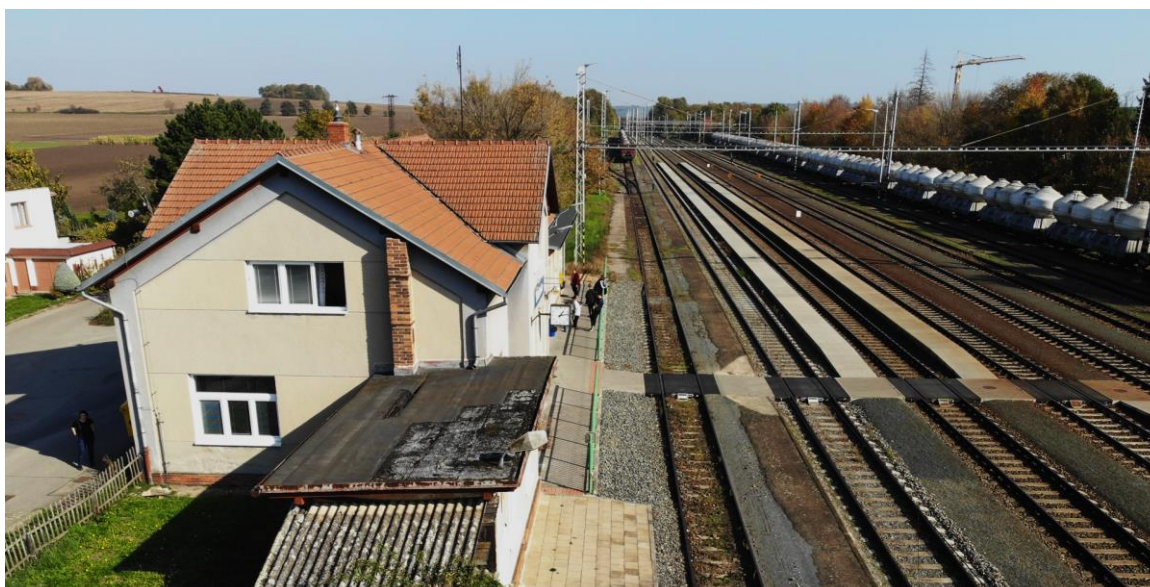


Obrázek 11 - výpravní budova Blažovice, pohled na kolejiště





Obrázek 12 - pohled na budovu od komunikace



Obrázek 13 - pohled na čekací plochu u výpravní budovy

#### 1.2.1.2 Technické zařízení budovy

vodovodní přípojka – napojeno na veřejný vodovodní řad (BVaK)

kanalizační přípojka – napojeno na veřejný kanalizační řad (VaK)

přípojka plynu – napojeno na plynovodní řad

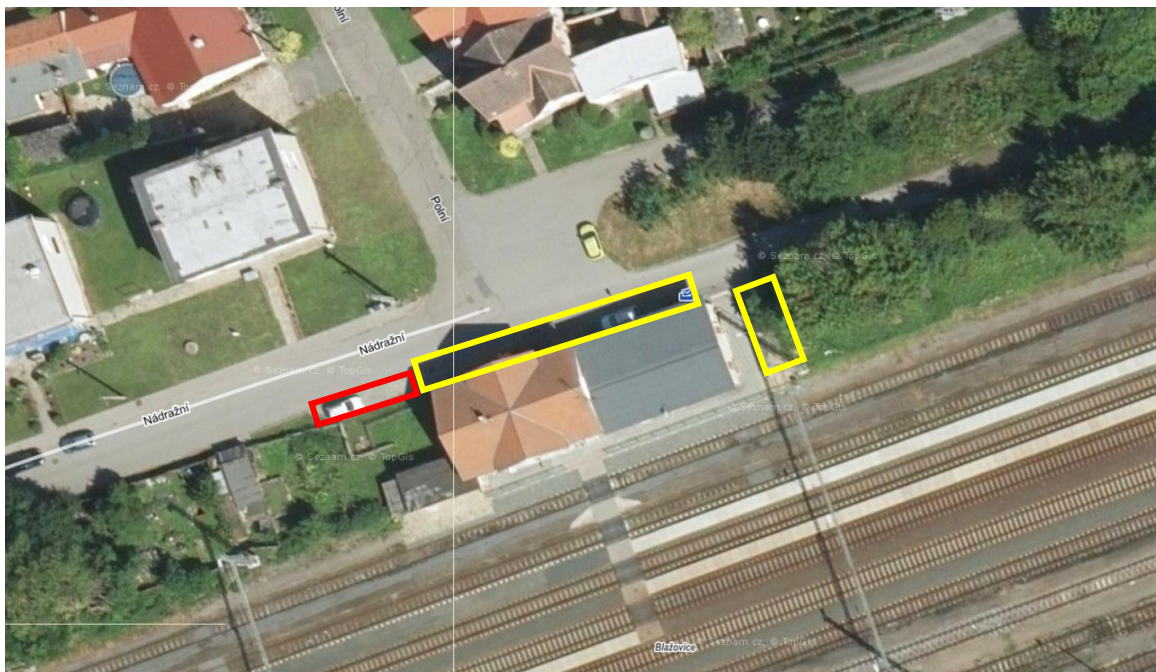
Vytápění:

Vytápění v objektu je teplovodní, zajištěno etážovými plynovými kotly. Ohřev vody je zajištěn v elektrických zásobníkových ohřivačích. Lampárna je bez vytápění a dalších rozvodů-

#### Popis stávajícího řešení parkování

V současnosti probíhá parkování vozidel na zpevněných plochách okolo výpravní budovy. Jsou zde zřízena 2 parkovací místa (červeně). Dále je k parkování využívána zpevněná plocha východně, vedle výpravní budovy (žlutě). Toto místo je však neoficiální a neorganizované.





Obrázky 14 a 15 – stávající parkovací plochy v okolí VB

### 1.2.1.3 Význam budovy dle kategorizace

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie 2021 (Sm 122)	TEN-T	Pořadí kategorizace 2021	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index
331256	stanice	Blažovice	0-399	D	ANO	497	1,105	354

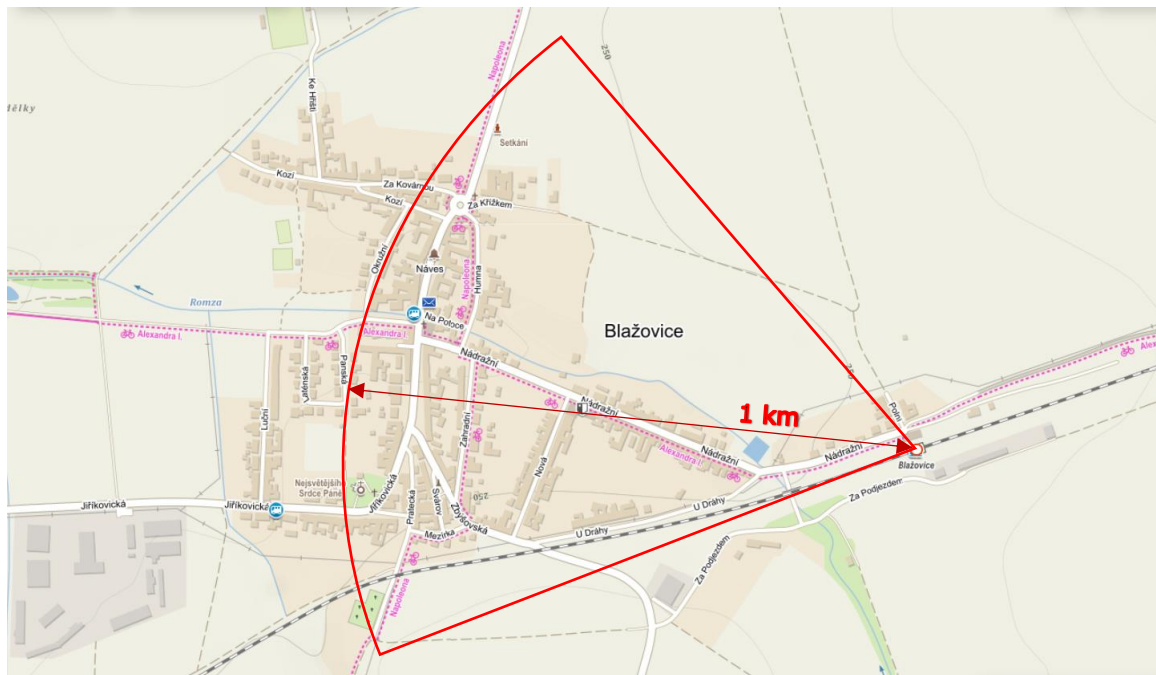
Význam (V)	Stav budovy (S)	K	L	M	P	Památková ochrana	PENB	OŘ	SS	Kraj
2,6	42,49%	1,60	1,00	0,00	0,00	ne	D	BNO	SSV	JHM

Obrázek 16 – informace z „Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží“ (PRRON)

### 1.2.1.4 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu

V bezprostřední blízkosti železniční stanice se nenachází zastávka autobusu VHD. Nejbližší autobusová zastávka „Blažovice, hostinec“ leží ve vzdálenosti 850 m od nádraží na ulici Nádražní a jezdí z ní autobusové spoje č. 710 obsluhující trasu Blažovice - Šlapanice. Odjezdy autobusů ze zastávky jsou v rozmezí 60 minut.

Přímo okolo železniční stanice prochází cyklotrasa Alexandra I. procházející přes Blažovice a Jiřkovice do obce Prace. Tuto protíná v centru Blažovic okružní cyklotrasa Napoleona procházející Šlapanicemi, Tvarožnou, Blažovicemi, Újezdem u Brna, Telnicemi, Sokolnicemi a Kobylnicemi.



Obrázek 17 - situace širších vztahů a docházková vzdálenost

#### 1.2.1.5 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost

Centrum města se nachází přibližně 900 metrů od železniční stanice a soustředí se okolo Masarykova náměstí. Zde se nachází většina občanského vybavení (pošta, základní škola, potraviny apod.). Dále od centra nalezneme místní římsko-katolický kostel a obecní úřad.

Ve vzdálenosti 5,5 km západně leží město Šlapanice, 6 km jihovýchodně město Slavkov u Brna a 13 km západně město Brno.

V okolí ŽST nalezneme následující významné cíle pro pěší turistiku:

- **Žurán:** Vrcholek Žuráně byl vytvořen lidmi v období stěhování národů jako pohřební mohyla. Žulový pomník ve tvaru kvádrů připomíná místo, odkud Napoleon Bonaparte řídil operace svých jednotek v průběhu bitvy u Slavkova. Pomník je doplněn bronzovou plastikou znázorňující reliéf tehdejšího bojiště.
- **Stezka smíření Jiřkovice:** Stezka, kterou tvoří patnáct zastavení, byla otevřena 17. listopadu roku 2014. Procházka po ní směřuje k zamyšlení, uvolnění a meditaci.

### 1.2.2 Koncepce a další využití

Schválený ZP řeší novou železniční zastávku v nové lokalitě, respektující směrové a výškové řešení modernizované trati, která byla odsouhlasena v rámci Studie proveditelnosti a Záměru projektu. Stávající výpravní budova koliduje s novým kolejovým řešením. V rámci realizace stavby tedy dojde k její demolici. V nové lokalitě, v oblasti zhlaví stanice, vznikne nová zastávka, která bude svou velikostí, vybavením a energetickými standardy odpovídat dnešním potřebám. V zastávce jsou navrženy nové přístřešky pro cestující a nový technologický objekt.

Navržené koncepční řešení přinese nejen úspory finančních prostředků, ale také zásadním způsobem zjednoduší realizaci stavby jako takové. Výsledkem těchto opatření bude nové a hospodárné nádraží splňující současné požadavky na provoz, ekologii, ekonomii a v neposlední řadě i estetiku a kulturu cestování vlakem.

V rámci Záměru projektu jsou v nové lokalitě zastávky Blažovice navrženy nové prostory pro čekání cestujících (přístřešky), nástupiště a parkoviště s parkovacími místy dle Koncepce pro nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

V rámci Záměru projektu bylo uvažováno s těmito variantami řešení - varianta celkové rekonstrukce VB (zavrhnuto z důvodu kolize stávajícího objektu s navrženým kolejovým řešením, lokalita nevyhovuje z hlediska navrženého nástupního bodu), novostavba na stávajícím místě (zavrhnuto z důvodu kolize stávající polohy s navrženým kolejovým řešením, lokalita nevyhovuje z hlediska navrženého nástupního bodu) a novostavba na novém místě (v nové lokalitě dle přeložky trati, preferovaná varianta).

### 1.2.3 Demolice

Jelikož je stávající výpravní budova v kolizi s novým kolejovým řešením, je v rámci schváleného Záměru projektu navržena její demolice.

Výpravní budova není dle hodnocení PRON v dobrém stavu (opotřebení 42,49%)

Demolice objektu stávající výpravní budovy musí probíhat v souladu se zpracovaným POV v dalším stupni dokumentace a při demolici musí být dbáno na bezpečnost osob pohybujících se v okolí probíhající stavby a vlakové dopravy.

### 1.2.4 Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Blažovice

#### 1.2.4.1 Popis stanice a urbanistické řešení

Navržené technické a dopravní řešení ŽST Blažovice vychází z cílového stavu traťových kolejí trati Brno – Přerov, které samotnou stanici míjí a jsou propojkovány pouze na brněnském zhlaví. Stanice bude prodloužena směrem na Brno, je navržena v nové poloze za hřbitovem,

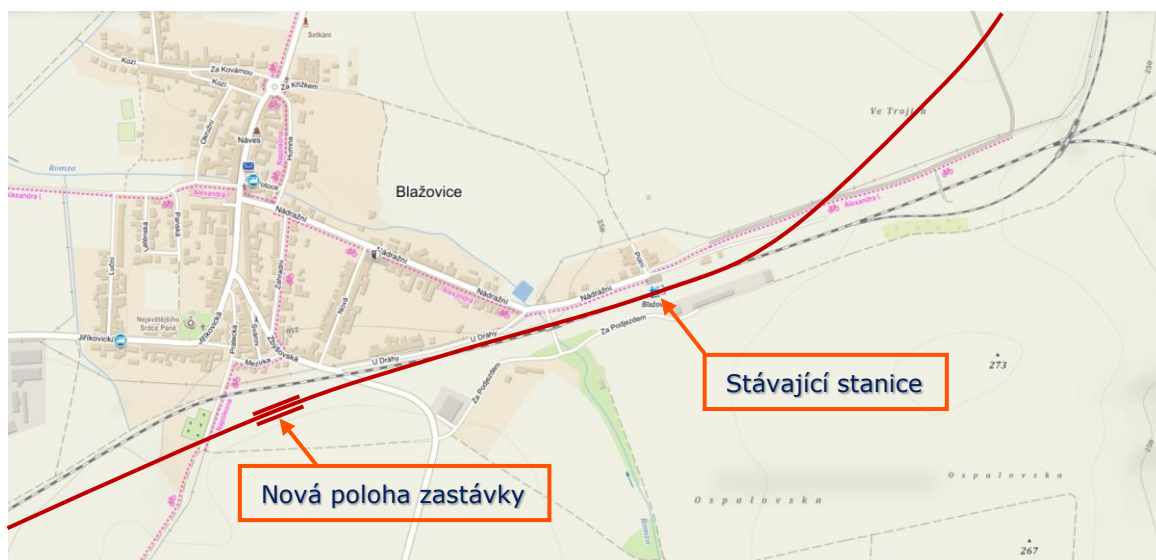


kde je uvažováno kolejové propojení trati Brno – Veselí nad Moravou a modernizované trati Brno – Přerov pro rychlost 100 km/h.

Z důvodu již naplněné kapacity jednokolejného úseku Blažovice – Přerov bude výhledový rozsah dopravy podobný stávajícímu stavu. Je však uvažováno s vyšším počtem vlaků a změnami v linkovém vedení železniční stanice.

Návrh prodloužení stanice reflektuje nové směrové a výškové řešení modernizované trati. Nová zastávka byla navržena s ohledem na frekvenci cestujících v lokalitě, proudy cestujících a možnosti parkování. Předpokládaný obrat cestujících je **600** cestujících /den.

**\*) neveřejný údaj**



**Obrázek 18 – situace širších vztahů**

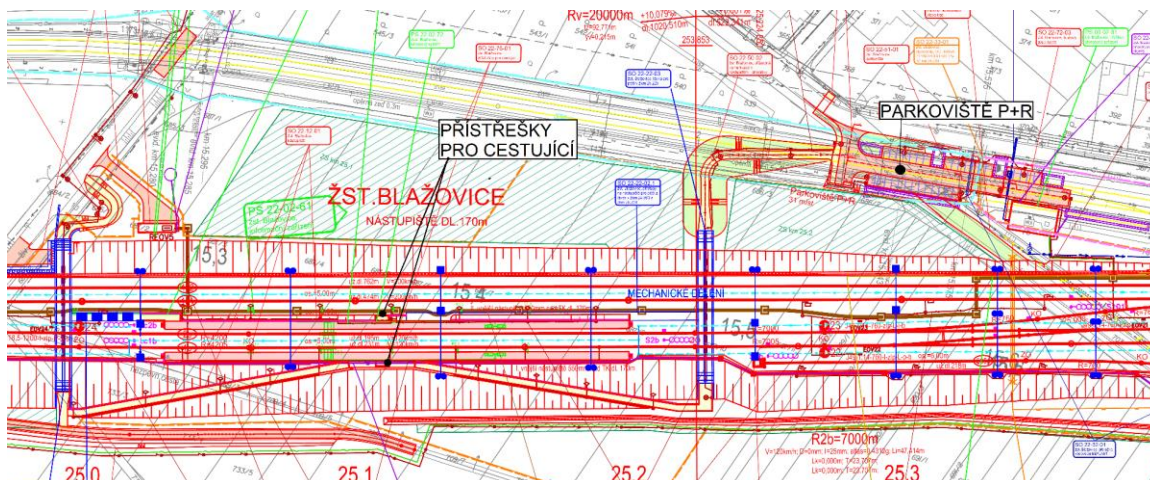


**Obrázek 19 - docházková vzdálenost vzhledem k nové poloze ŽST**

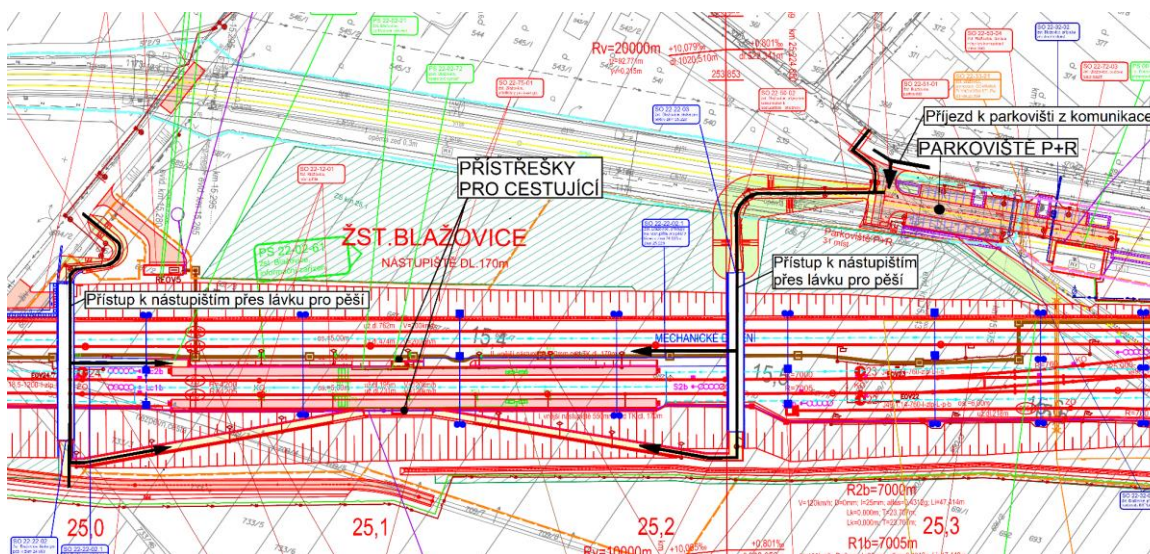
V rámci stavby dojde ke zrušení nástupišť ve stávající poloze a ke zřízení nových na zhlaví stanice, čímž budou přisunuta blíže k obci. Nástupiště jsou navržena normová tvaru L bez konzolových desek a budou zřízena u hlavních kolejí vlárské trati. Jedno nástupiště bude vnější a jedno ostrovní jednostranné, obě délky 170 m a až do rychlosti 200 km/h včetně. Příklad k nástupištím je řešen nadchodovými lávkami a chodníky ve sklonu. Koleje u nástupišť budou prodlouženy na užitnou délku 780 m tak, aby bylo dosaženo 30 m mezi koncem nástupiště a návěstidlem.

Během přestavby stanice bude provoz od Šlapanic do Slavkova u Brna a jízdy na vlečku Cementárna Mokrý zabezpečen mobilním provizorním zabezpečovacím zařízením v kontejnerech s provizorní kabelizací.

Vnitřní zařízení staničního zabezpečovacího zařízení bude umístěno v technologických prostorech nové technologické budovy navržené ve stanici na místě původní demolované technologické budovy.



Obrázek 20 – situace umístění nové zastávky a nástupiště



Obrázek 21 - schéma toku cestujících

#### 1.2.4.2 Navrhované konstrukční řešení

Na každém ze dvou nástupišť bude umístěn jeden přístřešek pro cestující. Navrženy jsou samostatně stojící ocelové přístřešky obdélníkového půdorysu se zadní stěnou a bočnicemi vhodné na jednostranné nástupiště. Základní modul přístřešku A x B, možno rozšiřovat o libovolný počet modulů stejné délky. Dle dopravní technologie zde bude nástup do jednoho vlaku pouze minimální, proto byl navržen u každého nástupiště pouze nejmenší přístřešek (dle ČSN 73 4959 je minimální plocha přístřešku 6m<sup>2</sup>). V každém přístřešku bude osazen integrovaný mobiliář – lavička, info vitrina, odpadkový koš na tříděný odpad.

Toto řešení je v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

#### 1.2.4.3 Popis dimenzování prostor budov stanice

Návrh počítá s vybudováním nových zastřešených prostor na nástupištích - přístřešků, které budou respektovat vizuální ráz zastávky a zároveň budou respektovat PO-23/2019-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky. V souladu s TNŽ 73 4955 „Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD“ je nová zastávka navržena a posuzována jako bezbariérová včetně přístupů na nástupiště.

Celková zastřešená plocha na všech nástupištích dohromady je uvažována dle TNŽ 17,3 m<sup>2</sup>.

Pro vyčkávání cestujících na spoj jsou určena místa sezení v prostorech krytých přístřešků u krytého nástupiště. Vzhledem k navrženému následnému intervalu spojů v zastávce bude čekací doba minimální.



Z důvodu kompletní modernizace trati a řešení nových traťových (směrových a výškových) poměrů je nevhodnější řešení stavby v rámci této infrastrukturní akce.

V nově navržené lokalitě železniční stanice vznikne dostatek vhodných parkovacích ploch pro umístění odstavů automobilů i jízdních kol.

### **Výpočet parkovacích míst**

#### **Výpočet parkovacích míst pro automobily dle SŽ PO -11/2020-GŘ**

Dle předpisu SŽ PO -11/2020-GŘ je stanoven minimální počet **21 parkovacích míst**.

Navržený počet parkovacích stání pro ŽST Blažovice:

	Požadavek min	Navrhovaný stav
Systém P+R:	20	19 + 1 ZTP
Systém K+R:	0	0
Plochy pro Taxi:	0	0
Parkování zaměstnanců Správy železnic:	1	1

#### **Samotný výpočet:**

$$N_{\text{žst}} = P_Z * k_Z * k_I + P_C * k_A * k_I + P_{K+R}$$

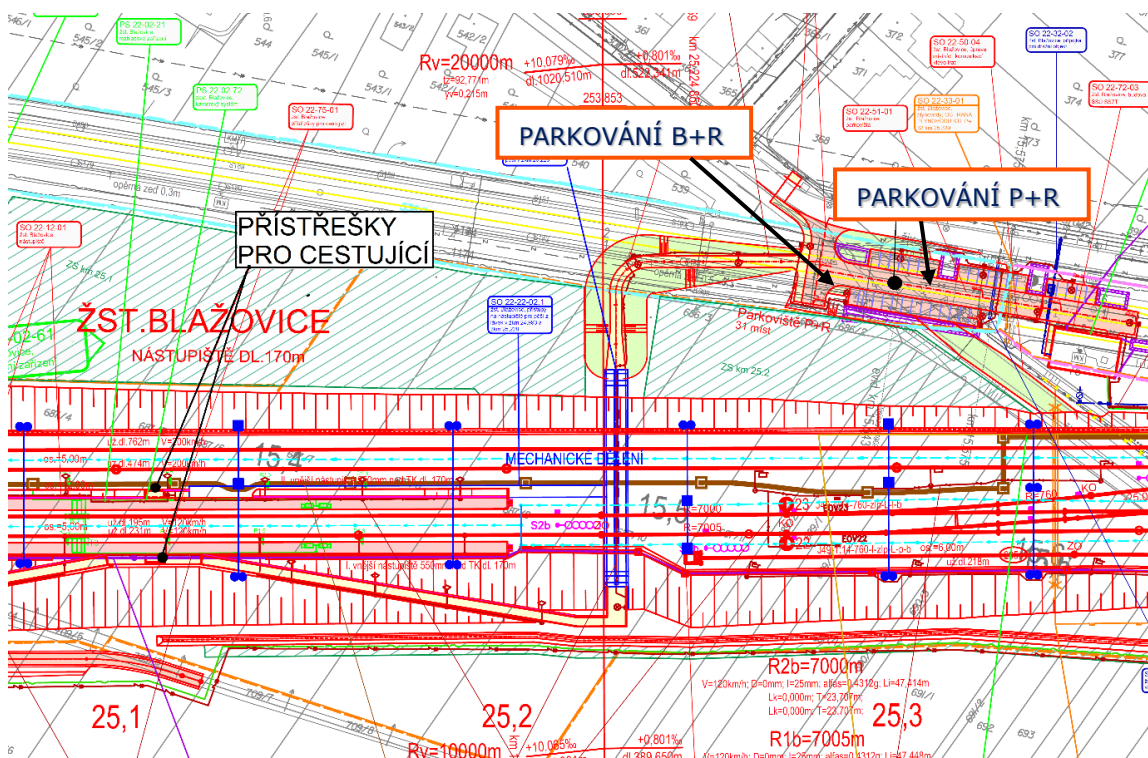
$$N_{\text{žst}} = 1 * 1/4 * 1 + 600/2 * 1/15 * 1 + 0 = 0,25 + 20 + 0 = 20,25 \quad \text{*) neveřejný údaj}$$

$$N_{\text{žst}} = \mathbf{21 \text{ míst}} = \text{výpočtová hodnota ideální}$$

Celkově je tedy v zastávce požadováno **21 nových** parkovacích míst pro cestující v bezprostřední blízkosti zastávky pro odstav vozidel. Je navrženo 20 parkovacích míst P+R, z toho dle požadavku vyhlášky 398/2009 Sb., §4, odst. 2) 1 parkovací místo jako vyhrazené stání pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace – ZTP. Jedno odstavné místo je určeno pro zaměstnance SŽ. Místa pro parkování typu K+R se zde nenavrhují, jelikož je možno k zastavení vozidel využít navržených parkovacích míst, případně přilehlých zpevněných ploch.

Celkově tedy je potřebné zřídit na pozemcích Správy železnic minimálně 21 parkovacích míst. S ohledem na provedená místní šetření a návrhový stav lokality je v blízkosti zastávky celkově navrženo 31 parkovacích míst pro odstav vozidel. V souladu s Vyhláškou č. 266/2021, § 48 b. uvažujeme s přípravou pro elektromobitu pro 6 parkovacích míst pro veřejnost.

Umístění parkovacích míst je patrné ze situačního výkresu:



Obrázek 22 – situace parkování novostavby zastávky Blažovice

Na základě výpočetního vztahu, který stanovuje minimální počet zaparkovaných jízdních kol součinem části denního obratu cestujících, koeficientem využití parkovacích ploch a koeficientem vyjadřujícím rozvinutost cyklo dopravy v lokalitě, bude součástí Záměru projektu vybudování parkovacích míst pro kola.

### Výpočet parkovacích míst pro kola dle SŽ PO -11/2020-GR

Samotný výpočet:

$$P_{zk} = (600/2) * 0,1 * 0,3$$

\*) neveřejný údaj

$$P_{zk} = 9 \text{ míst}$$

Celkový počet výpočtových míst je **9 odstavů**. Odstavy pro kola budou provedeny uzamykatelnými cyklostojany s přípravou pro možnost dobíjení elektrokol.

## 1.3 ŽST Holubice

### 1.3.1 Stávající stav pozemních objektů v ŽST

#### 1.3.1.1 Popis stávajícího stavu

##### Popis stanice

Železniční stanice Holubice leží v km 28,593 jednokolejné elektrifikované trati č. 300 Brno – Přerov (- Bohumín) dle knižního jízdního řádu, TÚDÚ 2101 E1 – v úseku mezi ŽST Blažovice a ŽST Rousínov. Z hlediska umístění v železniční síti je zastávkou mezilehlou. ŽST není součástí mezinárodní transevropské dopravní sítě TEN-T.

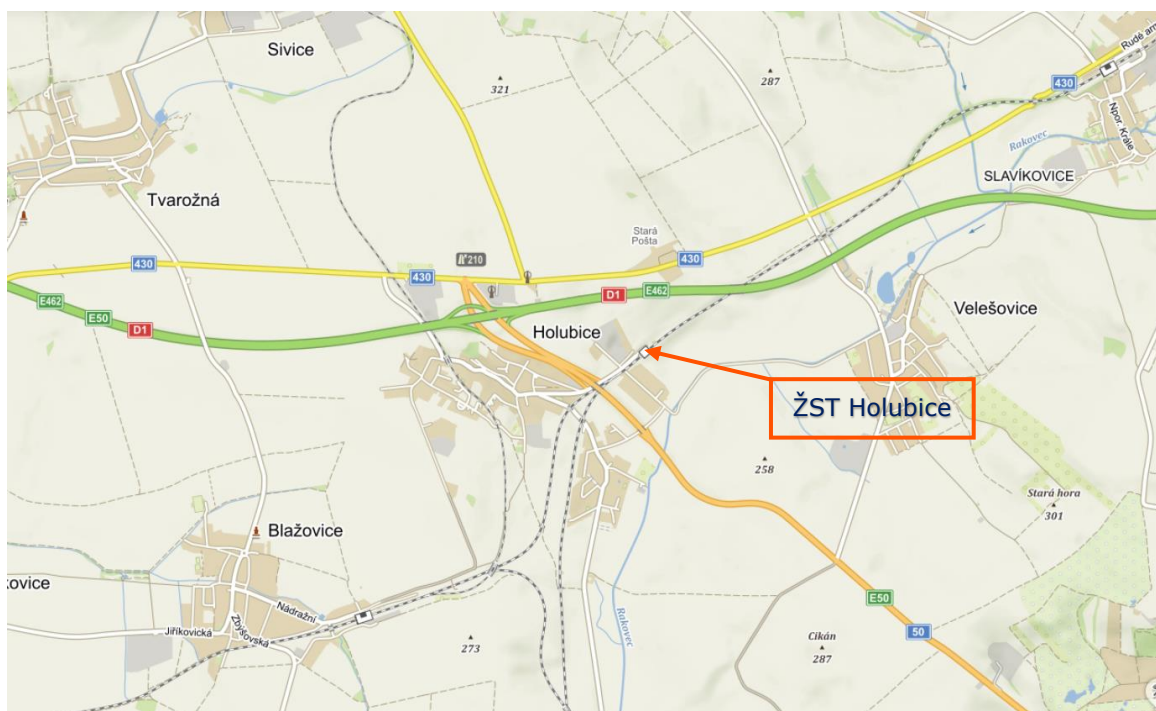
Železniční trať Brno – Přerov je jednokolejná elektrifikovaná železniční trať. Provoz na trati byl zahájen 30. srpna 1869, v letech 1993–1996 byla provedena elektrifikace celé dráhy. V roce 1934 byla vybudována spojka trati z Holubic do Blažovic na Vlárské dráze. Úsek Blažovice – Holubice – Přerov je součástí celostátní dráhy, navazující úsek Brno – Holubice je kategorizován jako regionální dráha.



ŽST se nachází v okrajové části obce Holubice. Přístup k ŽST je po stávající komunikaci č. 4163, která vede podél severní strany výpravní budovy a napojuje se dále na silnici č. 430, hlavní tah mezi Brnem a Vyškovem. Přístup ke kolejišti je v současnosti umožněn kolem výpravní budovy, avšak stanice v současnosti není využívána pro odbavení cestujících.

V současné době se k parkování využívá plocha před výpravní budovou.

V souladu s programem VRT probíhá v současnosti schvalování DÚR pro stavbu Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov, jejíž součástí je i nová zastávka Holubice umístěná v nové lokalitě, kde se předpokládá uvedení nástupištních hran a kolejí do stavu odpovídajícímu současným normám a požadavkům při rychlosti do 200 km/h.



Obrázek 23 – situační mapa umístění stanice



Obrázek 24 – mapa stávajícího kolejového řešení ŽST Holubice – ISPD mapy





**Obrázek 25 – celkový pohled na stanici**

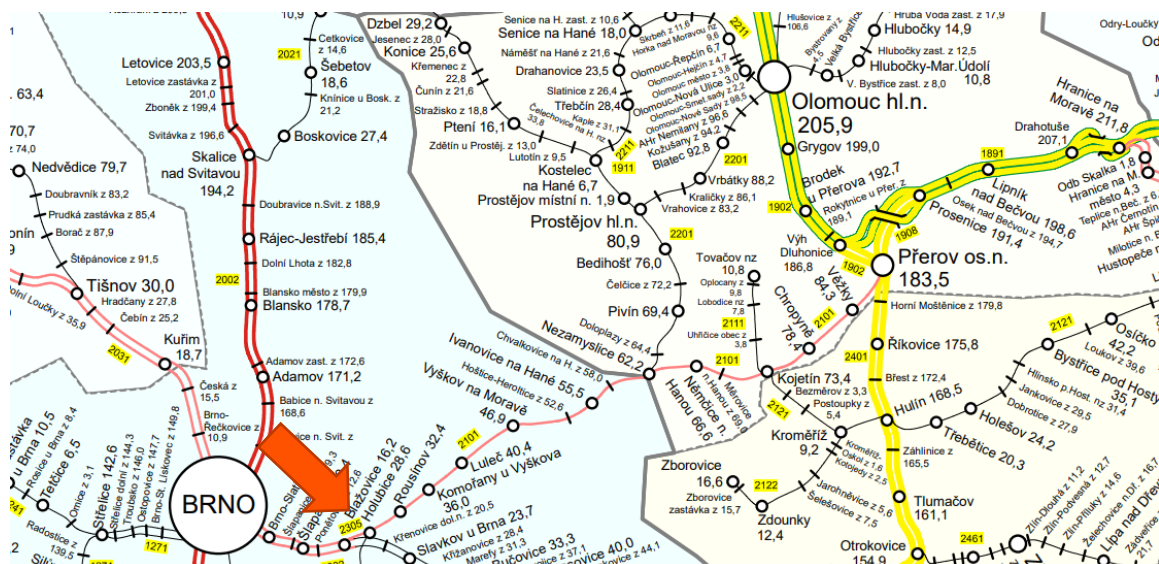


**Obrázek 26 – pohled na stanici směrem na Rousínov**





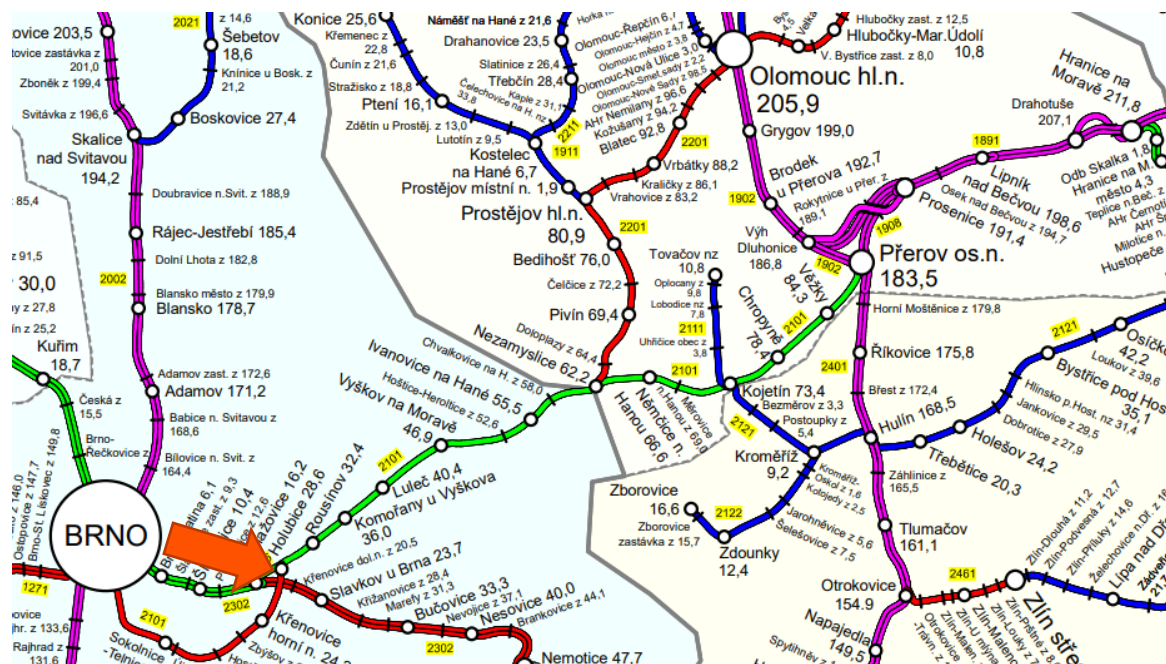
Obrázek 27 – pohled na stanici směrem na Brno



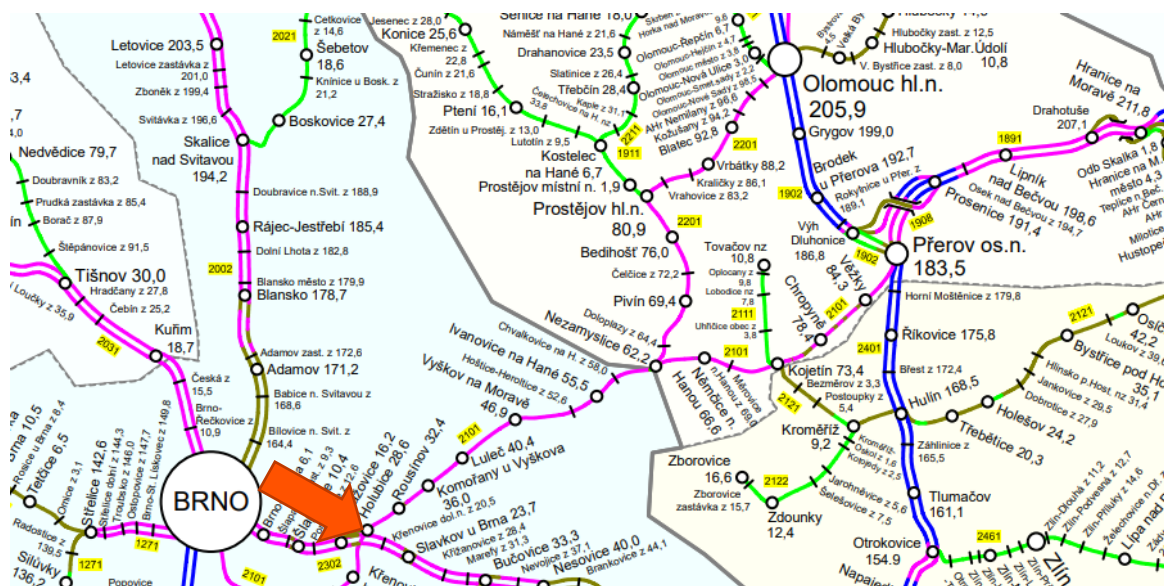
Obrázek 28 – umístění v rámci evropského železničního systému a koridorů

#### Tratě transevr. žel. systému a tranzitních koridorů

- Koridor I
- Koridor II
- Koridor III
- Koridor IV
- Ost. tratě transevr. žel. systému
- Ostatní tratě

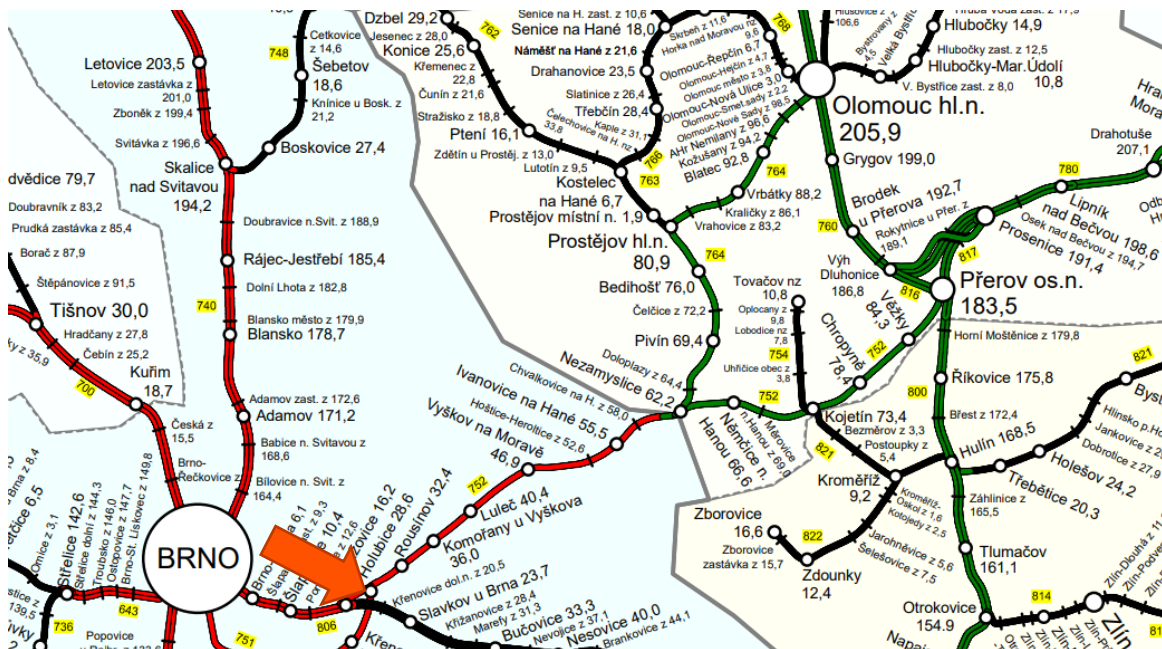


Obrázek 29 – kategorizace dráhy



Obrázek 30 – maximální rychlost v traťovém úseku

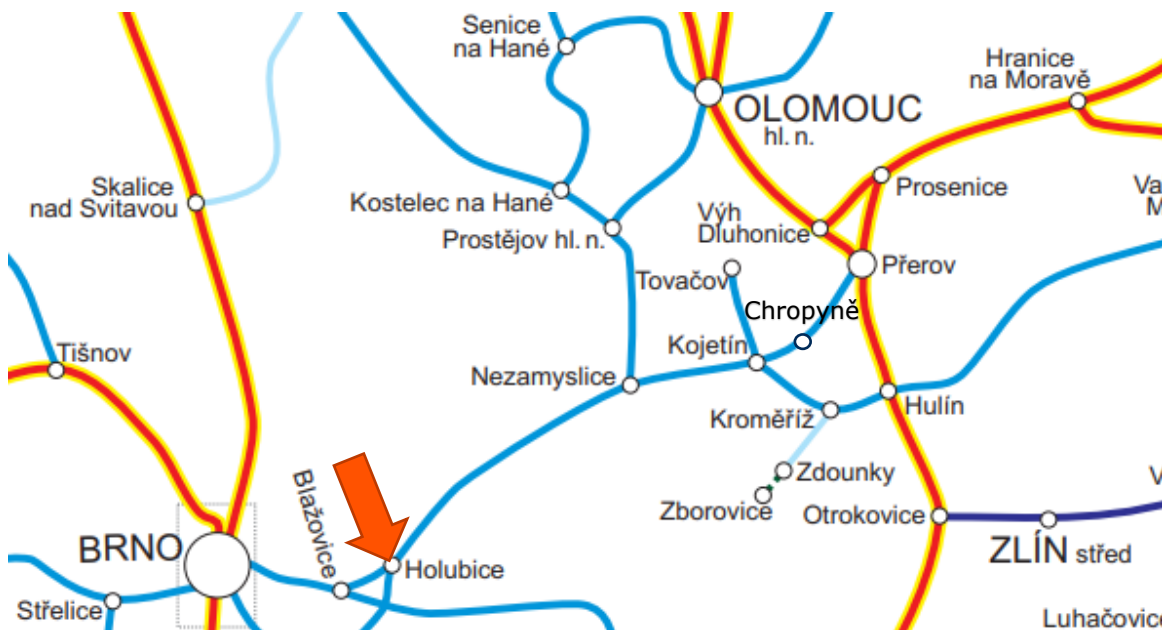




Obrázek 31 – systémy trakčních vedení

#### Trakční proudová soustava

- stejnosměrná 3kV
- stejnosměrná 1,5kV
- střídavá 25kV, 50Hz
- střídavá 15kV, 16,7Hz
- bez elektrizace



Obrázek 32 – dovolené traťové třídy zatížení

- A1 (16 t / 5 t)
- B1 (18 t / 5 t)
- B2 (18 t / 6,4 t)
- C2 (20 t / 6,4 t)
- C3 (20 t / 7,2 t)
- C4 (20 t / 8 t)
- D2 (22,5 t / 6,4 t)
- D3 (22,5 t / 7,2 t)
- D4 (22,5 t / 8 t)

### **Popis výpravní budovy**

Výpravní budova je umístěna ve směru na Brno. Půdorysná plocha výpravní budovy činí přibližně 218 m<sup>2</sup>, výška cca 9 m a obestavěný prostor 2527 m<sup>3</sup>.

Budova však není v současnosti využívána pro účely osobní drážní dopravy z důvodu, že ve stanici nezastavují vlaky osobní dopravy a stanice není uváděna v jízdním řádu.

Výpravní budova Holubice představuje výjimku z typizovaných budov Moravskoslezské severní dráhy. Postavila ji roku 1888 společnost Státní dráhy (StEG) podle upraveného vlastního plánu budovy I. třídy místních drah současně s novou stanicí pro spojkou Blažovice – Holubice.

Budovu železniční stanice tvoří celistvý částečně podsklepený objekt se třemi nadzemními podlažími.

K budově přináleží samostatný objekt bývalých veřejných WC.

Přízemí objektu výpravní budovy je dnes z velké části bez využití (prostory pro cestující, pokladny dopravců se zázemím). Funkční je dnes v přízemí pouze dopravní kancelář se zázemím, ostatní prostory pro správce objektu (reléová místnost) a komunikační prostory (chodby, schodiště). Celé první a druhé patro zaujímají tři bytové jednotky, které jsou plně obsazeny nájemci. Celý suterén objektu se využívá jako sklepní prostory pro bytové jednotky.

Okenní výplně objektu jsou převážně původní dřevěná, místy byly nahrazeny plastovými. Hlavní vstupní dveře do budovy jsou provedeny jako bezpečnostní plastové. Budova je vytápěná plynovými kotly různého stáří. Fasáda budovy je břizolitová v celé výšce, s lokálními okrasnými prvky. Střešní krytinu tvoří betonové skládané tašky, místy opravované lokálními vysprávkami, které však nekorespondují s původní krytinou. Bytové jednotky umístěné v budově jsou vytápěny lokálními plynovými kotly.







Obrázky 33, 34 a 35 – výpravní budova Holubice, pohledy od kolejíště

#### 1.3.1.2 Technické zařízení budovy

vodovodní přípojka – napojeno na veřejný vodovodní řad (VaK)

ohřev vody – lokální EOV

vytápění – dopravní kancelář + pokladny – akumulční kamna

5 bytů – prázdné/neobsaditelné (1x přímotopy, 4x kamna- tuhá paliva)

plyn – nezaveden, bez plynu

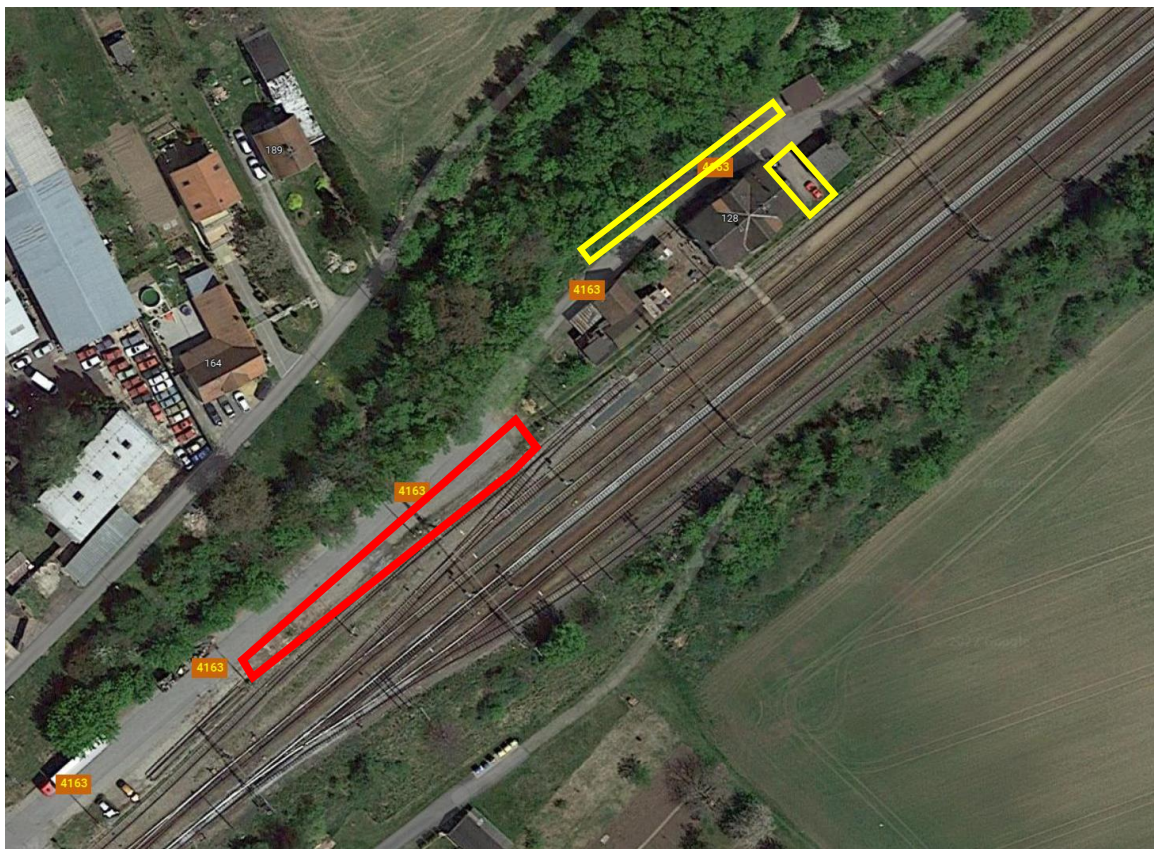
kanalizační přípojka – napojeno na veřejný kanalizační řad (VaK)

elektrický rozvaděč – umístěn ve vestibulu

#### 1.3.1.3 Popis stávajícího řešení parkování

V současné době se k parkování využívá velká zpevněná plocha z pohledu od komunikace vpravo od výpravní budovy (červeně) a dále zpevněná plocha přímo přiléhající k VB zleva a podélné stání u komunikace vedoucí v bezprostřední blízkosti objektu (žlutě).





**Obrázek 36 – stávající parkovací plochy v okolí VB**

#### **1.3.1.4 Význam budovy dle kategorizace**

Výpravní budova není součástí PRRON, neslouží pro odbavení cestujících.

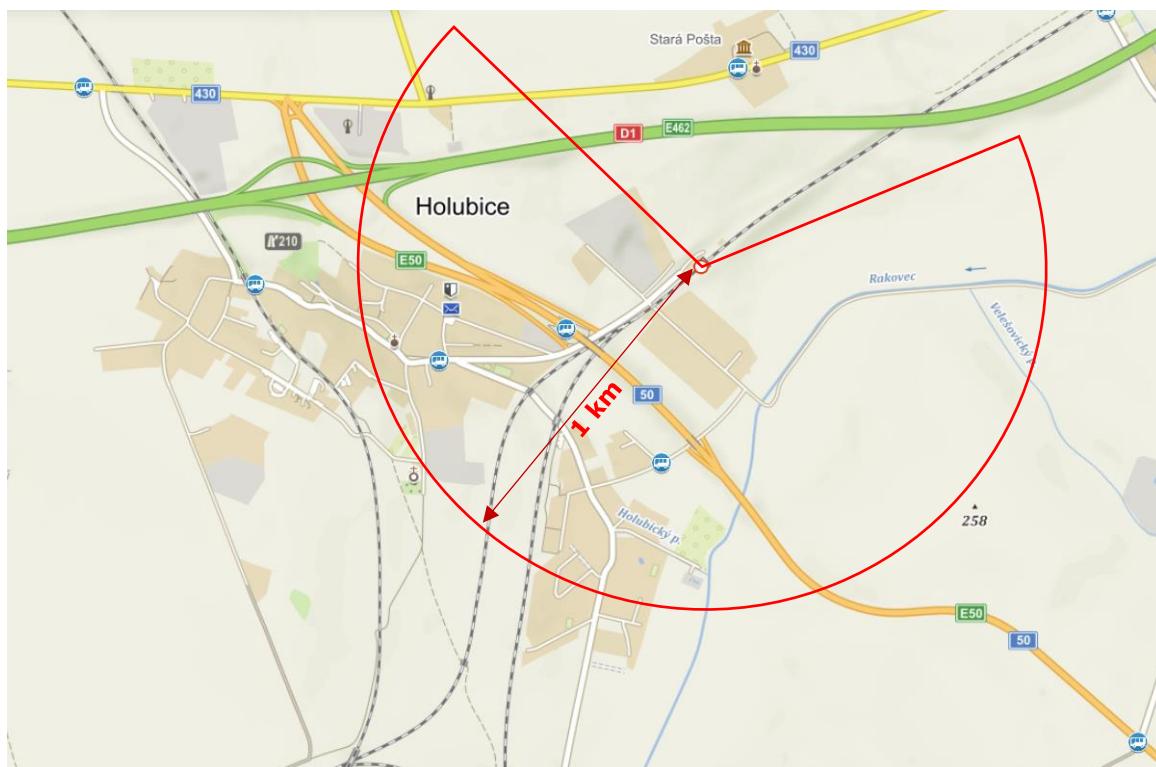
#### **1.3.1.5 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu**

V současnosti se stanice nachází přibližně 500 metrů od hlavního sjezdu do obce z hlavní silnice č. 50 (E50), která je hlavním tahem mezi Brnem a Uherským Hradištěm a dále vede směrem na Slovensko.

Nejbližší autobusová zastávka VHD se nachází přibližně 500 m jihozápadním směrem. Jedná se o zastávku „Holubice, nadjezd“ a je obsluhována linkami č. 106 na trase Brno – Kyjov a č. 602 na trase Brno – Bučovice. Frekvence autobusové dopravy je zde v rozmezí 20-22 spojů za den. Ve městě se nachází ještě 2 zastávky linky 601.

V širším okolí ŽST Holubice prochází tři cyklostezky. První cyklostezka č. 5136 vede z Pozořic do Velešovic a prochází přibližně 1,3 km od výpravní budovy. Druhá a třetí cyklotrasa se kříží v blízké obci Blažovice a jsou jimi cyklotrasa Alexandra I. a okružní cyklotrasa Napoleona.





**Obrázek 37 - situace širších vztahů a docházková vzdálenost**

#### **1.3.1.6 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost**

Centrum obce a většinu občanského vybavení a služeb nalezneme v docházkové vzdálenosti do 1 km od železniční stanice.

Ve vzdálenosti 7,5 km západně leží město Šlapanice, 5 km jihovýchodně město Slavkov u Brna a 15 km západně město Brno.

Vzhledem k probíhající výstavbě mnoha developerských projektů, bytové a občanské výstavby, dochází k významnému nárůstu obyvatel, především z Brna a Brna-venkova, případně z přilehlých obcí. V obci došlo a stále dochází k budování volnočasových projektů, hřišť, silnic a jiných ploch. Vzhledem k uvedenému lze v obci do budoucna předpokládat také rozvoj cyklodopravy. S rozvojem obce koresponduje i nově navržená lokalita železniční stanice, která se nově přiblíží centru obce.

Zajímavými turistickými cíli ve městě a blízkém okolí jsou např.:

- **Kaple sv. Gotharda a kříž** - barokní kaple pochází z roku 1769.
- **Muzeum Bitvy u Slavkova – Stará Pošta** - v muzeu, které sídlí v místnosti, kde se konala strategická porada císaře Napoleona s jeho maršály, si mohou návštěvníci prohlédnout exponáty vztahující se k Bitvě tří císařů.

#### **1.3.2 Koncepce a další využití**

Schválený ZP řeší novou zastávku v nové lokalitě, respektující směrové a výškové řešení modernizované trati, která byla odsouhlasena v rámci Studie proveditelnosti a Záměru projektu. Dle těchto dokumentů bude stávající ŽST Holubice zrušena a po výstavbě navržené přeložky trati dojde k demontáži stávající trati a k rekultivaci krajiny. Stávající výpravní budova bude poté pro Správu železnic nadále bez využití, a tedy bude postradatelná. Výpravní budova se tímto stane zbytným majetkem a bude s ní nakládáno dále dle Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, kapitola 4.14 - Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi.

V rámci Záměru projektu bylo uvažováno s těmito variantami řešení - varianta celkové rekonstrukce VB (zavrhnuto z důvodu přeložky trati, lokalita nevyhovuje z hlediska navrženého nástupního bodu), novostavba na stávajícím místě (zavrhnuto z důvodu přeložky trati, lokalita nevyhovuje z hlediska navrženého nástupního bodu) a novostavba na novém místě (v nové lokalitě dle přeložky trati, preferovaná varianta).

Budova bude kvůli kolizi s kolejovým řešením demolována.

### 1.3.4 Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Holubice

V rámci výstavby nové dvoukolejné trati převážně v nové stopě je navržena nová železniční zastávka, která reflektuje nové směrové a výškové řešení modernizované trati, ale také probíhající rozvoj obce Holubice, kdy je nová poloha ŽST navržena přibližně o 600 metrů blíže k centru obce.

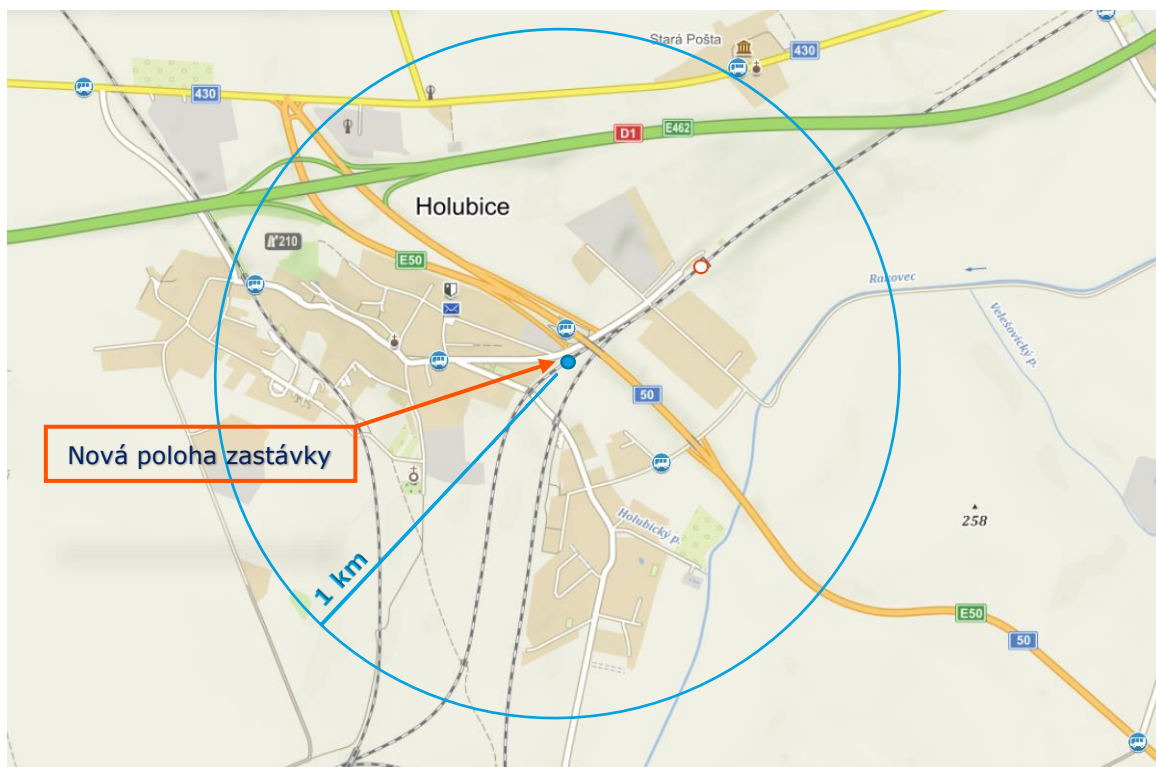
Nově bude trať dvoukolejná, nástupiště budou umístěna mimo kolejové rozvětvení v zhlaví stanice. Bezbariérový přístup na dvě vnější nástupiště bude po chodnících ve sklonu. Ve stanici jsou navržena normová nástupiště mostového typu tvořená betonovými deskami uloženými na podélných nosnících. Na nástupištích budou umístěny přístřešky pro cestující. Nová zastávka byla navržena s ohledem na frekvenci cestujících v lokalitě, proudy cestujících a možnosti parkování. Předpokládaný obrát cestujících je 600 cestujících /den.

**\*) neveřejný údaj**

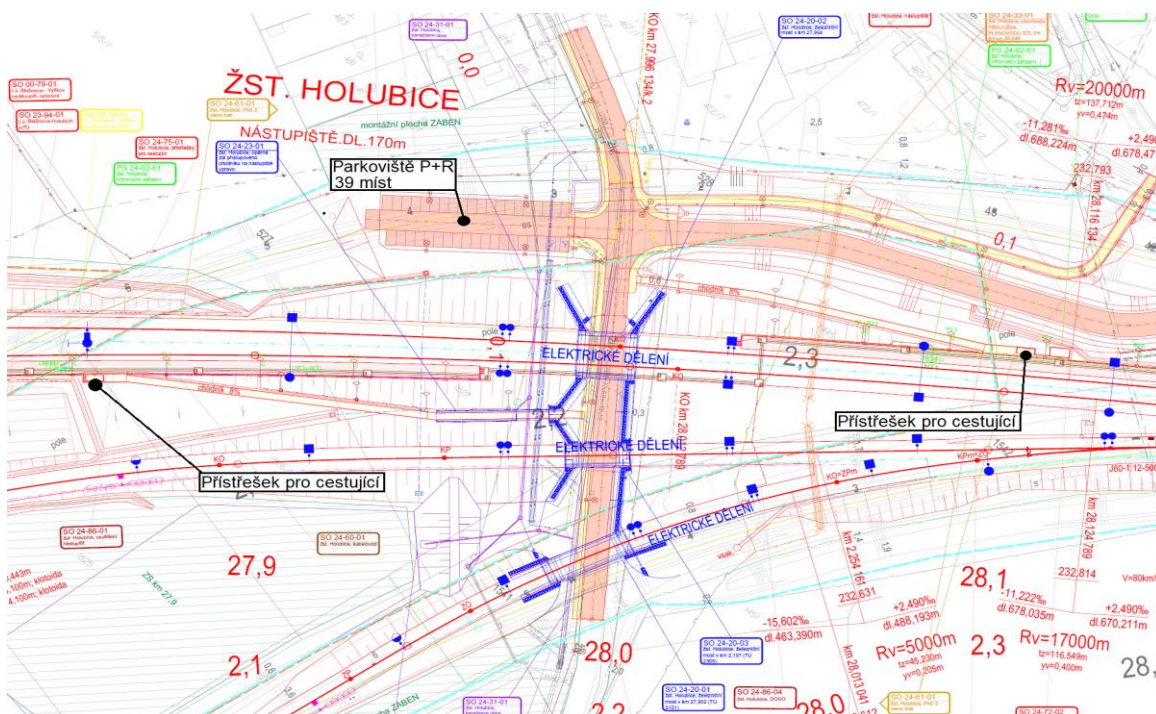
V ŽST Holubice je nutné umístit nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení do vhodných prostor. Technologická budova bude postavena přibližně v místě demolované VB.



### Obrázek 38 – situace širších vztahů

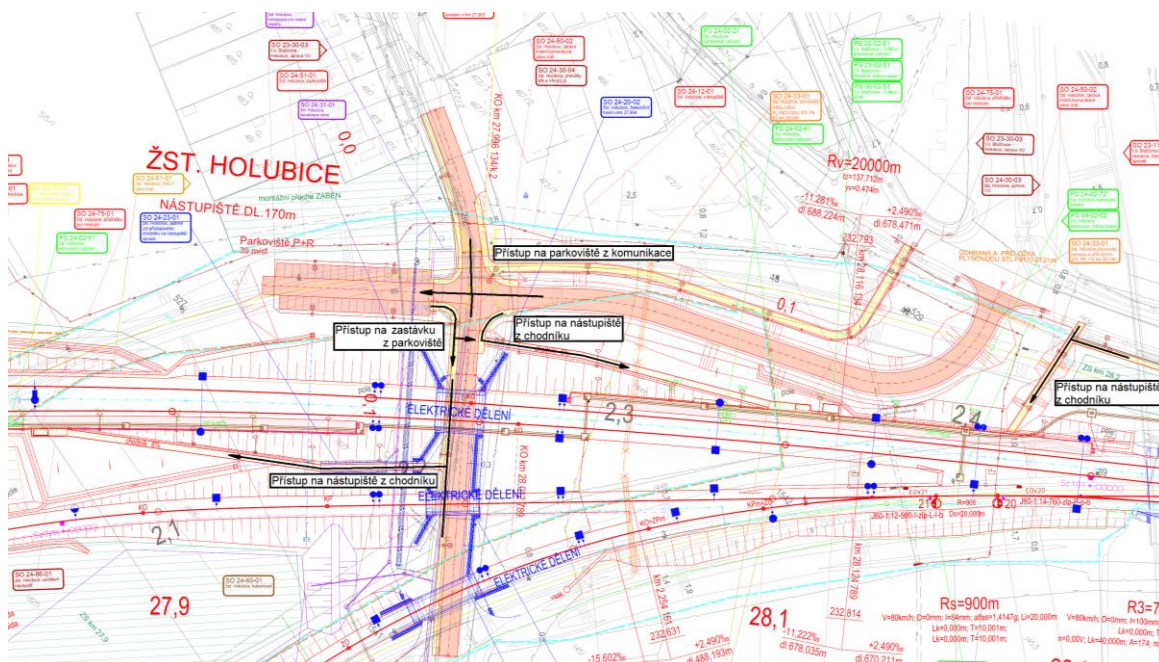


Obrázek 39 - docházková vzdálenost vzhledem k nové poloze ŽST



Obrázek 40 – situace umístění nové zastávky a nástupiště





**Obrázek 41 – schéma toku cestujících**

#### **1.3.4.2 Navrhované konstrukční řešení**

Navrženy jsou samostatně stojící ocelové přístřešky obdélníkového půdorysu se zadní stěnou a bočnicemi vhodné na jednostranné nástupiště. Základní modul přístřešku A x B, možno rozšiřovat o libovolný počet modulů stejné délky. Dle dopravní technologie zde bude nástup do jednoho vlaku pouze minimální, proto byl navržen u každého nástupiště pouze nejmenší přístřešek (dle ČSN 73 4959 je minimální plocha přístřešku 6m<sup>2</sup>). V každém přístřešku bude osazen integrovaný mobiliář – lavička, info vitrína, odpadkový koš na tříděný odpad.

Toto řešení je v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

#### **1.3.4.3 Popis dimenzování prostor budov stanice**

Návrh počítá s vybudováním nových zastřešených prostor na nástupištích - přístřešků, které budou respektovat vizuální ráz zastávky a zároveň budou respektovat PO-23/2019-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky. V souladu s TNŽ 73 4955 „Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD“ je nová zastávka navržena a posuzována jako bezbariérová včetně přístupů na nástupiště.

Celková zastřešená plocha na všech nástupištích dohromady je uvažována dle TNŽ 17,3 m<sup>2</sup>.

Pro vyčkávání cestujících na spoj jsou určena místa sezení v prostorech krytých přístřešků u krytého nástupiště. Vzhledem k navrženému následnému intervalu spojů v zastávce bude čekací doba minimální.

Z důvodu kompletní modernizace trati a řešení nových traťových (směrových a výškových) poměrů je nejvhodnější řešení stavby v rámci této infrastrukturní akce.

V nově navržené lokalitě železniční stanice vznikne dostatek vhodných parkovacích ploch pro umístění odstavů automobilů i jízdních kol.

### **Výpočet parkovacích míst**

#### **Výpočet parkovacích míst pro automobily dle SŽ PO -11/2020-GR**

Dle předpisu SŽ PO -11/2020-GR je stanoven minimální počet **21 parkovacích míst**.

Navržený počet parkovacích stání pro ŽST Rousínov:

	Požadavek min	Navrhovaný stav
Systém P+R:	20	19 + 1 ZTP
Systém K+R:	0	0
Plochy pro Taxi:	0	0
Parkování zaměstnanců Správy železnic:	1	1

#### Samotný výpočet:

$$N_{\text{žst}} = P_Z * k_Z * k_I + P_C * k_A * k_I + P_{K+R}$$

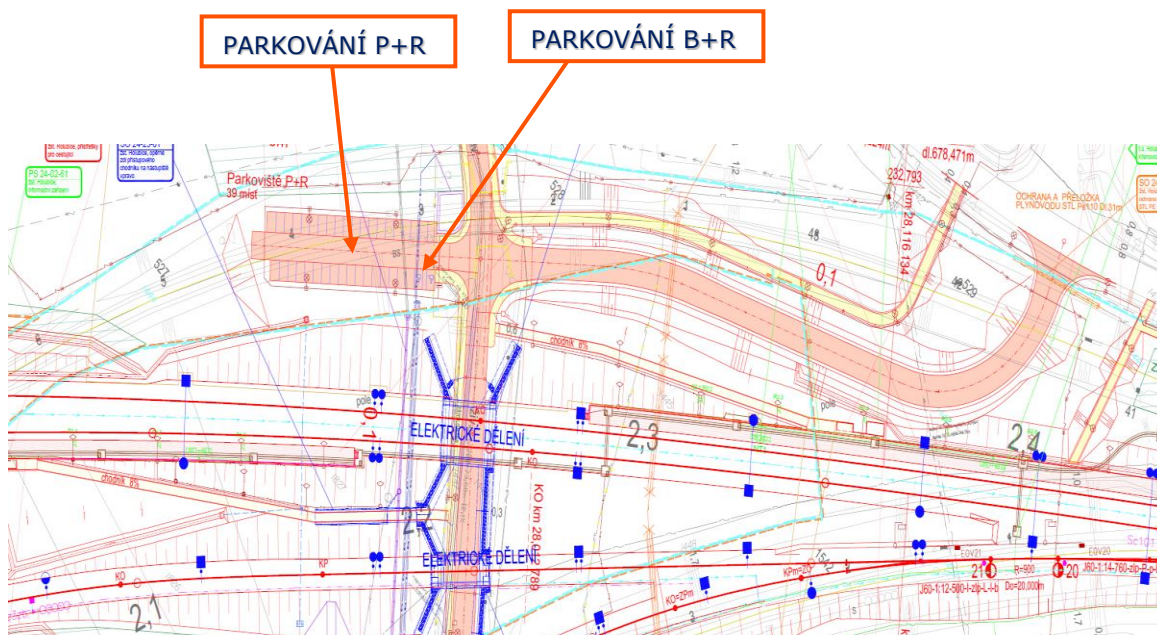
$$N_{\text{žst}} = 1 * 1/4 * 1 + 600/2 * 1/15 * 1 + 0 = 0,25 + 20 + 0 = 20,25 \quad *) \text{ neveřejný údaj}$$

$$N_{\text{žst}} = \mathbf{21 \text{ míst}} = \text{výpočtová hodnota ideální}$$

Celkově je tedy v zastávce požadováno **21 nových** parkovacích míst pro cestující v bezprostřední blízkosti zastávky pro odstav vozidel. Je navrženo 20 parkovacích míst P+R, z toho dle požadavku vyhlášky 398/2009 Sb., §4, odst. 2) 1 parkovací místo jako vyhrazené stání pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace – ZTP. Jedno odstavné místo je určeno pro zaměstnance SŽ. Místa pro parkování typu K+R se zde nenavrhují, jelikož je možno k zastavení vozidel využít navržených parkovacích míst.

Celkově tedy je potřebné zřídit na pozemcích Správy železnic minimálně 21 parkovacích míst. S ohledem na provedená místní šetření a návrhový stav lokality je v blízkosti zastávky celkově navrženo 39 parkovacích míst pro odstav vozidel. V souladu s Vyhláškou č. 266/2021, § 48 b. uvažujeme s přípravou pro elektromobilitu pro 8 parkovacích míst pro veřejnost.

Umístění parkovacích míst je patrné ze situačního výkresu:



**Obrázek 42 - situace parkování novostavby zastávky Holubice**

### Výpočet parkovacích míst pro kola dle SŽ PO -11/2020-GŘ

Na základě výpočetního vztahu, který stanovuje minimální počet zaparkovaných jízdních kol součinem části denního obratu cestujících, koeficientem využití parkovacích ploch a koeficientem vyjadřujícím rozvinutost cyklo dopravy v lokalitě, bude součástí Záměru projektu vybudování parkovacích míst pro kola.

Samotný výpočet:

$$P_{zk} = (600/2) * 0,1 * 0,3$$

\*) neveřejný údaj

$$P_{zk} = 9 \text{ míst}$$

Celkový počet výpočtových míst je **9 odstavů**. U parkovacích ploch budou doplněny odstavy pro kola, budou provedeny uzamykatelnými cyklostojany s přípravou pro možnost dobíjení elektrokol.

## 1.4 ŽST Rousínov

### 1.4.1 Stávající stav pozemních objektů v ŽST

#### 1.4.1.1 Popis stávajícího stavu

##### Popis stanice

Železniční stanice Rousínov se nachází v km 32,337 jednokolejné elektrifikované trati č. 300 Brno – Přerov (- Bohumín) dle knižního jízdního řádu, TÚDÚ 2101 F1 – v úseku mezi ŽST Holubice a ŽST Komořany. ŽST je součástí mezinárodní transevropské dopravní sítě TEN-T.

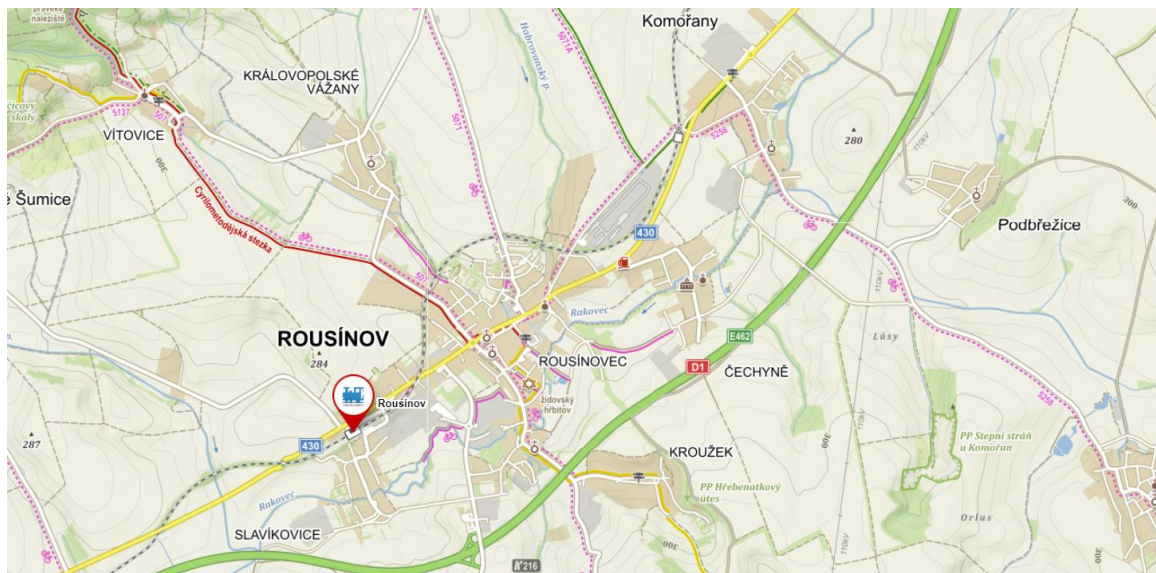
Železniční trať Brno – Přerov je jednokolejná elektrifikovaná železniční trať. Elektrifikace celé dráhy proběhla v letech 1993–1996. Úsek Blažovice – Holubice – Přerov je součástí celostátní dráhy, navazující úsek Brno – Holubice je kategorizován jako regionální dráha.

Stanice byla vybudována jakožto součást Moravsko-slezské severní dráhy (sesterská společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda, KFNB) spojující Brno a Přerov, kde se trať napojovala na existující železnici do Ostravy a Krakova. Autorem typizované podoby rozsáhlé stanice byl architekt Theodor Hoffmann. Pravidelný provoz mezi Brnem a Přerovem byl zahájen 30. srpna 1869. Po zestátnění KFNB včetně Moravsko-slezské zemské dráhy k 1. lednu 1906



pak obsluhovala stanici jedna společnost, Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), po roce 1918 pak správu přebraly Československé státní dráhy.

V souladu s programem VRT probíhá v současnosti příprava DÚR pro modernizaci traťového úseku Brno (mimo) – Přerov (mimo), jejíž součástí je i nová zastávka Rousínov umístěná v nové lokalitě, kde se předpokládá uvedení nástupištních hran a kolejí do stavu odpovídajícímu současným normám a požadavkům.



Obrázek 43 – situační mapa umístění stanice



Obrázek 44 – mapa stávajícího kolejového řešení ŽST Rousínov – ISPD mapy



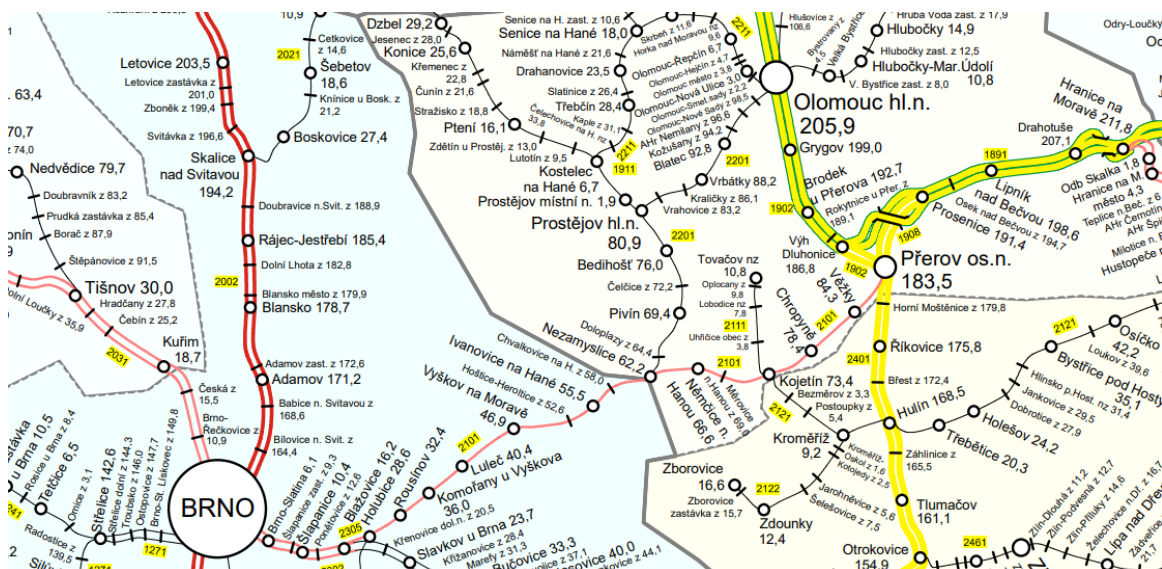


**Obrázek 45 – pohled na budovu v širším záběru s okolím**

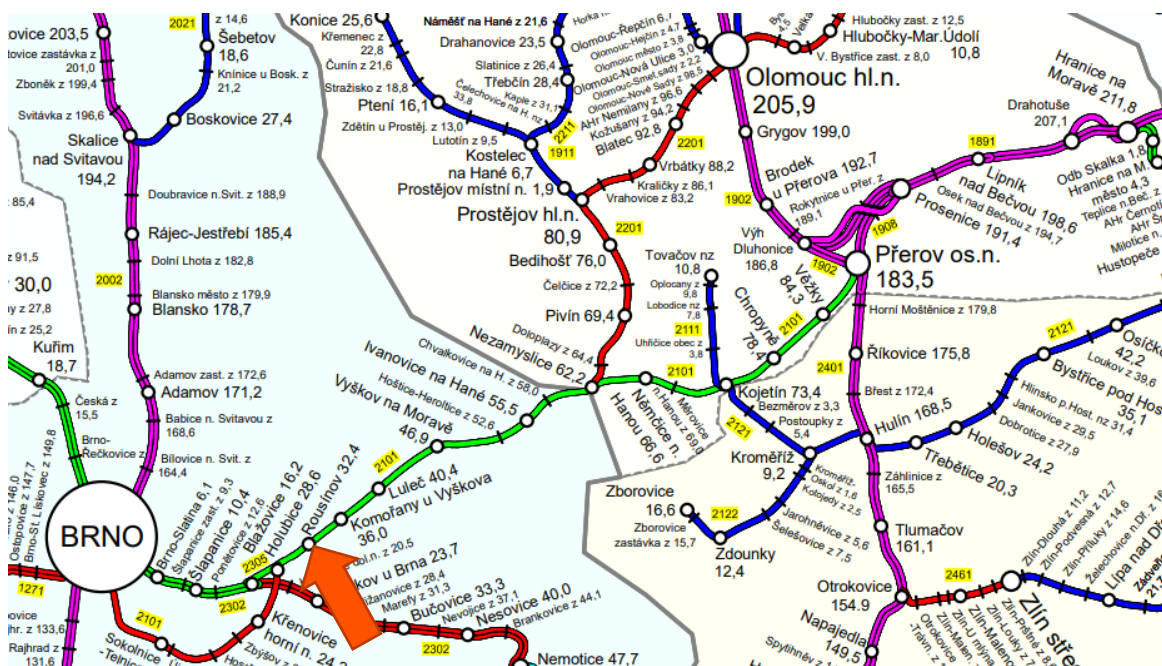


**Obrázek 46 – pohled na stanici s kolejíštěm**

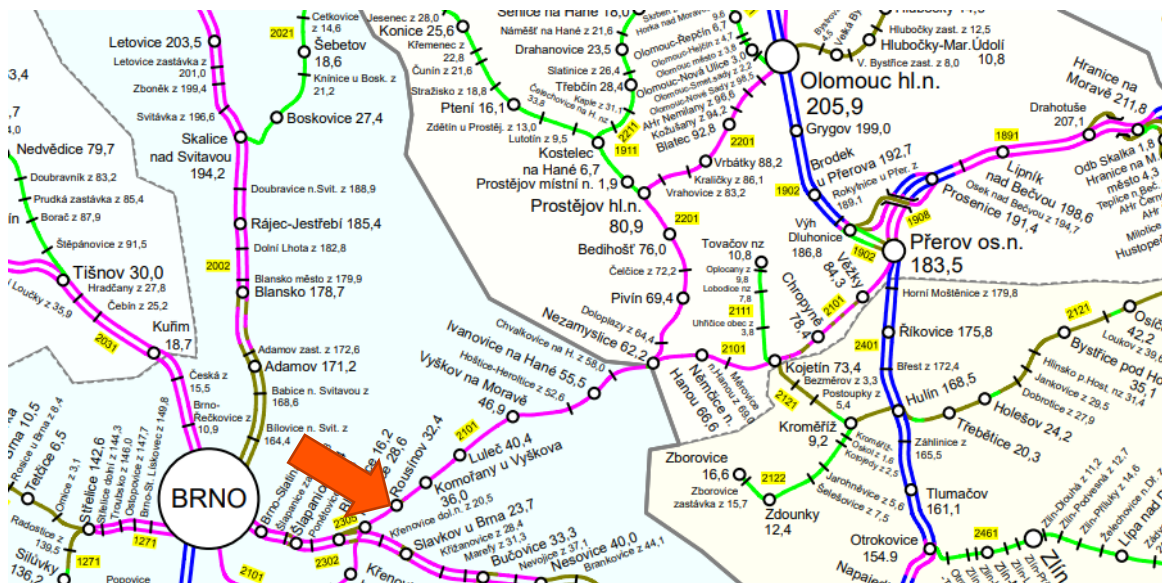




Obrázek 47 - umístění v rámci evropského železničního systému a koridorů



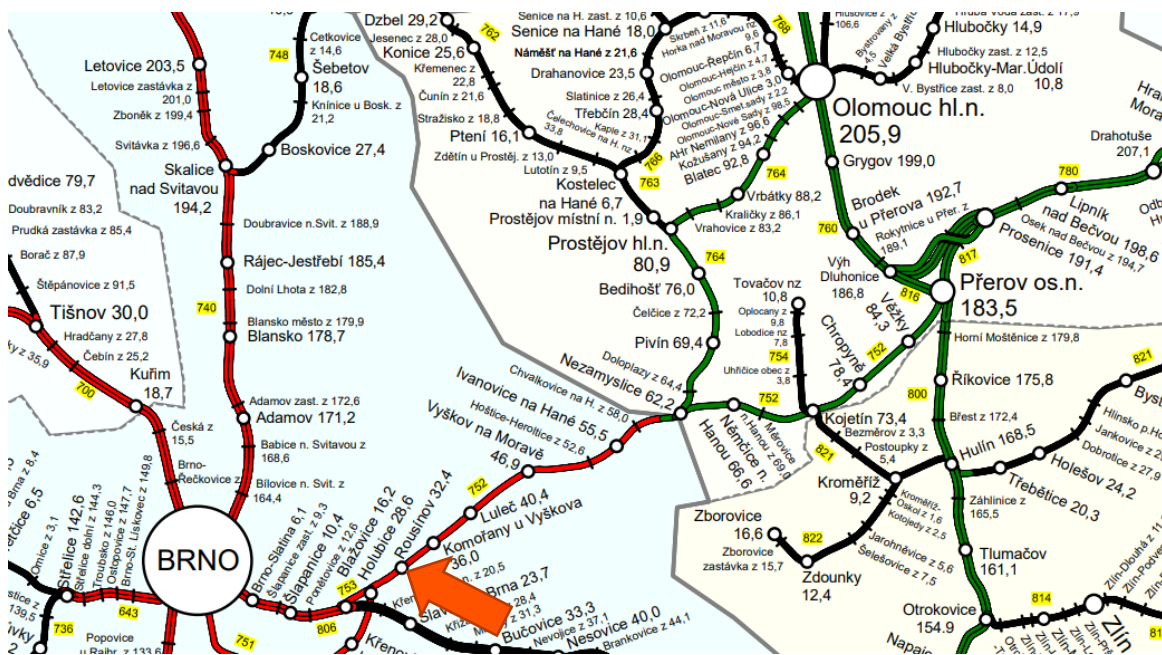
Obrázek 48 - kategorizace dráhy



Obrázek 49 - maximální rychlost v traťovém úseku

Maximální rychlost sk. přech. 1 a 2

- 1 - 60
- 61 - 80
- 81 - 120
- 121 - 160
- > 160



Obrázek 50 - systémy trakčních vedení

Trakční proudová soustava

- stejnoseměrná 3kV
- stejnoseměrná 1,5kV
- střídavá 25kV, 50Hz
- střídavá 15kV, 16,7Hz
- bez elektrizace





Obrázek 51 – dovolené traťové třídy zatížení

### Popis výpravní budovy

Výpravní budova je umístěna ve směru na Brno. Půdorysná plocha výpravní budovy činí přibližně 957 m<sup>2</sup>, výška cca 11,2 m a obestavěný prostor 9490 m<sup>3</sup>.

Při výstavbě Moravsko-slezské severní dráhy byly použity typové projekty výpravních budov ve všech stanicích. V Rousínově jde o střední variantu pocházející z projekční kanceláře KFNB pod vedením architekta Theodora Hoffmanna. Výpravní budova byla postavena v romantizujícím slohu na protáhlém pětidielném půdorysu. Střední patrová část je opatřena krajními rizality s navazujícími traktami s kolmě zakončenými přízemními křídly. Budova je ve střední části krytá valbovou střechou, podélný trakt a boční křídla mají sedlovou střechu. Budova byla zdobena gotizujícími prvky, které byly při opravách v šedesátých a sedmdesátých letech 20. století odstraněny.

Výpravní budova je složena z centrální části a dvou křídel. Budova má 3 nadzemní podlaží – přízemí, patro a nevyužitý podkroví, a je částečně podsklepena.

Centrální část výpravní budovy v současnosti slouží jako veřejně přístupný prostor pro cestující, nachází se zde čekárna a pokladna pro prodej jízdenek. Ve zbylých částech se nachází dopravní kancelář a zařízení pro řízení provozu dráhy. Ve zbytku budovy se nachází bytové jednotky, některé jsou v současnosti nevyužité.

Fasáda objektu je břizolitová, lokálně vyspravovaná. Sokl v centrální části budovy je tvořen keramickým obkladem. Střecha byla opravena včetně nosné konstrukce. Výplně otvorů včetně vstupů do budovy jsou po výměně plastové. Budova je vytápěna plynovými kotly různého stáří (bytové jednotky a dopravní kancelář).



**Obrázek 52 – výpravní budova Rousínov, pohled čelní od kolejiště**



**Obrázek 53 – pohled od přilehlé komunikace**





**Obrázek 54 – zpevněné plochy v okolí VB**



**Obrázek 55 - pohled na čekací plochu**

#### **1.4.1.2 Technické zařízení budovy**

vodovodní přípojka – napojeno na veřejný vodovodní řad (VaK)

kanalizační přípojka – napojeno na veřejný kanalizační řad (VaK)

elektropřípojka - je z veřejné distribuční sítě, 220 V a 380 V

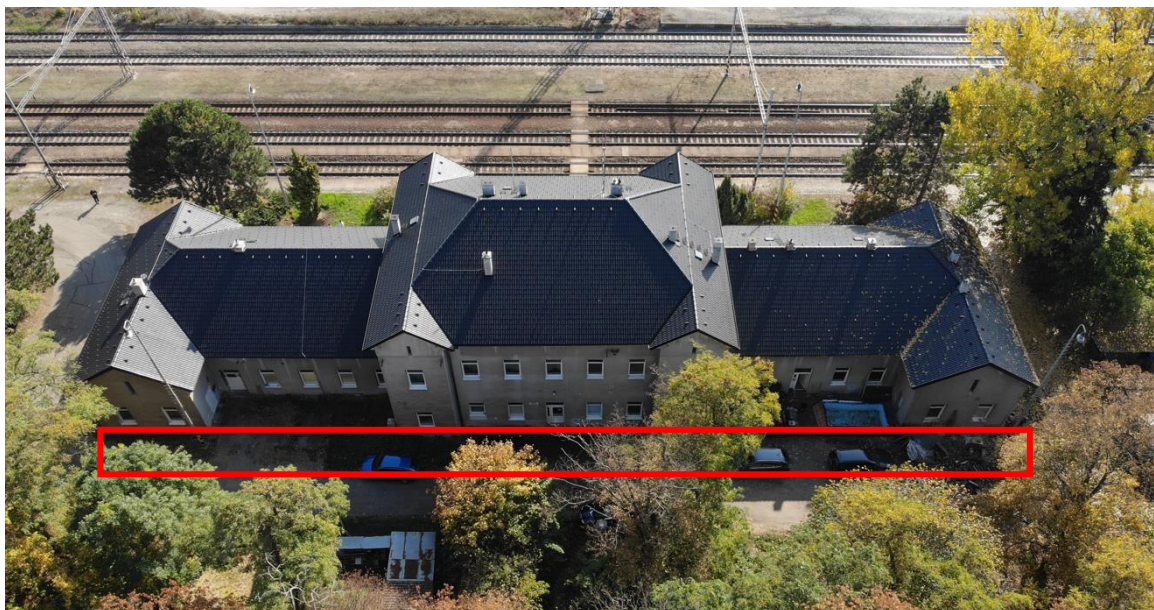
plynová přípojka - není

Vytápění je kombinované – lokálními kamny na tuhá paliva nebo elektrickými přímotopy či akumulacími kamny. Ohřev vody – v elektrických zásobníkových ohřivačích.



#### 1.4.1.3 Popis stávajícího řešení parkování

V současné době se k parkování využívá plocha podél objektu výpravní budovy ze strany od komunikace. Tato parkovací místa jsou však neoficiální a neorganizovaná. Parkování zde probíhá na travnatých a šterkových plochách.



Obrázek 56 – stávající parkovací plochy v okolí VB

#### 1.4.1.4 Význam budovy dle kategorizace

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie 2021 (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace 2021	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
359059	stanice	Rousínov	0-399	D	ANO	636	0,452	1212

Význam (V)	Stav budovy (S)	K	L	M	P	Památková ochrana	PENB	OŘ	SS	Kraj
<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
1,5	30,15%	1,50	0,00	0,00	0,00	ne	F	BNO	SSV	JHM

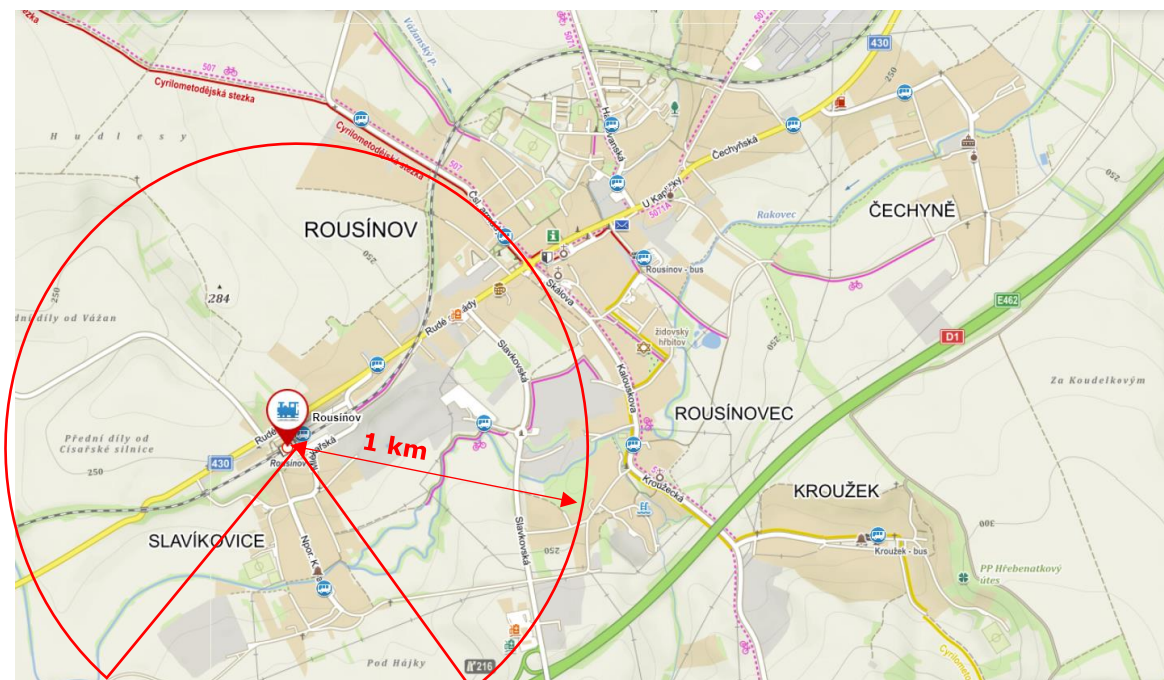
Obrázek 57 – informace z „Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží“ (PRRON)

#### 1.4.1.5 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu

V bezprostřední blízkosti železniční stanice se nachází autobusová zastávka „Rousínov, žel. st.“, která je obsluhována linkou č. 631 na trase Vyškov - Slavkov u Brna. Odjezdy autobusů ze zastávky jsou nyní omezeny na jeden ranní spoj denně. Frekventovanější autobusovou zastávkou je „Rousínov, rozc. k žel. st. 0.1“ vzdálená cca 400 m a obsluhována linkou č. 631 na trase Vyškov – Koberžice, linkou č. 602 na trase Brno – Bučovice a linkou č. 731 na trase Rousínov – Olšany. Frekvence autobusové dopravy je zde cca 62 spojů za den ve frekvenci od 10 minut až do 1 hodiny v závislosti na denní době. Ve městě nalezneme dalších 6 zastávek těchto linek.



Přibližně 1 kilometr od železniční stanice vede cyklistická trasa č. 507 z Ostrova u Macochy na rozcestí moravské obce Uhřice, kde se dělí na cyklotrasy č. 473, 5100 a 5093. V blízkém okolí ŽST vedou i jiné lokální neoznačené cyklistické trasy. Městem prochází červená turistická trasa „Cyrilometodějská stezka“ procházející z Prahy přes jižní Moravu a Beskydy do Jablunkova a dále do Polska.



Obrázek 58 - situace širších vztahů a docházková vzdálenost

#### 1.4.1.6 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost

Souběžně se železniční tratí je vedena silnice č. 430, která je spolu s dálnicí D1 hlavním tahem mezi Brnem a Vyškovem. Stanice leží v městské části Rousínov – Slavíkovice, samotné centrum města je vzdáleno přibližně 1200 metrů. V centru města je umístěna veškerá důležitá občanská vybavenost (školy, sportovní centrum, úřady, nákupní možnosti apod.).

Zajímavými turistickými cíli ve městě a blízkém okolí jsou např.:

- **kostel sv. Máří Magdalény** z roku 1699 postavený podle projektu italského architekta Domenica Martinelliho. Kostel je zajímavý obrácenou orientací ke světovým stranám, než je obvyklé.
- **bývalá židovská modlitebna** pocházející z roku 1591. Později byla několikrát přestavována, roku 1842 byla upravena klasicistně. Budova synagogy je ve vlastnictví Církve československé husitské.
- **kaple sv. Floriána** – vrcholně barokní kaple z let 1727-28.
- **přírodní památka Hřebenatkový útes** – jedná se o památku na doby, kdy se v místě rozprostíralo třetihorní moře. V odkryvech mořských sedimentů byly nalezeny zkamenělé schránky měkkýšů či stélky červených řas.
- **Zámek Habrovany** – klasicistní zámek s parkem stojí na jihu stejnojmenné obce. Původně zde stávala tvrz, která vznikla v první polovině 14. století.
- **poutní místo Lutrštek** na kopci Vinohrady v katastru obce Němčany, asi 3 km severovýchodně od Slavkova.

#### 1.4.2 Koncepce a další využití

Schválený ZP řeší novou zastávku v nové lokalitě, respektující směrové a výškové řešení modernizované trati, která byla odsouhlasena v rámci Studie proveditelnosti a Záměru projektu. Dle těchto dokumentů bude stávající ŽST Rousínov zrušena a po výstavbě navržené přeložky trati dojde k demontáži stávající trati a k rekultivaci krajiny. Stávající výpravní budova bude poté pro Správu železnic nadále bez využití, a tedy bude postradatelná. Výpravní budova se tímto stane zbytným majetkem a bude s ní nakládáno dále dle Koncepce

při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, kapitola 4.14 - Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi. Již proběhlo projednání prvních čtyř bodů kapitoly 4.14 s negativním výsledkem (o původní výpravní budovu neprojevil zájem žádný subjekt), dojde tedy dle posledního bodu č. 5 k demolici stávající výpravní budovy.

V rámci zpracování Záměru projektu a Studie proveditelnosti jsou v nové lokalitě ŽST Rousínov navrženy nové prostory pro čekání cestujících (přístřešky) v rámci nově plánované trati.

V rámci Záměru projektu bylo uvažováno s těmito variantami řešení - varianta celkové rekonstrukce VB (zavrhnuto z důvodu přeložky trati, lokalita nevyhovuje z hlediska navrženého nástupního bodu), novostavba na stávajícím místě (zavrhnuto z důvodu přeložky trati, lokalita nevyhovuje z hlediska navrženého nástupního bodu) a novostavba na novém místě (v nové lokalitě dle přeložky trati, preferovaná varianta).

### 1.4.3 Demolice

Po výstavbě plánované přeložky trati ztratí stávající ŽST včetně výpravní budovy v poloze stávající trati smysl pro využití cestujícími na železniční. Tato výpravní budova bude v rámci stavby ponechána bez využití a bude pro provoz dráhy postradatelná. V případě projednání výpravní budovy v rámci prvních čtyř bodů kapitoly 4.14 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží - Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi s negativním výsledkem, dojde dle posledního bodu č. 5 této kapitoly k demolici této výpravní budovy.

Výpravní budova je dle hodnocení PRON v relativně dobrém stavu (opotřebení 30,15%)

Demolice stávající výpravní budovy musí probíhat v souladu se zpracovaným POV v dalším stupni dokumentace a při demolici musí být dbáno na bezpečnost osob pohybujících se v okolí probíhající stavby a vlakové dopravy.

### 1.4.4 Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Rousínov

#### 1.4.4.1 Popis stanice a urbanistické řešení

Železniční stanice Rousínov bude kolejově upravena na odbočku se dvěma kolejovými spojkami a pro rychlost 100 km/h do odbočky. V nové lokalitě v severní části města Rousínov a před výhybkami směrem od Holubic je navržena nová železniční zastávka, která reflektuje nové směrové a výškové řešení modernizované trati. Nová stanice bude mít pouze dvě hlavní koleje, u kterých budou zřízena dvě vnější nástupiště. Bezbariérový přístup na obě nástupiště bude po chodnících vedených ve sklonu a propojených pod přilehlým mostem. Nová zastávka byla navržena s ohledem na frekvenci cestujících v lokalitě, proudy cestujících a možnosti parkování. Předpokládaný obrát cestujících je **1200** cestujících /den.

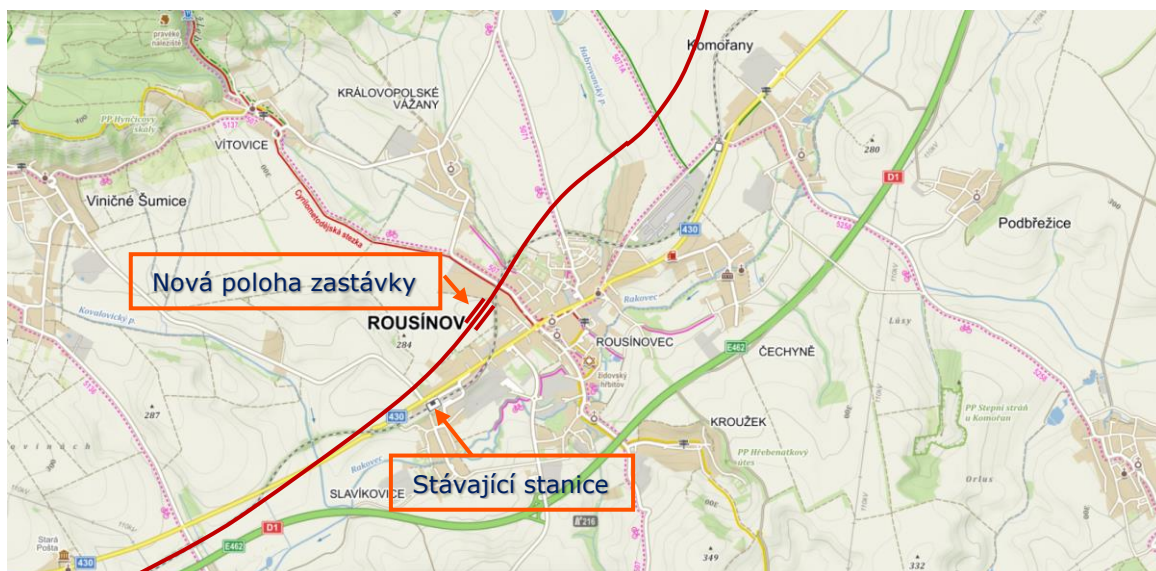
#### **\*) neveřejný údaj**

Nová poloha zastávky je navržena v blízkosti ulice Československé Armády, která je zároveň cyklotrasou č. 507 a vede zde taktéž červená turistická trasa „Cyrilometodějská stezka“. Přesunem stanice dojde k výraznému přiblížení autobusových zastávek linky č. 731 a především samotného centra města.

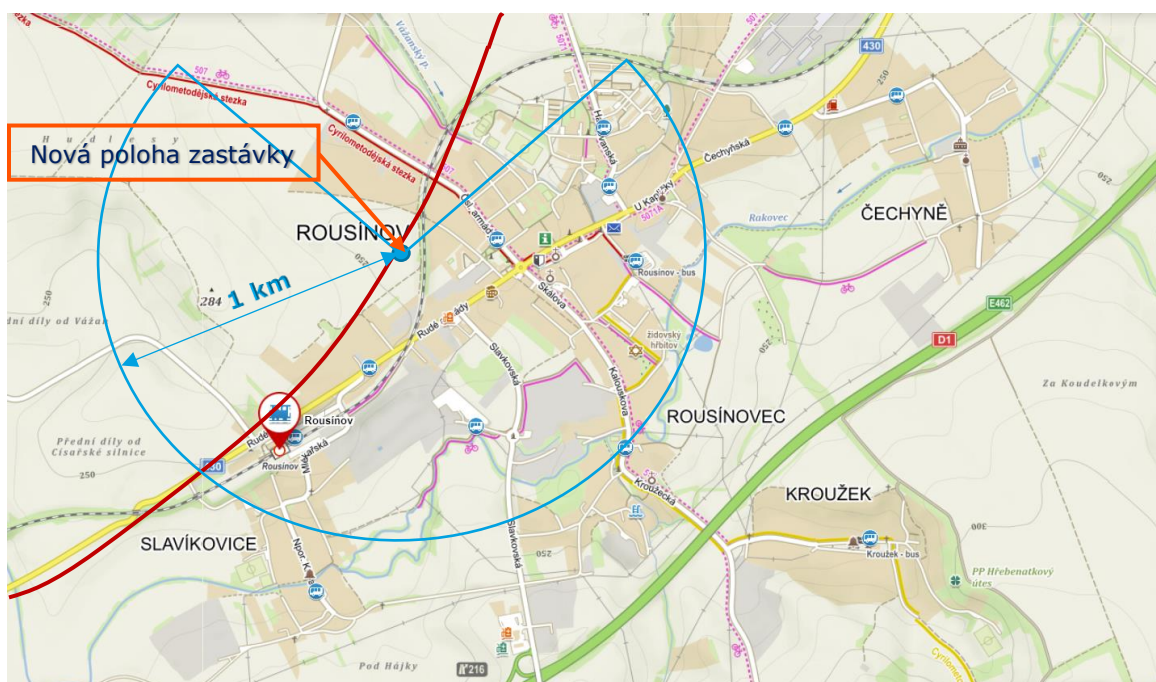
Nástupiště budou normová, mostového typu, tvořená betonovými deskami uloženými na podélných nosnících výšky 550 mm nad TK a o délce 170 m.

V oblasti ŽST Rousínov je nutné umístit do vhodných prostor nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení. Z tohoto důvodu je na zastávce Rousínov navržena výstavba nové dvoupatrové technologické budovy u nástupiště u koleje č. 2, ve které budou také umístěny WC pro cestující veřejnost.



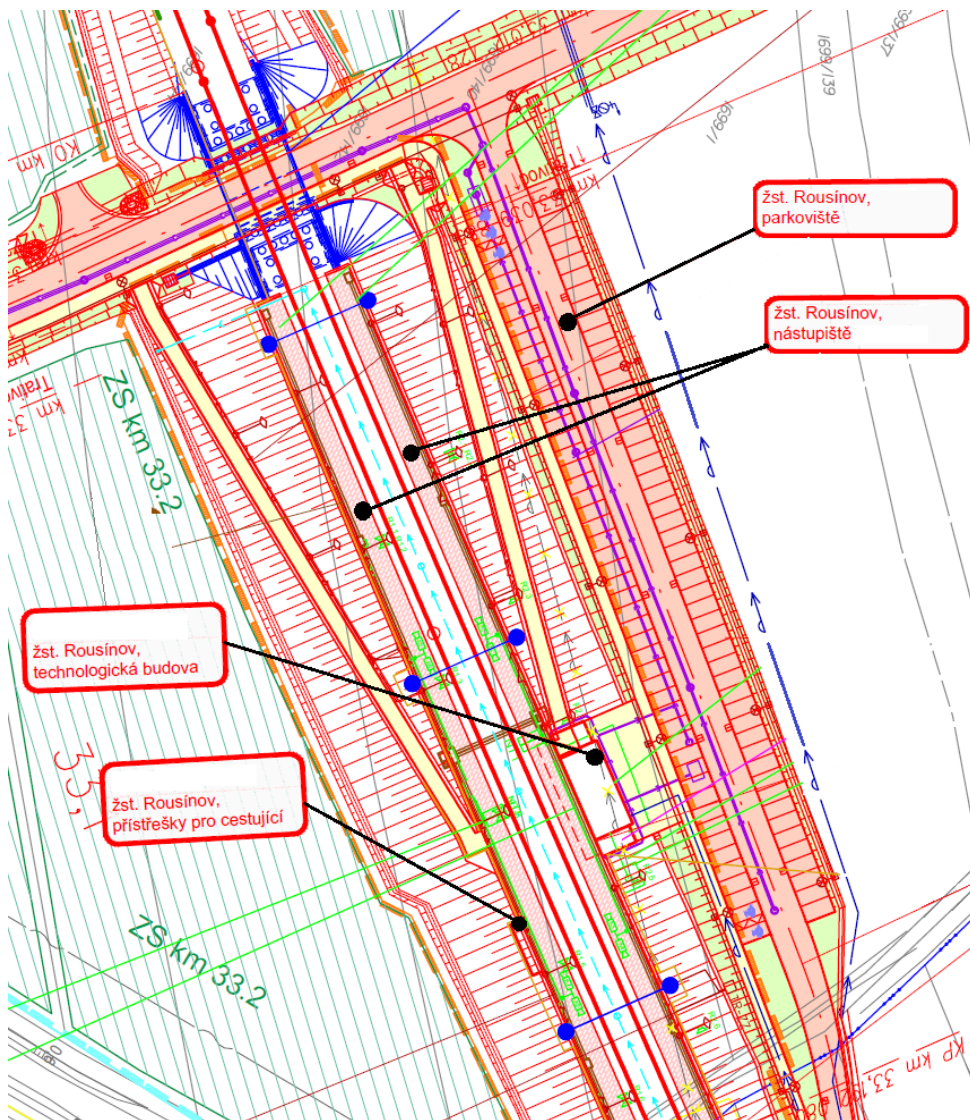


Obrázek 59 – situace širších vztahů

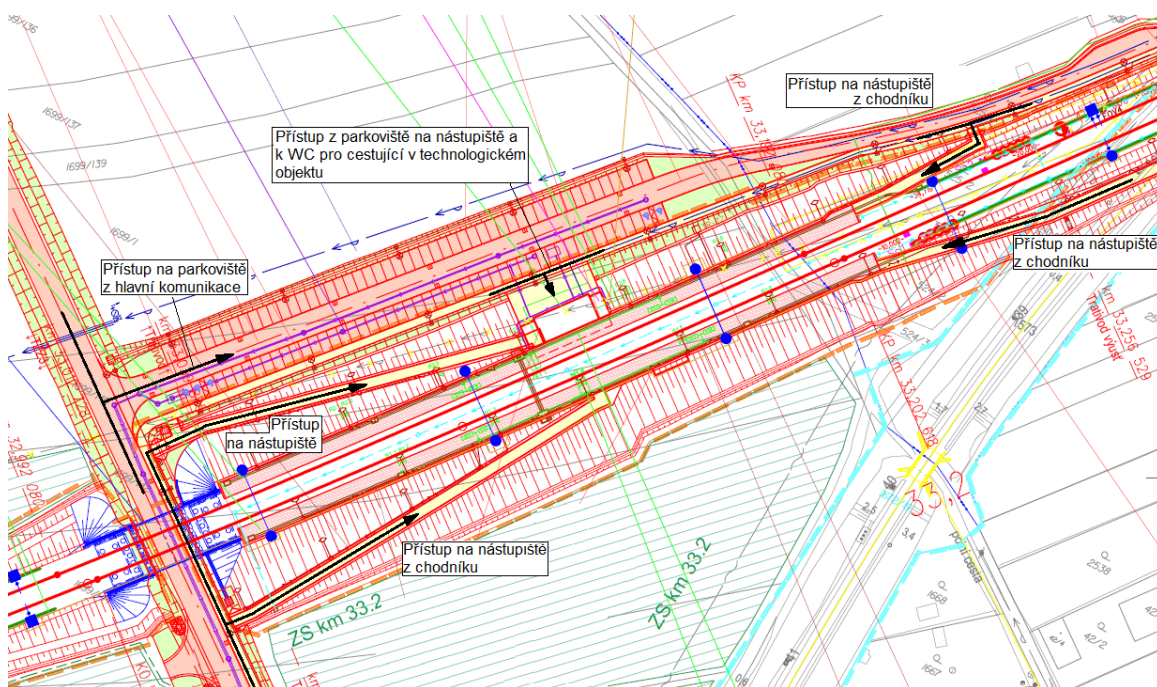


Obrázek 60 – docházková vzdálenost vzhledem k nové poloze ŽST





**Obrázek 61 – situace umístění nové zastávky a nástupišť**



**Obrázek 62 – schéma toku cestujících**



#### 1.4.4.2 Navrhované konstrukční řešení

Na obou nástupištích budou umístěny přístřešky pro cestující. Navrženy jsou samostatně stojící ocelové přístřešky obdélníkového půdorysu se zadní stěnou a bočnicemi vhodné na jednostranné nástupiště. Základní modul přístřešku A x B, možno rozšiřovat o libovolný počet modulů stejné délky. Navržené plochy přístřešků jsou dle dopravní technologie 17,3 a 47,2 m<sup>2</sup>, tyto plochy vyhovují ČSN 73 4959. V každém přístřešku bude osazen integrovaný mobiliář – lavička, info vitrína, odpadkový koš na tříděný odpad.

Toto řešení je v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

#### 1.4.4.3 Popis dimenzování prostor budov stanice

Návrh počítá s vybudováním nových zastřešených prostor na nástupištích - přístřešků, které budou respektovat vizuální ráz zastávky a zároveň budou respektovat PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky. V souladu s TNŽ 73 4955 „Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD“ je nová zastávka navržena a posuzována jako bezbariérová včetně přístupu na nástupiště.

Celková zastřešená plocha na všech nástupištích dohromady je uvažována dle TNŽ 64,5 m<sup>2</sup>.

Pro vyčkávání cestujících na spoj jsou určena místa sezení v prostorech krytých přístřešků u krytého nástupiště. Vzhledem k navrženému následnému intervalu spojů v zastávce bude čekací doba minimální.

Z důvodu kompletní modernizace trati a řešení nových traťových (směrových a výškových) poměrů je nejvhodnější řešení stavby v rámci této infrastrukturní akce.

V nově navržené lokalitě železniční stanice vznikne dostatek vhodných parkovacích ploch pro umístění odstavů automobilů i jízdních kol.

#### Výpočet parkovacích míst

##### **Výpočet parkovacích míst pro automobily dle SŽ PO -11/2020-GŘ**

Dle předpisu SŽ PO -11/2020-GŘ je stanoven minimální počet **44 parkovacích míst**.

Navržený počet parkovacích stání pro ŽST Rousínov:

	Požadavek min	Navrhovaný stav
Systém P+R:	40	37 + 3 ZTP
Systém K+R:	3	3
Plochy pro Taxi:	0	0
Parkování zaměstnanců Správy železnic:	1	1

##### Samotný výpočet:

$$N_{\text{žst}} = P_Z * k_Z * k_I + P_C * k_A * k_I + P_{K+R}$$

$$N_{\text{žst}} = 1 * 1/4 * 1 + 1200/2 * 1/15 * 1 + 3 = 0,25 + 40 + 3 = 43,25 \quad \text{*) neveřejný údaj}$$

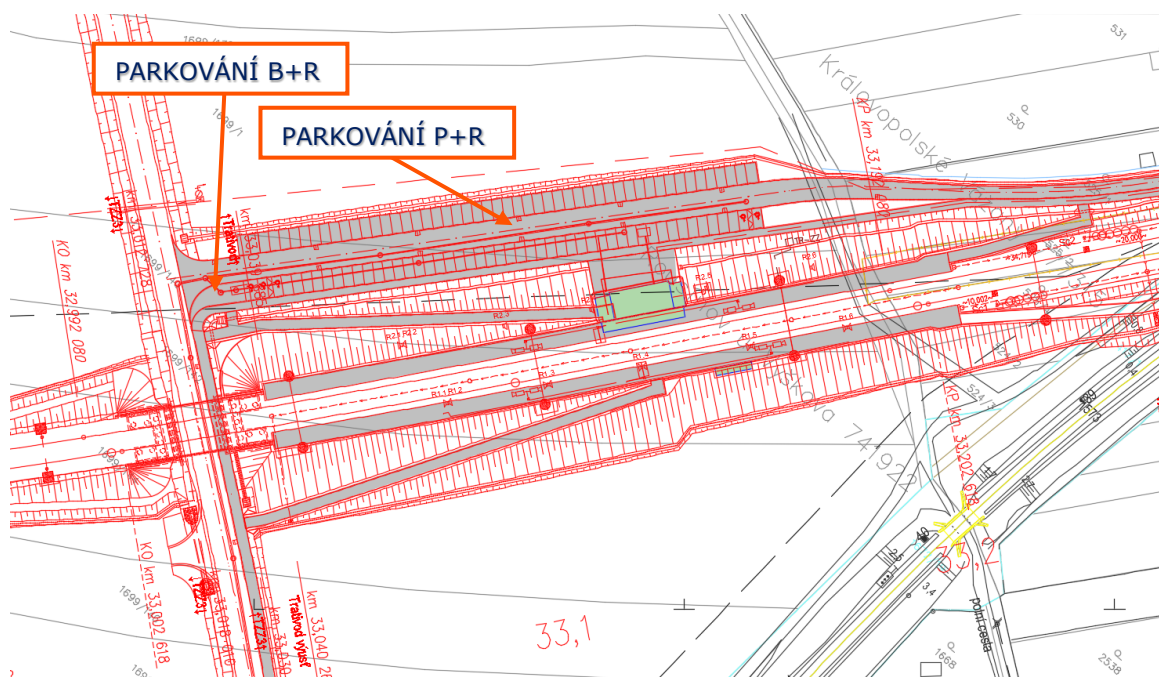
$$N_{\text{žst}} = \mathbf{44 \text{ míst}} = \text{výpočtová hodnota ideální}$$

Celkově je tedy v zastávce požadováno **44 nových** parkovacích míst pro cestující v bezprostřední blízkosti zastávky. Z toho je 37 parkovacích míst P+R, 3 parkovací místa typu K+R, a dle požadavku vyhlášky 398/2009 Sb., §4, odst. 2) 3 parkovací místa jako vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace – ZTP. Jedno odstavné místo je určeno pro zaměstnance SŽ.

V rámci plánovaného přestupního terminálu IDS, který bude vybudován Jihomoravským krajem, bude zbudováno velkokapacitní parkoviště přímo u nové železniční stanice navržené v nové poloze. Parkovací stání jsou navržena jako kolmá ke komunikaci. Je navrženo celkem 100 parkovacích stání šířky 2,50 m, z toho je 5 vyhrazených parkovacích stání. Mezilehlá komunikace je navržena na šířku 6 m.

Toto parkoviště pokryje i požadavky SŽ na parkovací místa pro automobily vypočtené dle SŽ PO -11/2020-GŘ, viz výše. V rámci řešeného Záměru projektu se uvažuje vybudovat pouze jedno odstavné místo pro zaměstnance SŽ v blízkosti navrženého technologického objektu.

Umístění parkovacích míst je patrné ze situačního výkresu:



**Obrázek 63 – situace parkování novostavby stanice Rousínov**

### Výpočet parkovacích míst pro kola dle SŽ PO -11/2020-GŘ

Na základě výpočetního vztahu, který stanovuje minimální počet zaparkovaných jízdních kol součinem části denního obratu cestujících, koeficientem využití parkovacích ploch a koeficientem vyjadřujícím rozvinutost cyklo dopravy v lokalitě, bude součástí Záměru projektu vybudování parkovacích míst pro kola.

Samotný výpočet:

$$P_{zk} = (1200/2) * 0,1 * 0,3$$

\*) neveřejný údaj

$$P_{zk} = 18 \text{ míst}$$

Celkový počet výpočtových míst je **18 odstavů**. Odstavy pro kola budou provedeny uzamykatelnými cyklostojany s přípravou pro možnost dobíjení elektrokol.

## 1.5 ŽST Komořany u Vyškova

### 1.5.1 Stávající stav pozemních objektů v ŽST

#### 1.5.1.1 Popis stávajícího stavu

##### Popis stanice

Železniční stanice Komořany u Vyškova se nachází v km 36,025 na jednokolejné elektrifikované trati č. 300 Brno – Přerov (- Bohumín) dle knižního jízdního řádu, TÚDÚ 2101N1 – v úseku mezi ŽST Rousínov – ŽST Luleč. ŽST je součástí mezinárodní transevropské dopravní sítě TEN-T a z hlediska umístění v železniční síti je zastávkou mezilehlou.

Železniční trať Brno – Přerov je jednokolejná elektrifikovaná železniční trať. Trať vede z Brna přes Újezd u Brna, Vyškov a Kojetín do Přerova. Provoz na trati byl zahájen 30. srpna 1869, v letech 1993–1996 byla provedena elektrifikace celé dráhy. Úsek Blažovice – Holubice –



Přerov je součástí celostátní dráhy, navazující úsek Brno – Holubice je kategorizován jako regionální dráha.

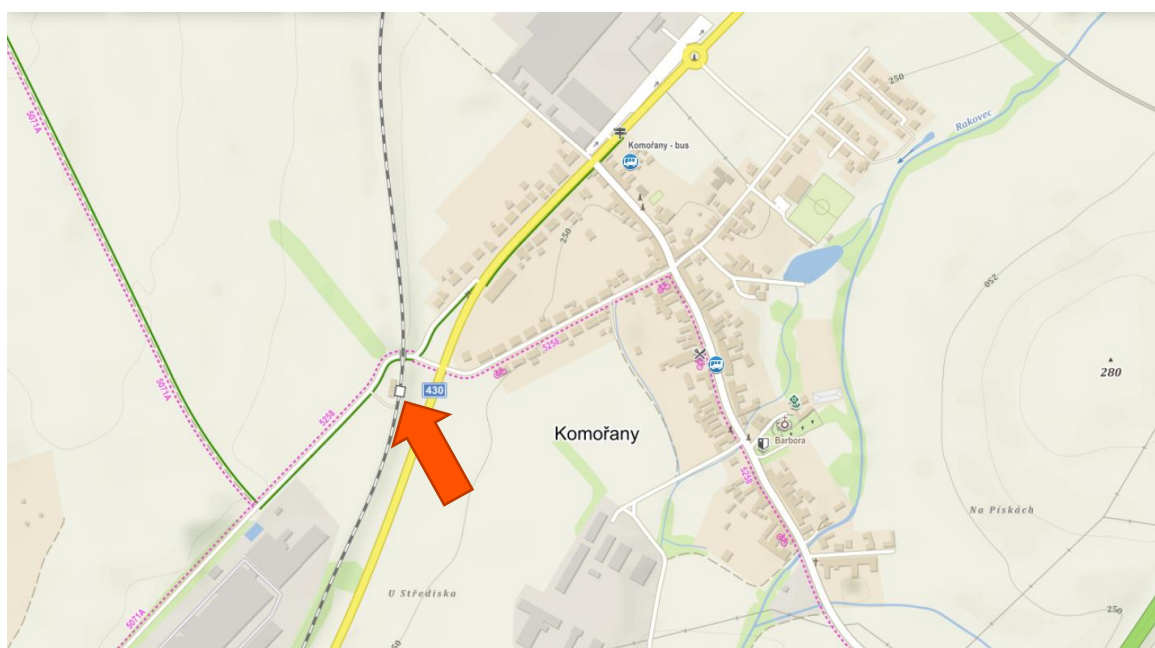
Ve stanici se nachází 2 dopravní koleje s poloostrovním nástupištěm délky 300 metrů a 1 sypané nástupiště u koleje směrem na Vyškov. Výška nástupištní hrany poloostrovního nástupiště je cca 300 mm od hlavy kolejnice. Výška sypaného nástupiště je cca 250-300 mm nad hlavou kolejnice.

ŽST se nachází v okrajové části obce Komořany. Přístup k ŽST je po místní komunikaci, která vede souběžně s kolejištěm na straně stanice (směrem na brno). Přístup ke kolejišti a k výpravní budově je po částečně zpevněných pěšinách. Stanice v současnosti neslouží k odbavení cestujících, pouze je obsazena výpravčím.

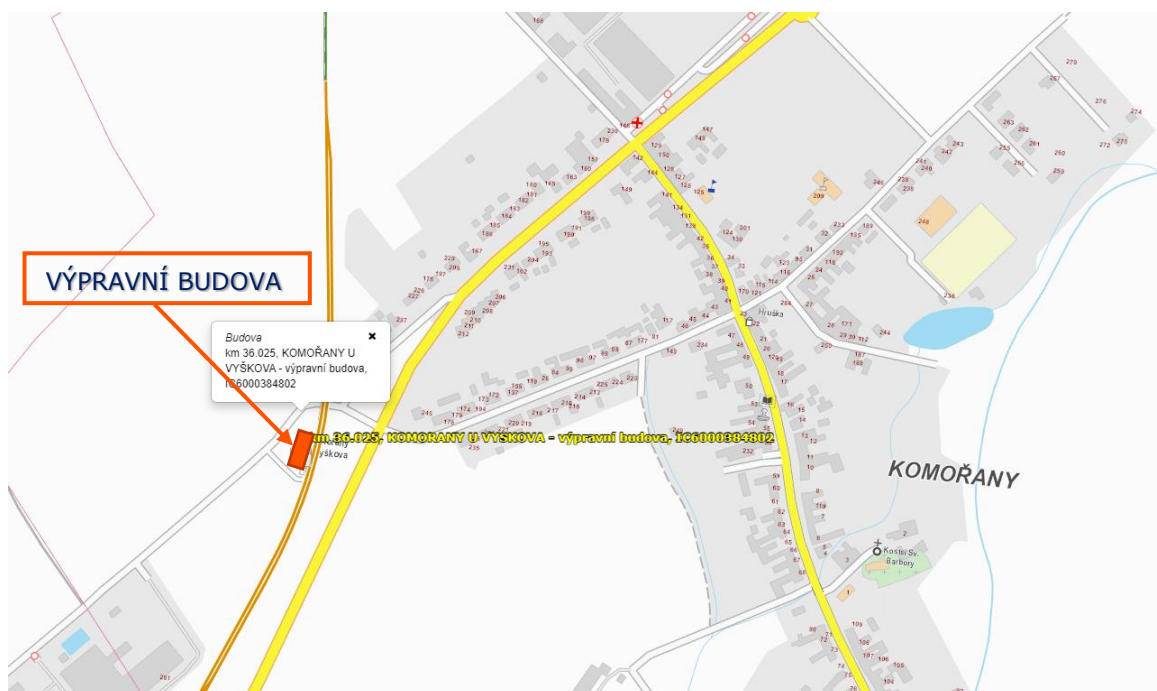
V souladu s programem VRT probíhá v současnosti schvalování DÚR pro stavbu Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov. V navrženém stavu dojde k opuštění stávající lokality ŽST bez náhrady.



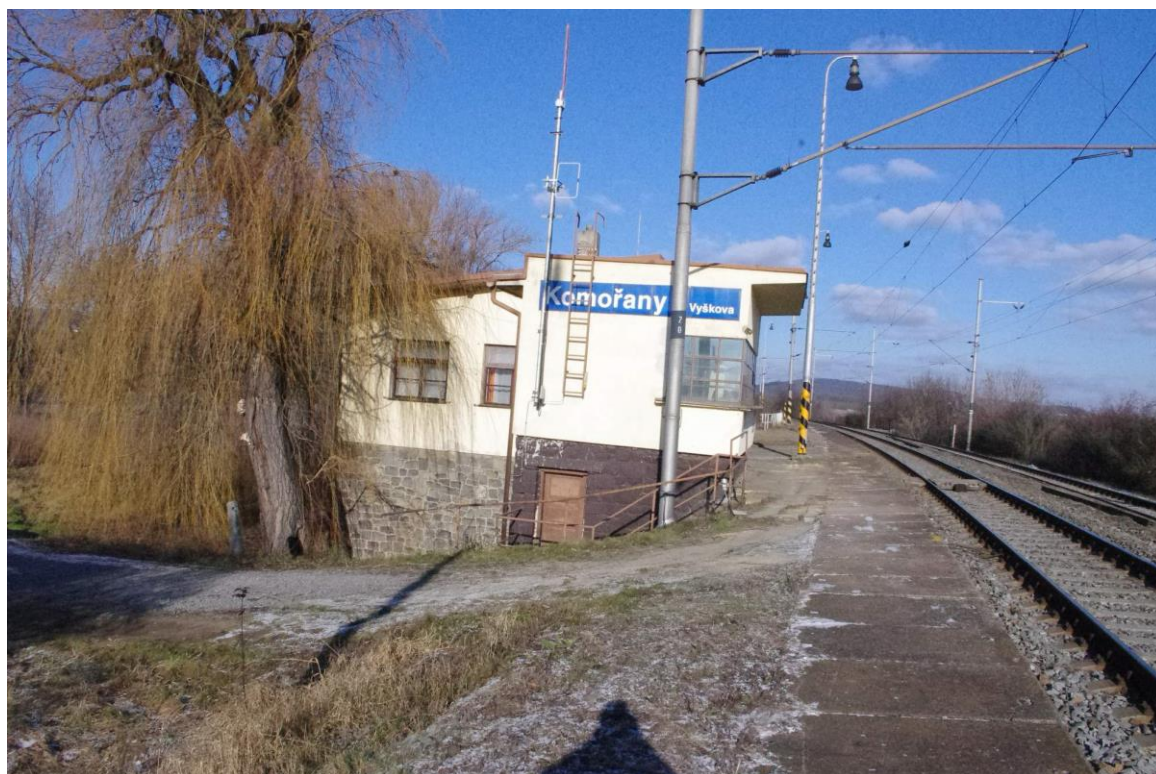
Obrázek 64 – pohled na ŽST v širším záběru s okolím



Obrázek 65 – situační mapa umístění stanice

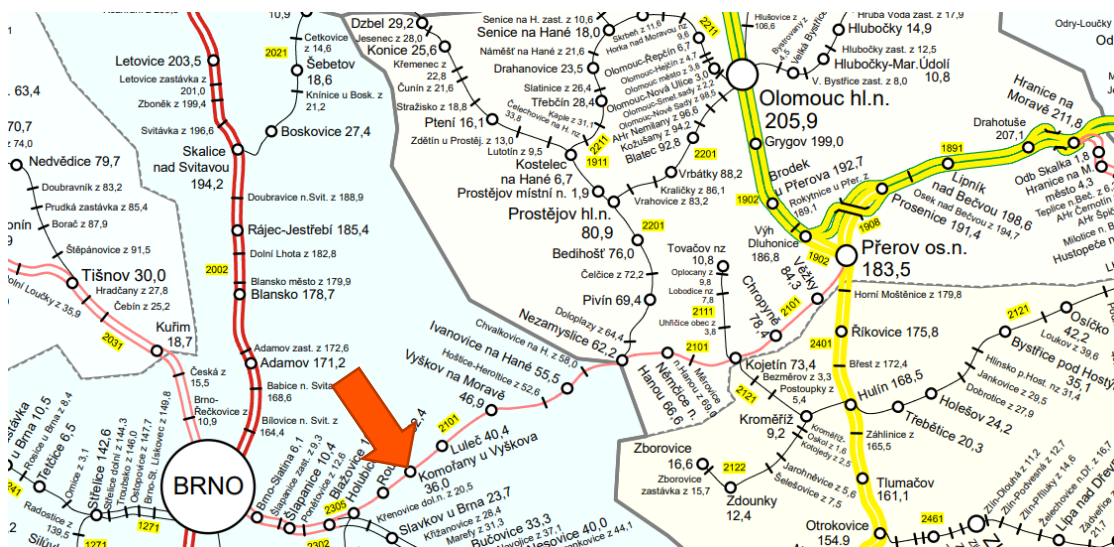


Obrázek 66 – mapa stávajícího kolejového řešení ŽST Komořany u Vyškova – ISPD mapy



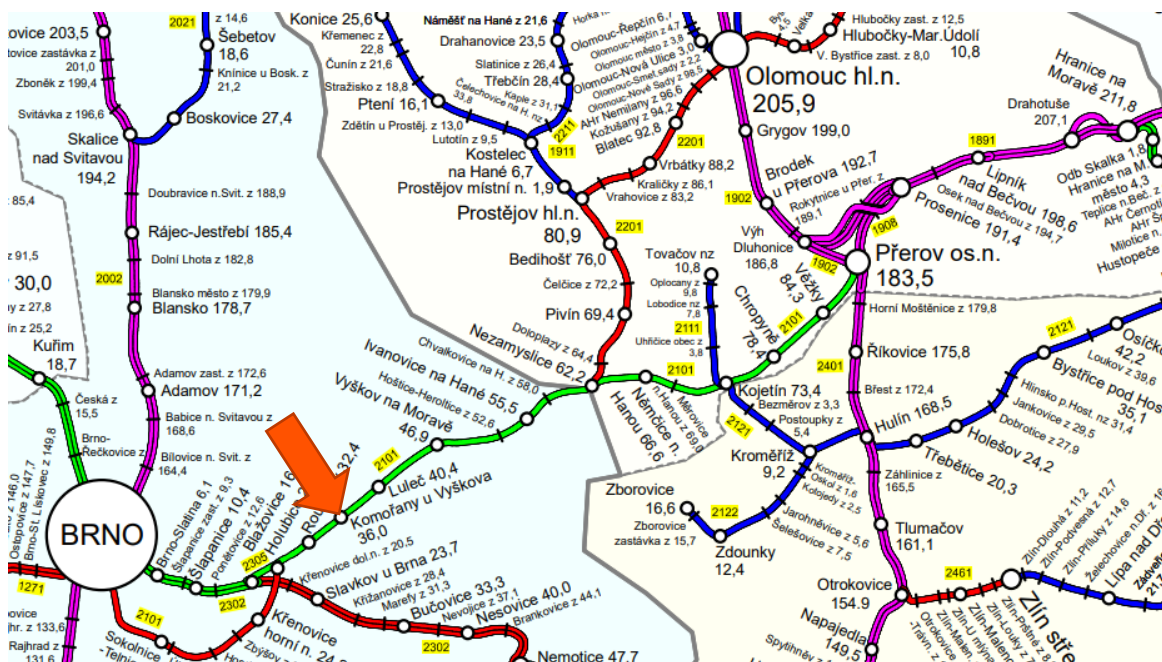
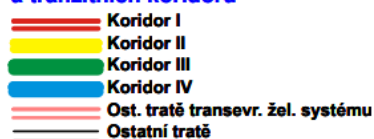
Obrázek 67 – přístup ke stanici





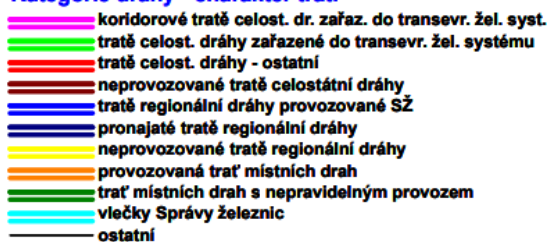
Obrázek 68 - umístění v rámci evropského železničního systému a koridorů

### Tratě transevr. žel. systému a tranzitních koridorů



Obrázek 69 - kategorizace dráhy

### Kategorie dráhy - charakter tratí

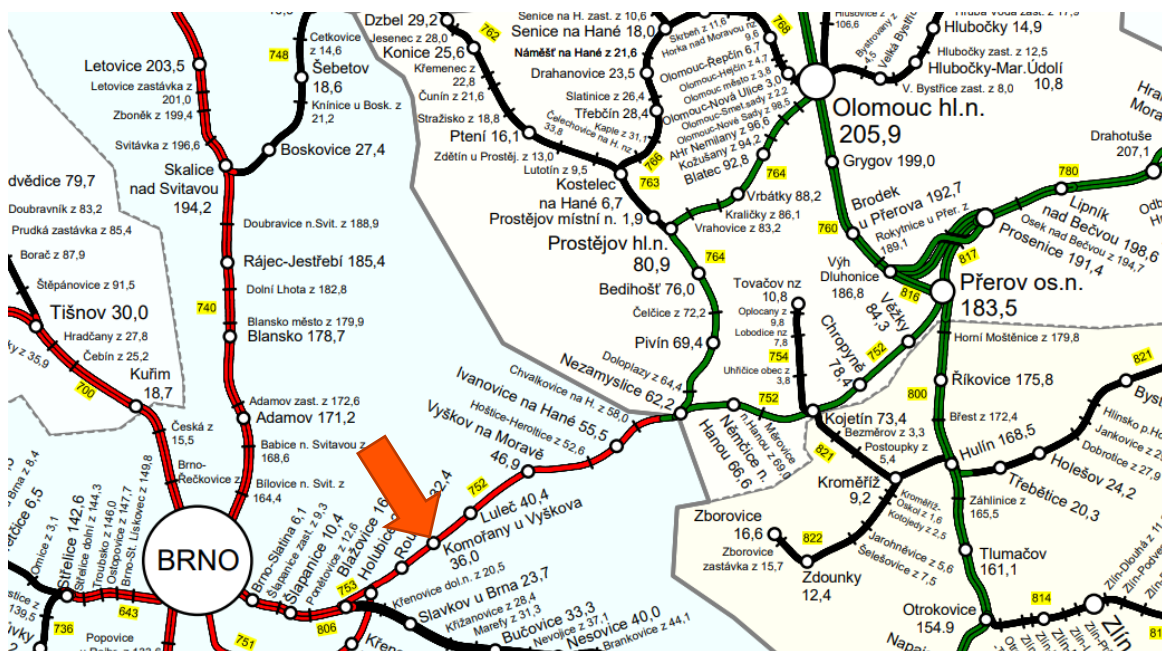




Obrázek 70 - maximální rychlost v traťovém úseku

Maximální rychlost sk. přech. 1 a 2

- 1 - 60
- 61 - 80
- 81 - 120
- 121 - 160
- > 160

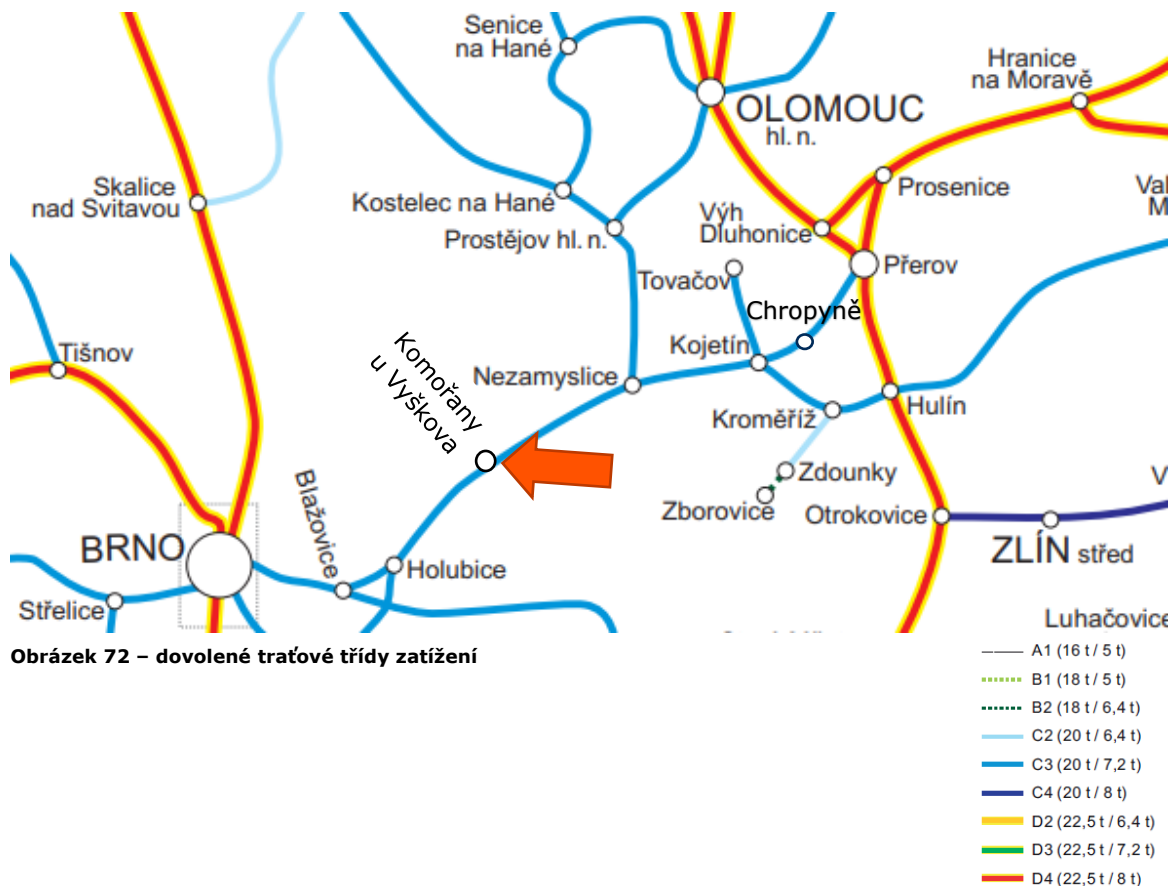


Obrázek 71 - systémy trakčních vedení

Trakční proudová soustava

- stejnosměrná 3kV
- stejnosměrná 1,5kV
- střídavá 25kV, 50Hz
- střídavá 15kV, 16,7Hz
- bez elektrizace





### Popis výpravní budovy

Výpravní budova je umístěna ve směru na Brno. Půdorysná plocha výpravní budovy činí přibližně 176 m<sup>2</sup>, výška přibližně 3,5 m a obestavěný prostor 616 m<sup>3</sup>.

Budova sloužící jako železniční stanice je tvořena centrální částí a přístavkem. Budova má 1 nadzemní podlaží a nevyužitý podkroví a je částečně podsklepená.

Budova je zděná z cihel na kamenných základech. Střecha je klasická pultová, na přístavku sedlová. Okna jsou dřevěná, ve velké míře původní. Hlavní vstupní dveře pro zaměstnance jsou modernizované bezpečnostní plastové. Budova je vytápěna plynovým kotlem.

Ve stanici je umístěno pouze pracoviště výpravčího, pro veřejnost je výpravní budova uzavřena a stanice není obsluhována žádnými spoji osobní dopravy.





Obrázky 73 a 74 - pohledy na čekací plochy, výpravní budovu a kolejiště



Obrázek 75 – výpravní budova Komořany u Brna, pohled z nástupiště

#### 1.5.1.2 Technické zařízení budovy

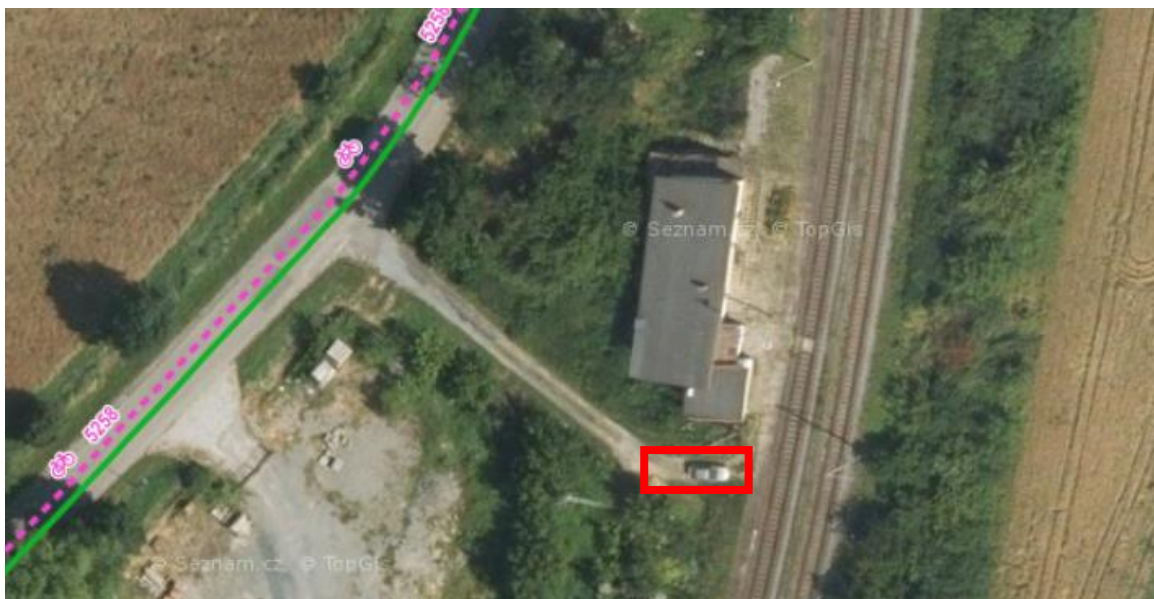
vodovodní přípojka – napojeno na veřejný vodovodní řad,  
 kanalizační přípojka – není, řešeno akumulací v žumpě a vyvážením  
 plyn – nezaveden  
 přípojka elektro z distribuční sítě je zajištěna – 220 V a 380 V

Vytápění je zajištěno pouze lokálními el. kamny (akumulační kamna nebo přímotopy). Ohřev vody zajištěn elektrickými zásobníkovými ohříváči.



#### 1.5.1.3 Popis stávajícího řešení parkování

Vzhledem k faktu, že stanice není přístupná veřejnosti, nejsou v současné době v ŽST vyznačeny žádné oficiální parkovací plochy. Pro parkování využívá výpravčí plochu nepevně komunikace vlevo od výpravní budovy z pohledu od kolejiště.



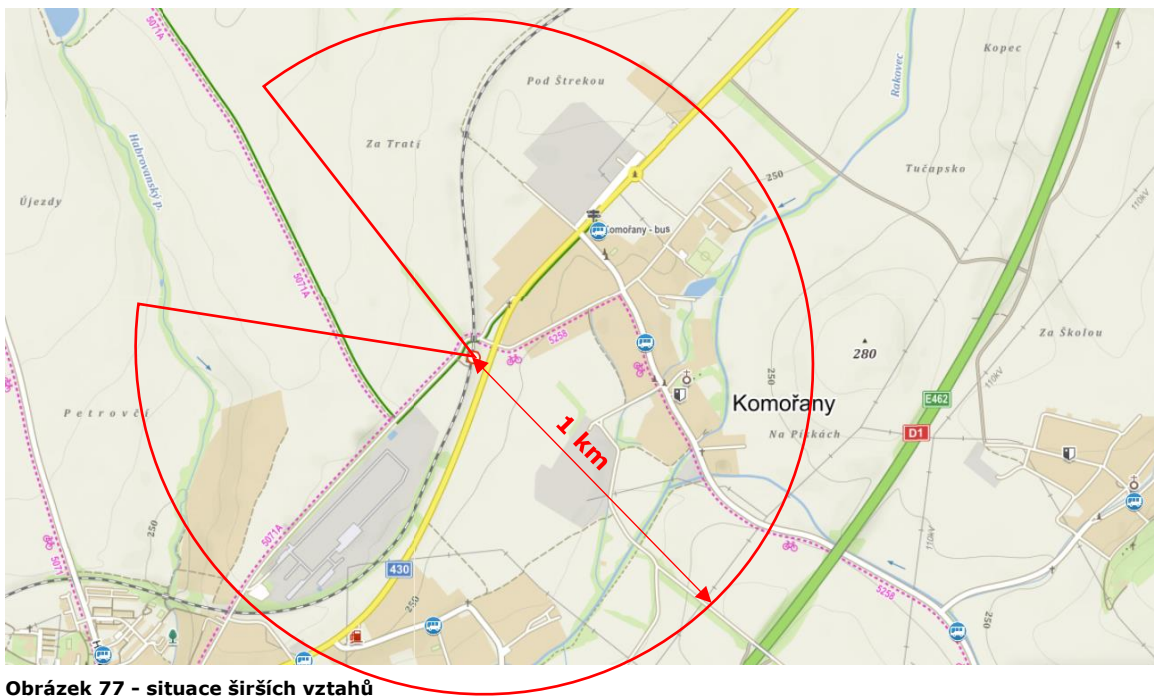
Obrázek 76 - stávající parkovací plochy v okolí VB

#### 1.5.1.4 Význam budovy dle kategorizace

Budova není součástí PRON.

#### 1.5.1.5 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu

Podél kolejiště ze strany zastávky (směrem na Brno) vede místní komunikace, která je zároveň trasou cyklostezky č. 5258. Z druhé strany kolejiště je vedena komunikace II. třídy č. 430 spojující Brno s Vyškovem a tvořící doprovodnou komunikaci k dálnici D1.



Obrázek 77 - situace širších vztahů

Ve vzdálenosti asi 500 m od nádraží se nachází autobusová zastávka „Komořany, EDP“ a „Komořany, obecní úřad“ odkud jezdí autobusy VHD linky 602, 631, 107 a 730. Tyto obsluhují trasy Brno – Vyškov, Brno – Bučovice, Vyškov – Kobeřice a Vyškov – Rousínov. Autobusy odsud jezdí minimálně jednou za hodinu, ve špičce po 10 minutách.

#### **1.5.1.6 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost**

Stanice není obsluhována žádnými spoji osobní dopravy, výpravní budova je pro veřejnost uzavřena, je zde umístěno pouze pracoviště výpravčího.

V blízkosti zastávky se nachází místní průmyslový areál. Obec Komořany leží v docházkové vzdálenosti 1 km od stanice (5 minut chůze).

### **1.5.2 Koncepce a další využití**

Schválený ZP řeší opuštění stanice bez náhrady, dojde k opuštění stávající výpravní budovy, demontáži stávající trati a rekultivaci krajiny. Stávající výpravní budova bude poté pro Správu železnic nadále bez využití, a tedy bude postradatelná. Výpravní budova se tímto stane zbytným majetkem a bude s ní nakládáno dále dle Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, kapitola 4.14 - Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi.

V rámci Záměru projektu bylo uvažováno s těmito variantami řešení - varianta celkové rekonstrukce VB (zavrnuto z důvodu přeložky trati, lokalita leží zcela mimo nově navržený koridor trati), novostavba na stávajícím místě (zavrnuto z důvodu přeložky trati, lokalita leží zcela mimo nově navržený koridor trati) a novostavba na novém místě (v nové lokalitě dle přeložky trati, preferovaná varianta).

### **1.5.3 Demolice**

Po výstavbě plánované přeložky trati ztratí stávající ŽST včetně výpravní budovy v poloze stávající trati smysl pro využití cestujícími na železniční. Tato výpravní budova bude v rámci stavby ponechána bez využití a bude pro provoz dráhy postradatelná. V případě projednání výpravní budovy v rámci prvních čtyř bodů kapitoly 4.14 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží - Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi s negativním výsledkem, dojde dle posledního bodu č. 5 této kapitoly k demolici této výpravní budovy.

Budova není součástí PRRON, není tedy možné provést hodnocení stávajícího stavu dle procenta opotřebení.

Demolice stávající výpravní budovy musí probíhat v souladu se zpracovaným POV v dalším stupni dokumentace a při demolici musí být dbáno na bezpečnost osob pohybujících se v okolí probíhající stavby a vlakové dopravy.

### **1.5.4 Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Komořany u Vyškova**

#### **1.5.4.1 Popis stanice a urbanistické řešení**

V rámci probíhající projektové přípravy pro modernizaci traťového úseku Brno (mimo) – Přerov (mimo), stavby Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov, kde se předpokládá částečná přeložka trati, je navrženo zrušení stávající železniční stanice Komořany u Vyškova, a to bez náhrady. Důvodem je, že navrhované kolejové řešení neprochází v bezprostřední blízkosti obce Komořany, a zároveň, že v současnosti není stanice zahrnuta v jízdním řádu a neslouží k odbavení cestujících.



Navržený nový stav dokládá následující situace:



Obrázek 78 – situace umístění navržené trati

## 1.6 ŽST Luleč

### 1.6.1 Stávající stav pozemních objektů v ŽST

#### 1.6.1.1 Popis stávajícího stavu

##### Popis stanice

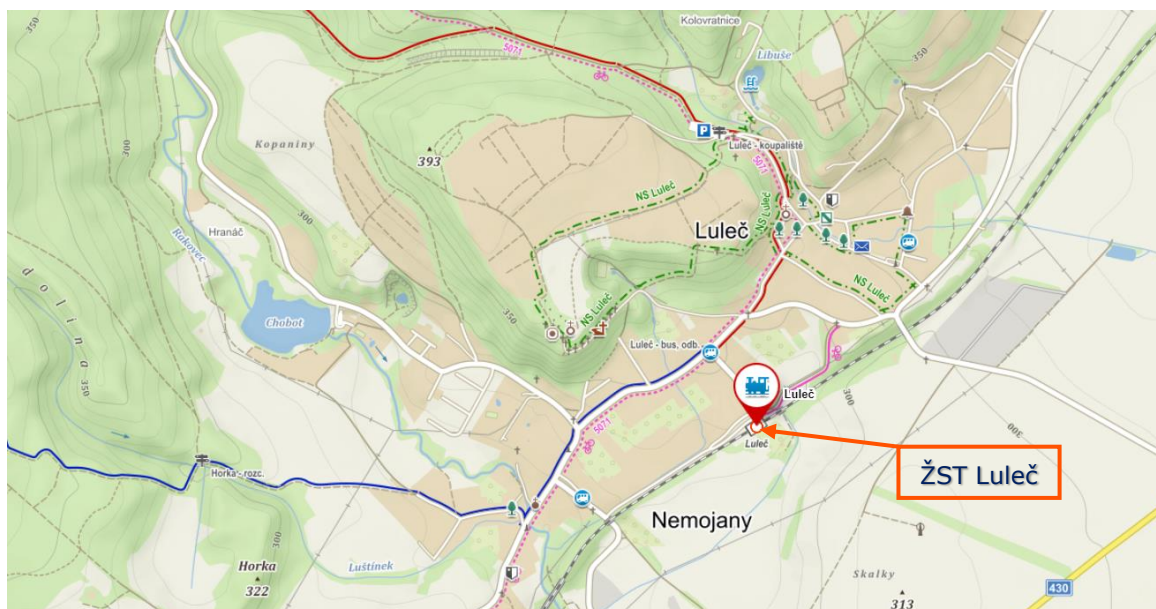
Železniční stanice Luleč se nachází v okrese Vyškov v Jihomoravském kraji, spadá pod katastr obce Nemojany. Nachází se přibližně 7 km jihozápadně od města Vyškov na úpatí Dražanské vysočiny, na rozhraní Hané, Litensické pahorkatiny a Brněnské nížiny.

Železniční stanice Luleč leží v km 40,366 celostátní dráhy č. 300 Brno – Přerov (- Bohumín) dle knižního jízdního řádu, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná a elektrifikovaná. Trať je součástí mezinárodní transevropské dopravní sítě TEN-T. Pravidelný provoz na trati z Brna do Přerova byl zahájen 30. srpna 1869, kdy byla tato trať součástí Moravsko-slezské severní dráhy.

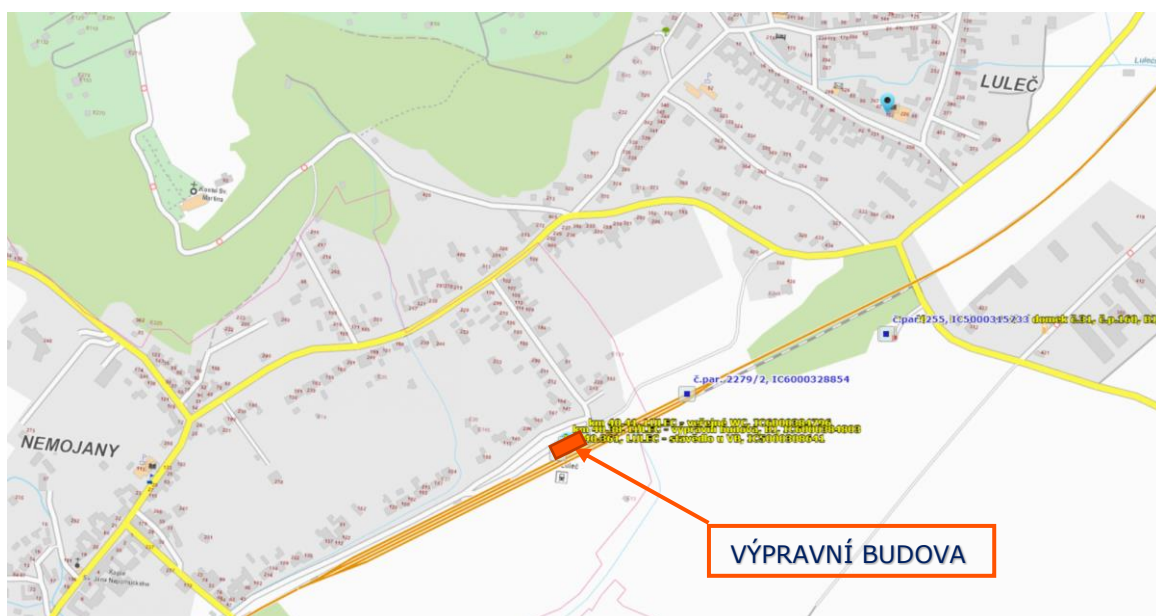
Stanice je obsazena výpravčím. Ve stanici nejsou provozovány pokladní přepážky Českých drah, a.s. ani jiného dopravce.

Ve stanici jsou 3 průběžné dopravní koleje. U kolejí č. 1 a 3 jsou umístěna úrovněová nástupiště výšky 300 mm nad TK. Kolej č. 1 je obsluhována vnějším nástupištěm přístupným z prostoru před výpravní budovou, u koleje č. 3 je umístěno jednostranné nástupiště přístupné přechodem přes koleje. Žádné z nástupišť není bezbariérově přístupné.

Provoz ve stanici zajišťují pouze dva osobní vlaky za den v obou směrech dohromady. O špičce se tedy nedá hovořit. Jeden spoj odjíždí každý den směr Vyškov na Moravě (ve 23.43 hod), druhý směrem na Brno hl. n. (ve 4:46 hod). Stanice je zařazena do integrovaného dopravního systému IDS JMK (Brno), Pásmo/Zóna: 730 a je vybavena označovačem jízdenek IDS.



Obrázek 79 – situační mapa umístění stanice



Obrázek 80 – mapa stávajícího kolejového řešení ŽST Luleč – ISPD mapy

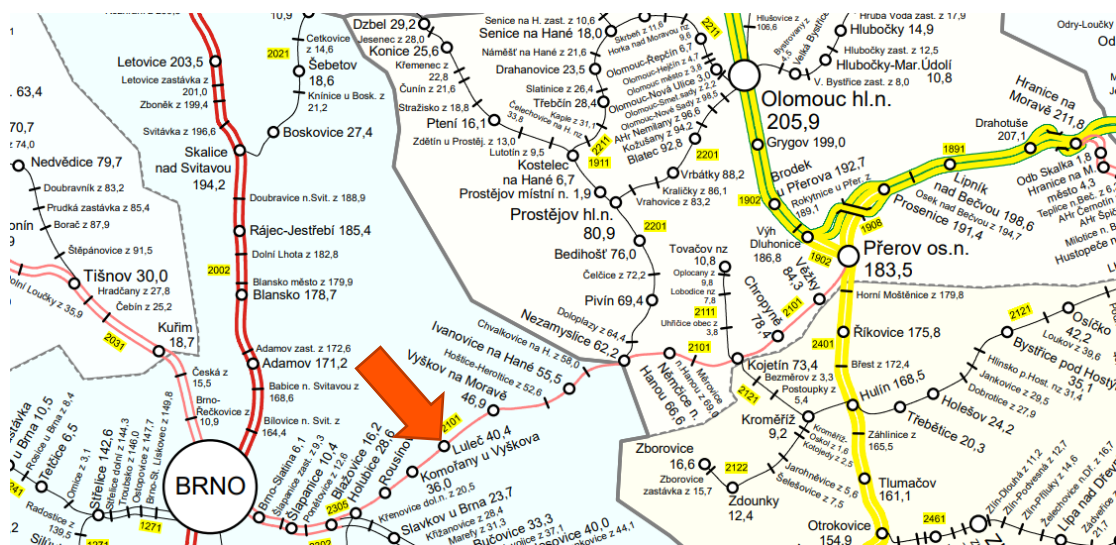


Obrázek 81 – pohled na ŽST v širším záběru s okolím

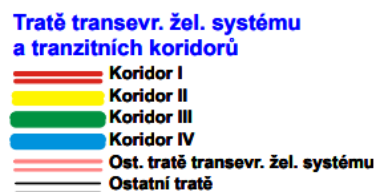


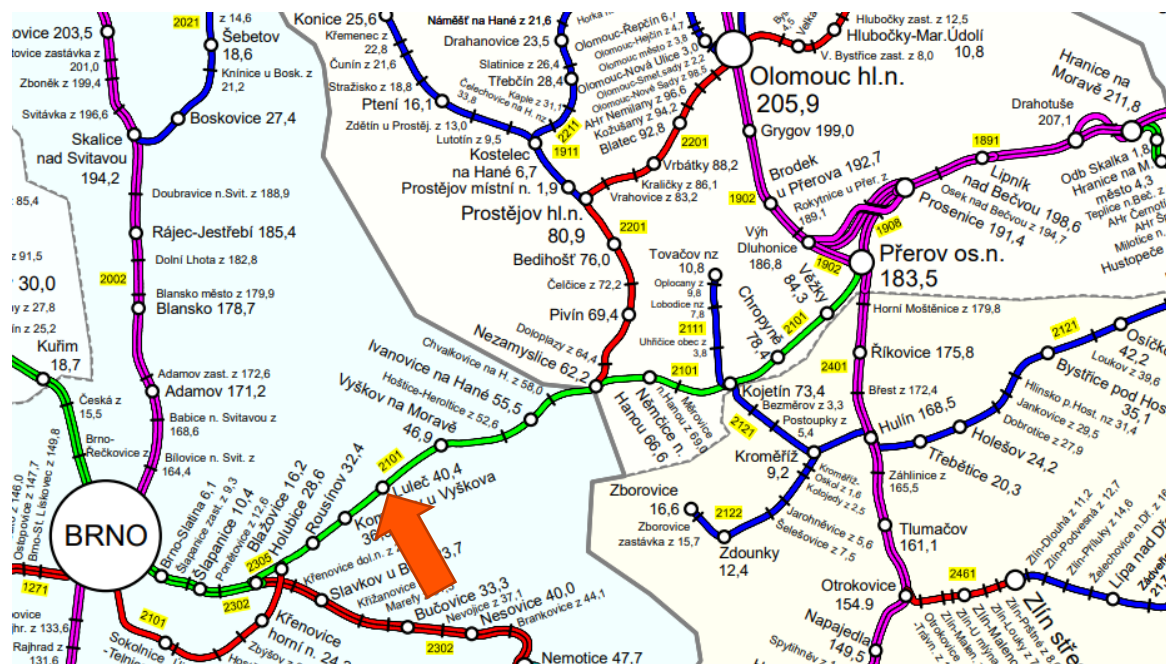


Obrázek 82 – celkový pohled na stanici



Obrázek 83 - umístění v rámci evropského železničního systému a koridorů

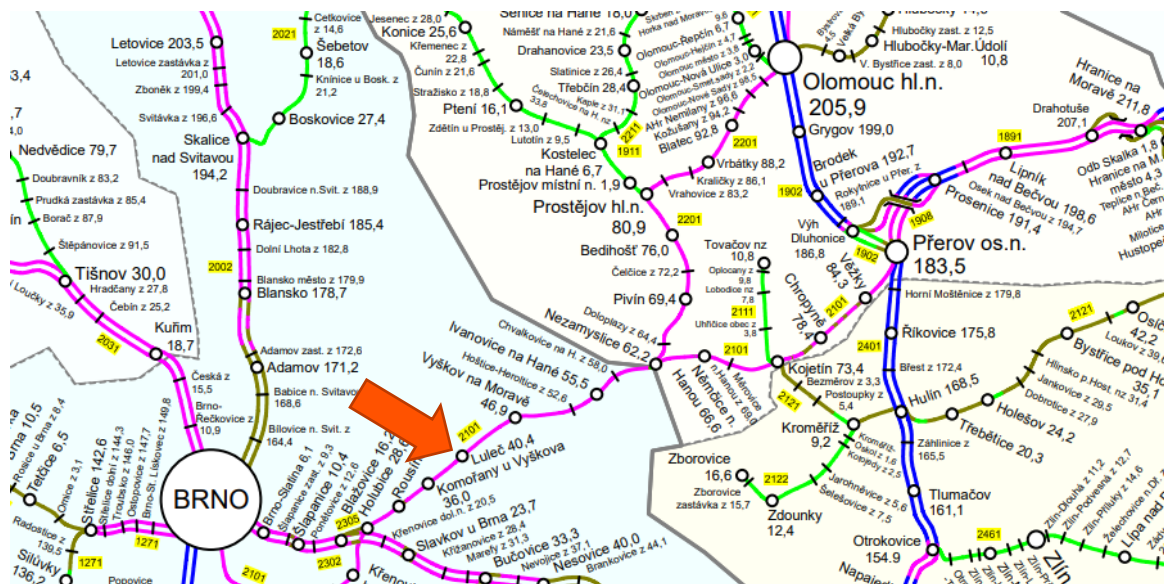




Obrázek 84 - kategorizace dráhy

#### Kategorie dráhy - charakter trati

- koridorové tratě celost. dr. zařaz. do transevr. žel. syst.
- tratě celost. dráhy zařazené do transevr. žel. systému
- tratě celost. dráhy - ostatní
- neprovozované tratě celostátní dráhy
- tratě regionální dráhy provozované SŽ
- pronajaté tratě regionální dráhy
- neprovozované tratě regionální dráhy
- provozovaná trať místních drah
- trať místních drah s nepravidelným provozem
- vlečky Správy železnic
- ostatní

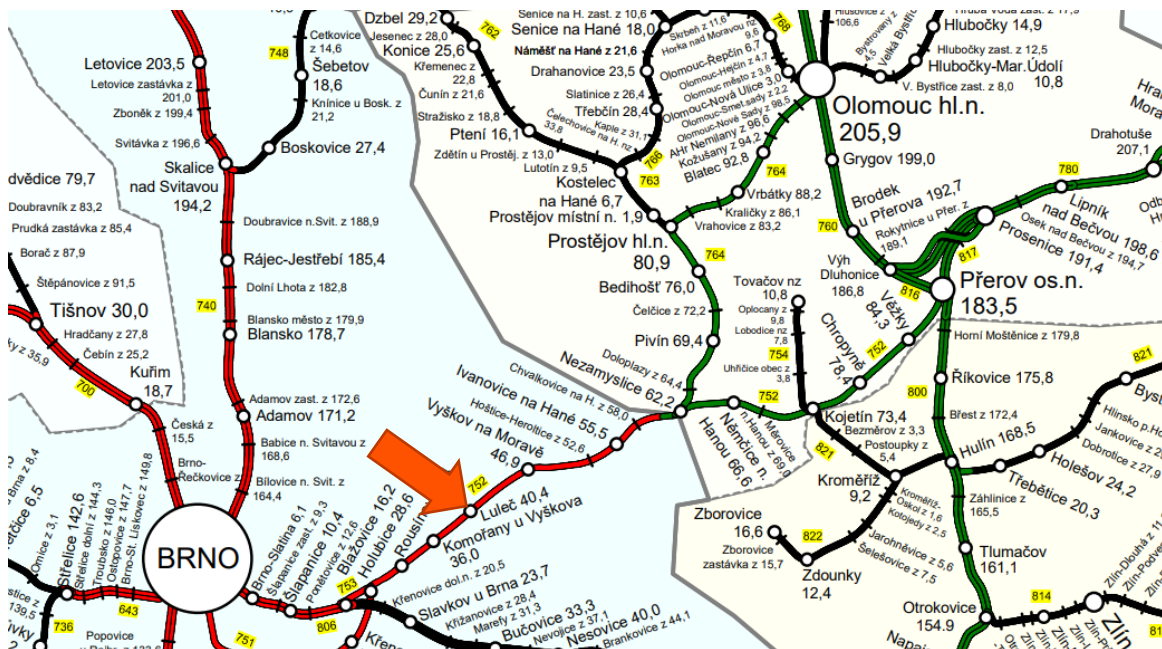


Obrázek 85 - maximální rychlost v traťovém úseku

#### Maximální rychlost sk. přech. 1 a 2

- 1 - 60
- 61 - 80
- 81 - 120
- 121 - 160
- > 160

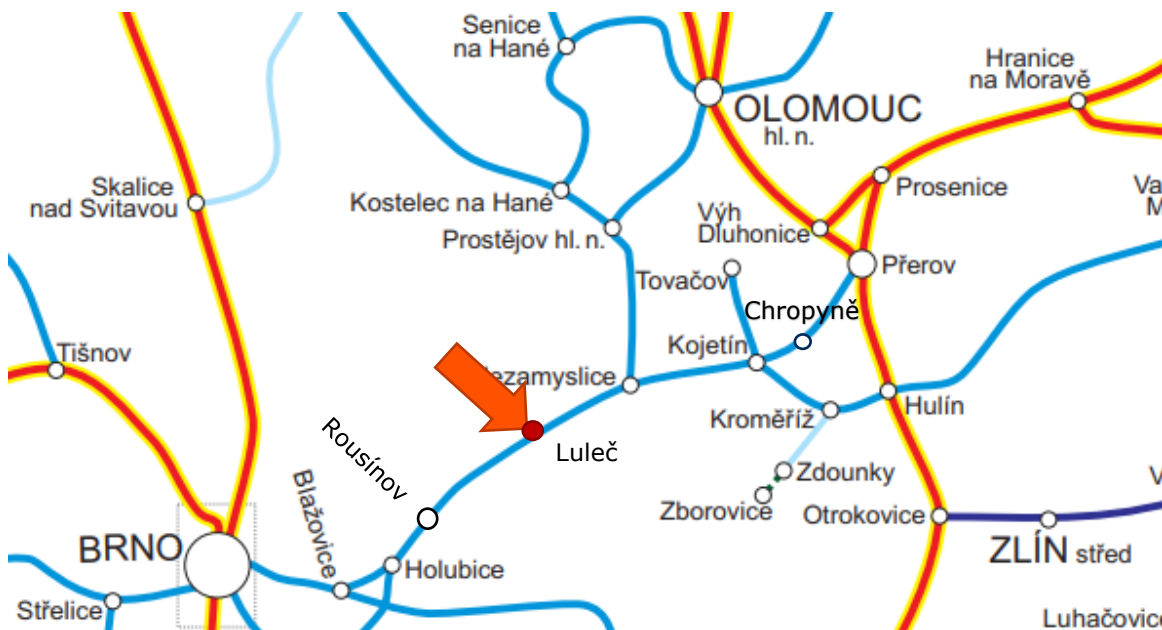




Obrázek 86 – systémy trakčních vedení

#### Trakční proudová soustava

- stejnosměrná 3kV
- stejnosměrná 1,5kV
- střídavá 25kV, 50Hz
- střídavá 15kV, 16,7Hz
- bez elektrizace



Obrázek 87 – dovolené traťové třídy zatížení

#### Luhačovice

- A1 (16 t / 5 t)
- B1 (18 t / 5 t)
- B2 (18 t / 6,4 t)
- C2 (20 t / 6,4 t)
- C3 (20 t / 7,2 t)
- C4 (20 t / 8 t)
- D2 (22,5 t / 6,4 t)
- D3 (22,5 t / 7,2 t)
- D4 (22,5 t / 8 t)

### Popis výpravní budovy

Výpravní budova je situována ze strany chybějící sudé staniční skupiny kolejí a tvoří ji jednopodlažní původní zděná solitérní stavba, na kterou z jedné strany navazuje novodobá dostavba stávkového a na straně druhé samostatně stojící novodobý přístavek WC pro cestující.

Zastavěná plocha stávajícího objektu samotné výpravní budovy činí přibližně 287 m<sup>2</sup>, obestavěný prostor je roven 1 984 m<sup>3</sup>.

Samotná výpravní budova je složena z centrální části a dvou křídel a její vzhled odpovídá původnímu vzhledu nádražní budovy z počátku parního provozu na trati do Vyškova. V přízemí výpravní budovy nalezneme dopravní kancelář se zázemím včetně místnosti bývalé pokladny, kde jsou nyní umístěny rackové skříně, dále čekárnu pro cestující a místnost SSZT s občasnou obsluhou. Veškeré ostatní prostory ve výpravní budově jsou nevyužité - jedna bytová jednotka v přízemí a suterénní prostory s bývalými sklepy pro bytovou jednotku.



Obrázky 88 a 89 - současný vzhled stávající výpravní budovy, pohledy od kolejíště





Obrázek 90 - současný vzhled stávající výpravní budovy, pohled od komunikace



Obrázek 91 - pohled na přístavek stavědla u VB, stávající stav



Obrázek 92 - pohled na přístavek WC u VB, stávající stav



Výpravní budova je opatřena číslem popisným 70 a je součástí pozemku st.p.č. 103, vše v k. ú. Nemojany a v právu hospodařit pro Správu železnic, státní organizaci. Správcem objektu je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Správa pozemních staveb.

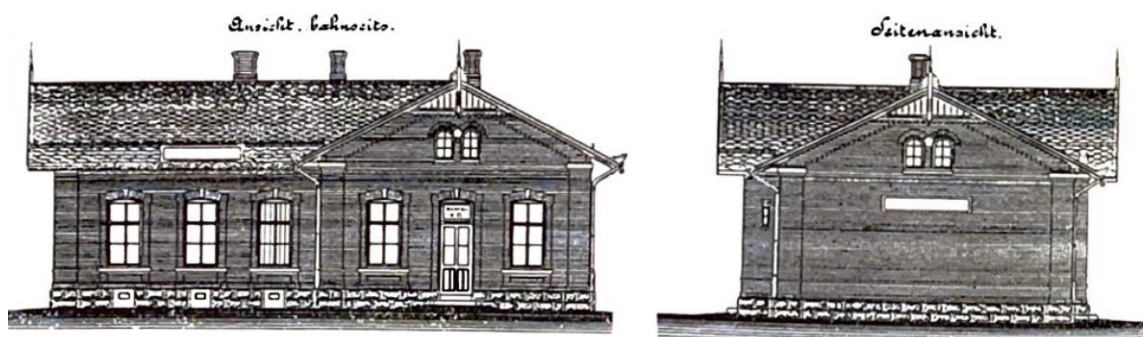
Dále k nádražní budově náleží dva dnes již opuštěné a nevyužité objekty bez č.p./č.e. Prvním je přístavba stavědla, která je součástí st.p.č. 471, dalším je samostatný objekt WC pro cestující stojící na st.p.č. 524, vše v k. ú. Nemojany a v právu hospodařit pro Správu železnic, státní organizaci.



Obrázek 93 - pohled na čekací plochu u kolejiště

Zastávka Luleč byla vybudována jakožto součást Moravsko-slezské severní dráhy (sesterská společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) spojující Brno a Přerov, kde se trať napojovala na existující železnici do Ostravy a Krakova. V roce 1893 došlo ke změně dosavadní zastávky v Lulči (otevřené roku 1873) na stanici, a byla zde postavena přízemní výpravní budova z režného cihelného zdiva, jejímž autorem byl architekt Dachler. Již o šest let později (roku 1898) došlo ke zvětšení objektu symetrickou přístavbou na brněnské straně. V průběhu 20. století došlo z obou stran původní VB k novodobým přístavbám.

Výpravní budova není evidována Národním památkovým ústavem jako nemovitá kulturní památka.



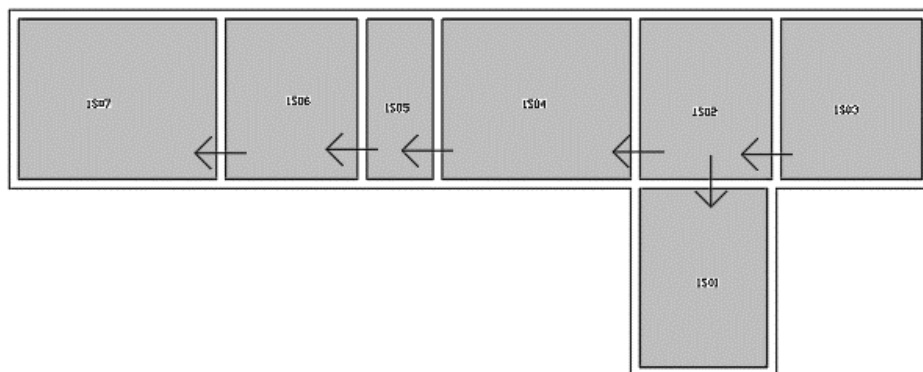
Obrázek 94 - dobový vzhled výpravní budovy z roku 1893



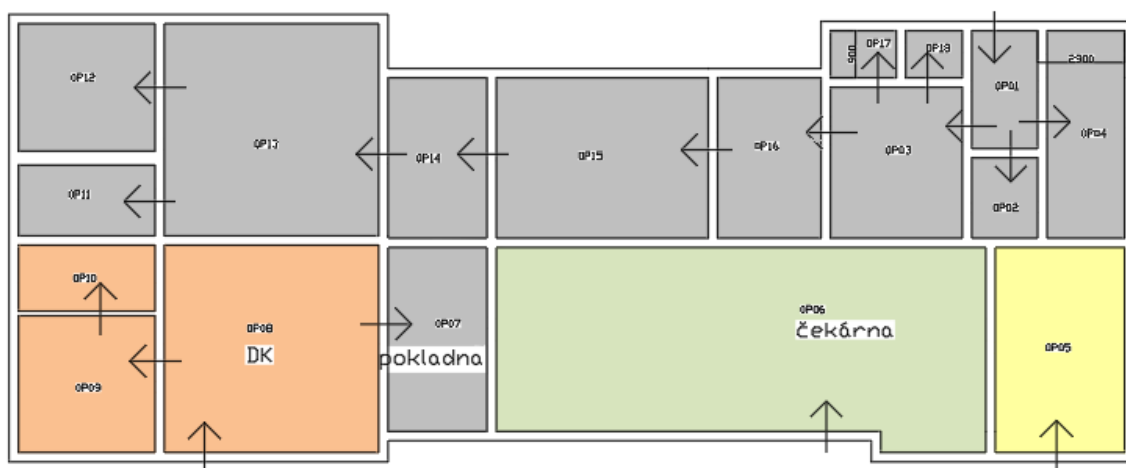


### 1.6.1.2 Schéma stávajícího využití výpravní budovy Luleč

#### 1.PP-SS



#### 1.NP-SS



#### LEGENDA:

- Veřejně přístupné prostory (odbavovací haly, čekárny, veřejná WC - v případě že nejsou provozována externím nájemcem a nejde tedy o komerční provoz)
- Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy (dopravní kancelář, technologické místnosti)
- Prostory po vlastní využití Správy železnic, státní organizace
- Nevyužité prostory



### 1.6.1.3 Přehled obsazenosti budovy a předpokládané náklady na provoz

Přehled nákladů ŽST Luleč (Kč/rok) – STÁVAJÍCÍ STAV	
Vytápění	16 069,72 Kč
Vodné a stočné	2 355,69 Kč
Elektrická energie	63 420,00 Kč
Úklid	2 118,62 Kč
<b>Provozní náklady celkem</b>	<b>83 964,03 Kč</b>
<b>Periodické náklady</b>	<b>25 859,42 Kč</b>

Hospodářský výsledek ŽST Luleč (Kč/rok) – STÁVAJÍCÍ STAV	
Výnosy z pronájmů (Kč/rok)	0 Kč
Náklady na provoz (Kč/rok)	83 964,03 Kč
Periodické náklady (Kč/rok)	25 859,42 Kč
<b>Hospodářský výsledek (Kč/rok)</b>	<b>-109 823,45 Kč</b>

Přehled využití ploch – ŽST Luleč – STÁVAJÍCÍ STAV		
Celková plocha ON	<b>258,16</b> m <sup>2</sup>	
Veřejně přístupné prostory	45,5 m <sup>2</sup>	18%
Technologické prostory	13,3 m <sup>2</sup>	5%
Provozní prostory SŽDC	14,66 m <sup>2</sup>	6%
Prostory pro dopravce	0 m <sup>2</sup>	0%
Ostatní prostory dopravců	0 m <sup>2</sup>	0%
Komerční prostory	0 m <sup>2</sup>	0%
Byty	0 m <sup>2</sup>	0%
Municipality	0 m <sup>2</sup>	0%
Státní správa	0 m <sup>2</sup>	0%
Nevyužité	184,7 m <sup>2</sup>	72%
Společné prostory	0 m <sup>2</sup>	0%

### 1.6.1.4 Technické zařízení budovy

Vodovod - Objekt výpravní budovy je zásobován pitnou vodou z městského vodovodu.

Kanalizace - Objekt není napojen na veřejnou kanalizaci. Splašková kanalizace je řešena pravidelně vyváženou kanalizační jímkou.

Plyn - Výpravní budova je v současnosti napojena na zemní plyn městským plynovým řadem.

Vytápění a chlazení - Objekt je vytápěn plynem, použity jsou lokální topidla tzv. „vafky“.

Chlazení je řešeno přirozeně otevíravými okny. Pouze pro technologie umístěné v původní dopravní kanceláři byla na fasádě objektu umístěna jedna splitová chladicí jednotka.

Příprava TUV - Ohřev teplé vody je řešen lokálně a je zajištěn elektrickým ohřívačem umístěným pouze v dopravní kanceláři. Nevyužívaný byt nyní není teplou vodou zásobován.

Elektroinstalace - silnoproudé rozvody a zařízení - V současné době je výpravní budova napojena zemní kabelovou přípojkou z distribuční sítě společnosti EG.D (dříve E.ON Distribuce a.s.) ukončenou na fasádě výpravní budovy.

Stávající rozvodny nízkého napětí, kabelové rozvody nízkého napětí a osvětlení, dálkové ovládání úsekových odpojovačů, elektrické ohřevy výměn a drážní trafostanice VN/NN byly průběžně opravovány a rekonstruovány. Osvětlení kolejiště v ŽST je zajištěno z osvětlovacích věží nebo stožárů JŽ. Stav silnoproudých zařízení odpovídá době jejich výstavby, resp. rekonstrukce.

Stávající rozvody elektrické energie a osvětlení jsou rozvedeny v celém objektu. V nedávné minulosti docházelo k lokálním úpravám rozvodů dle potřeby v rámci dispozičních a uživatelských úprav objektu. Světelné zdroje jsou lokálně měněny, typy osvětlení jsou různé, dle období výměny.

Dalšími obsluhovanými elektrickými spotřebiči je převážně kancelářská technika v dopravní kanceláři (PC, monitory, tiskárna, atp.).

Elektroinstalace – slaboproud (telekomunikace) - Hlavními prostory všech slaboproudých technologií celé stanice je nyní dopravní kancelář, kde je instalována RACKová skříň pro rozvod strukturované kabeláže.

Zabezpečovací zařízení - Stanice Luleč je zabezpečena SZZ 2. kategorie RZZ TEST 14 s kolejovými obvody 75 Hz. Do SZZ jsou navázána TZZ úseku Vyškov na Moravě – Luleč (automatické hradlo AH83 s kolejovými obvody 75 Hz) a úseku Luleč – Komořany u Vyškova (TZZ RPB bez izolace trati).

Sdělovací zařízení - Ve stanici je pouze stávající metalická místní kabeláž, dále jsou zde v provozu telefonní a hodinové rozvody a stávající hodinová zařízení, stanice je vybavena základnovou radiostanicí. Trať procházející stanicí Luleč je vybavena analogovým traťovým rádiem TRS.

Orientační systém - Tabule orientačního systému jsou osazeny ve výpravní budově. Bezbariérová trasa na nástupiště není vyznačena.

Trakční a energetická zařízení - Úsek trati Brno hl.n. - Nezamyslice je elektrizován střídavou napětíovou soustavou 25 kV, 50Hz (označení 1 PEN AC 25 kV 50 Hz / TNC). Napájení je zajištěno z trakční transformovny Nezamyslice (od styku dvou soustav) v km 60,510 ve směru na Brno.

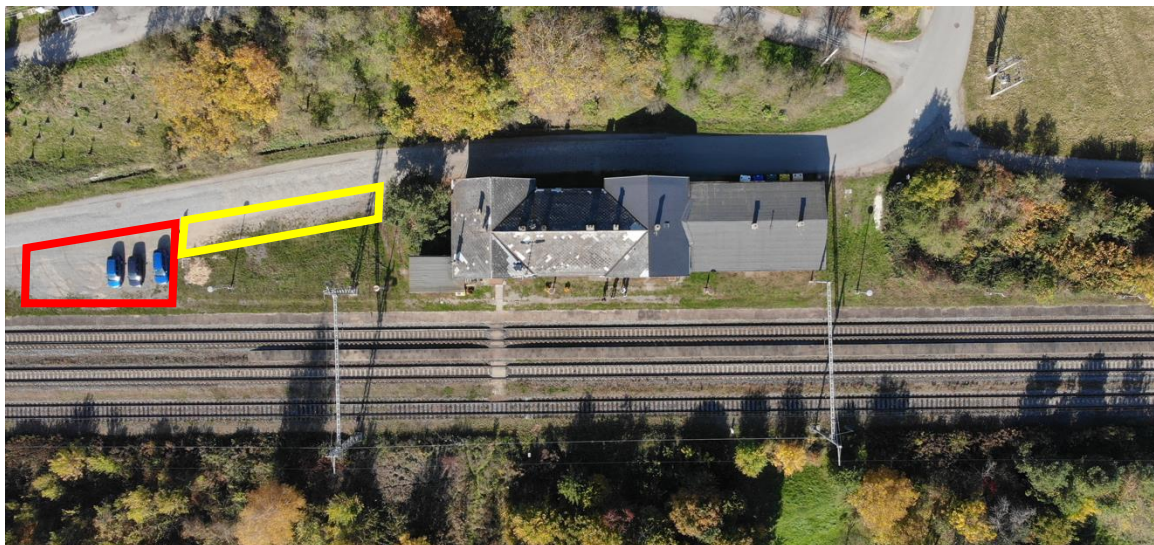
S ohledem na elektrizaci provedenou v letech 1994 – 1996 se v celém úseku vyskytují původní materiály. V průběhu následujících let nebyla provedena žádná zásadnější oprava nosných lan nebo trolejí. Systém trakčního vedení je na hlavních i vedlejších kolejích plně kompenzovaný. Během provozu byly postupně nahrazeny nevyhovující izolátory.

Trakční vedení v jednotlivých úsecích bylo navrženo pro příslušnou traťovou rychlost podle tehdy platné vzorové sestavy „S“. V současné době jednokolejná trať neumožňuje provozovat regionální osobní dopravu s takovými jízdními dobami, které by byly konkurenceschopné vůči silniční dopravě.



#### 1.6.1.5 Popis stávajícího řešení parkování

Stávající plochy pro parkování se nalézají vlevo od VB z pohledu od kolejiště, stojany na kola zde zcela chybí.



Obrázek 97 - současné možnosti parkování

#### 1.6.1.6 Význam budovy dle kategorizace

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie 2021 (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace 2021	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)	K	L	M	P	Památková ochrana	PENB	OŘ	SS	Kraj
348151	stanice	Luleč	0-399	D	ANO	635	1,291	253	2,5	51,62%	1,50	1,00	0,00	0,00	ne	nehodnoceno	BNO	SSV	JHM

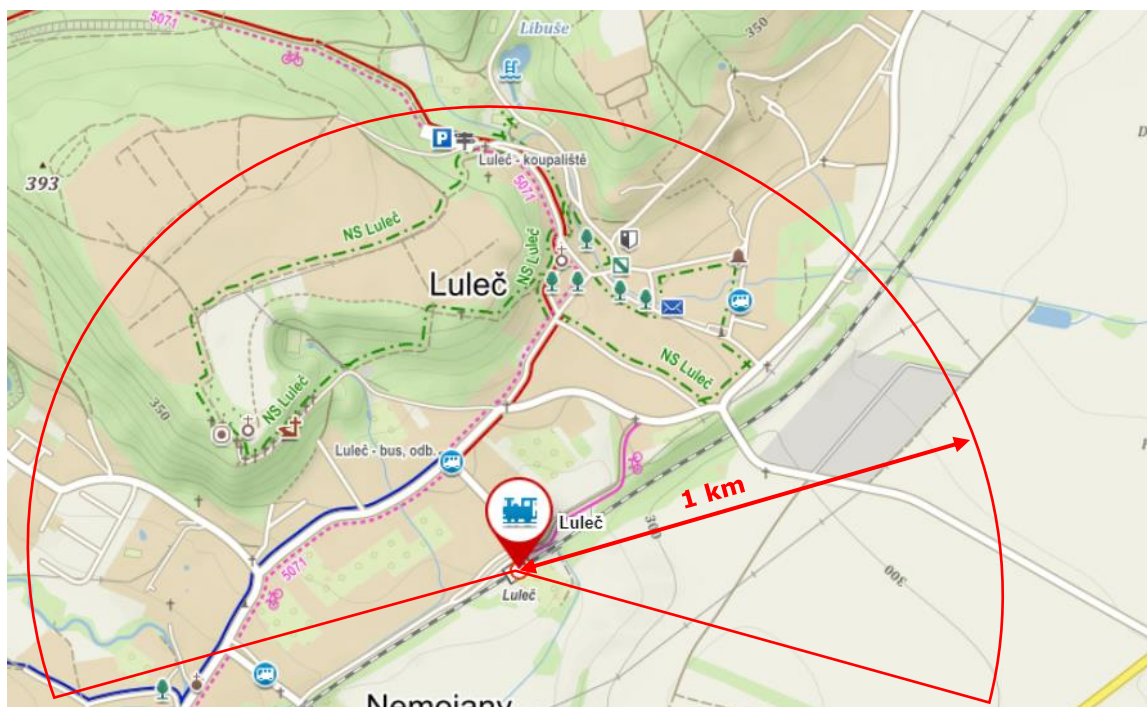
Obrázek 98 – informace z „Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží“ (PRRON)

#### 1.6.1.7 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu

Přímo u ŽST Luleč začíná krátká účelová cyklotrasa spojující nádraží s obcí Luleč.

V docházkové vzdálenosti přibližně 5 minut (cca 300 m) se nachází autobusová zastávka „Luleč, rozcestí k žel. st. 0.2“ obsluhovaná pravidelnými autobusovými linkami směrem na Vyškov a v opačném směru na Rousínov. Mimo špičku, kdy je frekvence spojů v každém směru v rozmezí přibližně jedné hodiny, jsou odjezdy spojů nepravidelné.

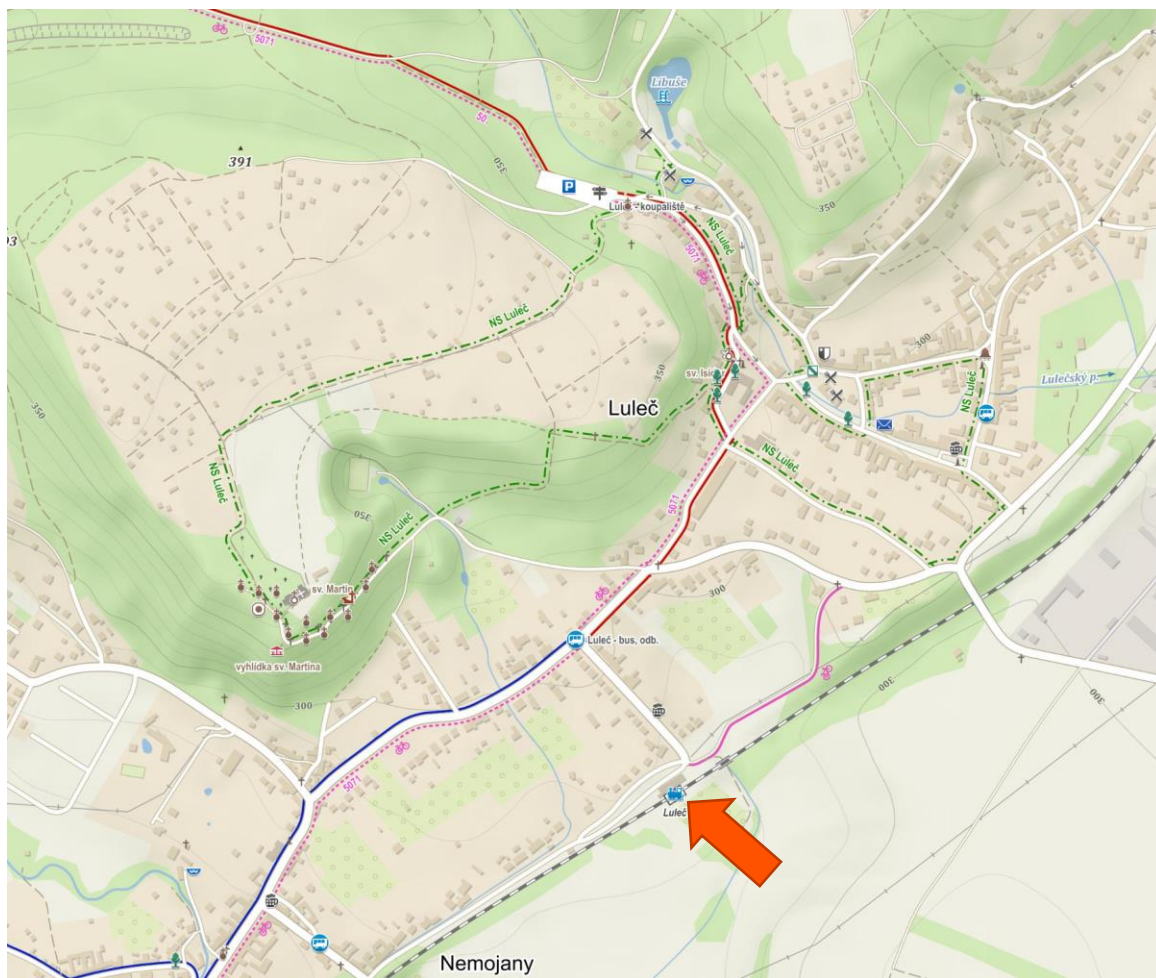
Zde se lze také napojit na cyklotrasu č. 5071 Vyškov – Rousínov. Stezka vede z Vyškova do Drnovic (přes Kašparovský dvůr), Opatovic, kolem Opatovické přehrady, odbočí vlevo na Ježkovice, přes Pístovický mlýn do Lulče, Nemojan, Habrovan až do Rousínova a zpět do Habrovan. Délka trasy je cca 35 km.



Obrázek 99 - situace širších vztahů a docházková vzdálenost

#### 1.6.1.8 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost

Nádraží leží přibližně 900 m od centra obce Luleč. V obci nalezneme pouze menší smíšené zboží, obecní úřad a restaurace.

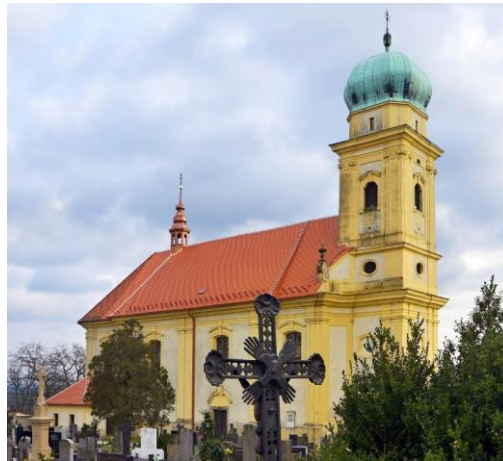


Obrázek 100 - turistické příležitosti v okolí ŽST Luleč



U autobusové zastávky „Luleč, rozcestí k žel. st. 0.2“ se nachází rozcestník dvou turistických tras pokračujících až k Punkevním jeskyním v Moravském krasu. Jedná se o trasu modrou a červenou (procházející přírodním parkem Rakovecké údolí).

Obcí Luleč prochází „Naučná stezka Luleč“, která seznamuje návštěvníky zejména s historickými zajímavostmi obce Luleč. Hlavní zajímavostí na trase je křížová cesta vedoucí ke kostelu sv. Martina tyčícího se na kopci nad obcemi Luleč a Nemojany.



**Obrázky 101 a 102: Kostel sv. Martina**

Oblíbeným turistickým místem je prvorepublikové koupaliště U Libuše vzdálené přibližně 1,2 km od nádraží. Jedná se o zatopený lom, který byl upraven na koupaliště roku 1939. Velkou atrakcí je zde původní betonová skluzavka.



**Obrázky 103 a 104: Koupaliště U Libuše**

### 1.6.2 Koncepce a další využití

V současné době jednokolejná trať Brno hl.n. – Přerov neumožňuje provozování regionální osobní dopravy s jízdními dobami, které by byly konkurenceschopné vůči silniční dopravě. Stávající trať je z pohledu infrastruktury (vyjma trakčního vedení) již výrazně za hranicí své životnosti a i tato skutečnost snižuje její užitnou hodnotu. Z těchto důvodů není v současné době v úseku Brno – Vyškov provozována regionální doprava. Na základě uvedeného dojde k přeložce trati, kdy bude stávající umístění výpravní budovy v kolizi s nově navrženým přednádražním prostorem. Z těchto důvodů a vzhledem ke špatnému technickému stavu původní výpravní budovy dojde k její demolici včetně navazujících objektů a přístaveb. Nově navržená výpravní budova a objekt pro umístění technologií v ŽST Luleč budou umístěny u nově uspořádaného kolejiště.

Trať ve stávajícím stavu nesplňuje požadavky na moderní, rychlou, spolehlivou a kapacitní železnici. Dále trpí svou morální zastaralostí a dlouhodobou podudržovaností.

V souladu s programem VRT probíhá v současnosti schválení DÚR pro modernizaci traťového úseku Brno (mimo) – Přerov (mimo), kde se předpokládá uvedení nástupištích hran a kolejí do stavu odpovídajícímu současným normám a požadavkům.

Schválený ZP řeší novou železniční stanicí v lokalitě nově navrženého kolejiště, respektující směrové a výškové řešení modernizované trati, která byla odsouhlasena v rámci studie proveditelnosti a Záměru projektu. Byla navržena nová výpravní budova, která svou velikostí, vybavením a energetickými standardy odpovídá dnešním potřebám a požadavkům. Navržené koncepční řešení přinese nejen úspory finančních prostředků v rámci provozu a údržby objektu, ale jeho výsledkem bude především nové a hospodárné osobní nádraží splňující současné požadavky na provoz, ekologii, ekonomii a v neposlední řadě i estetiku a kulturu cestování vlakem.

V rámci Záměru projektu bylo uvažováno s těmito variantami řešení - varianta celkové rekonstrukce VB (zahrnuto z důvodu přeložky trati, stávající VB bude v kolizi s nově navrženým přednádražním prostorem), novostavba na stávajícím místě (zahrnuto z důvodu přeložky trati, stávající VB bude v kolizi s nově navrženým přednádražním prostorem) a novostavba na novém místě (v nové lokalitě dle přeložky trati, preferovaná varianta).



**Obrázek 105 – celkový pohled na současný stav stanice**

### 1.6.3 Demolice

Vzhledem k plánované přeložce trati Brno hl.n. – Přerov, kdy bude stávající poloha výpravní budovy v kolizi s novým přednádražním prostorem, byla v rámci schváleného Záměru projektu navržena celková demolice stávající výpravní budovy včetně navazujících stavebních objektů.

Výpravní budova je dle hodnocení PRON ve špatném stavu (opotřebení 51,62%).

Stávající technologie umístěné ve výpravní budově budou přesunuty do nově navrženého technologického objektu v ŽST Luleč mimo půdorys výpravní budovy.

### 1.6.4 Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Luleč

#### 1.6.4.1 Popis stanice a urbanistické řešení

U nově přesunutého kolejiště jsou navržena nová nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice a šířkou nástupiště minimálně 3 metry. Délka nástupišť je navržena



dle nejdelší předpokládané délky osobních vlaků. Pro přístup na nástupiště je uvažován podchod spolu s bezbariérovými rampami pro imobilní cestující.

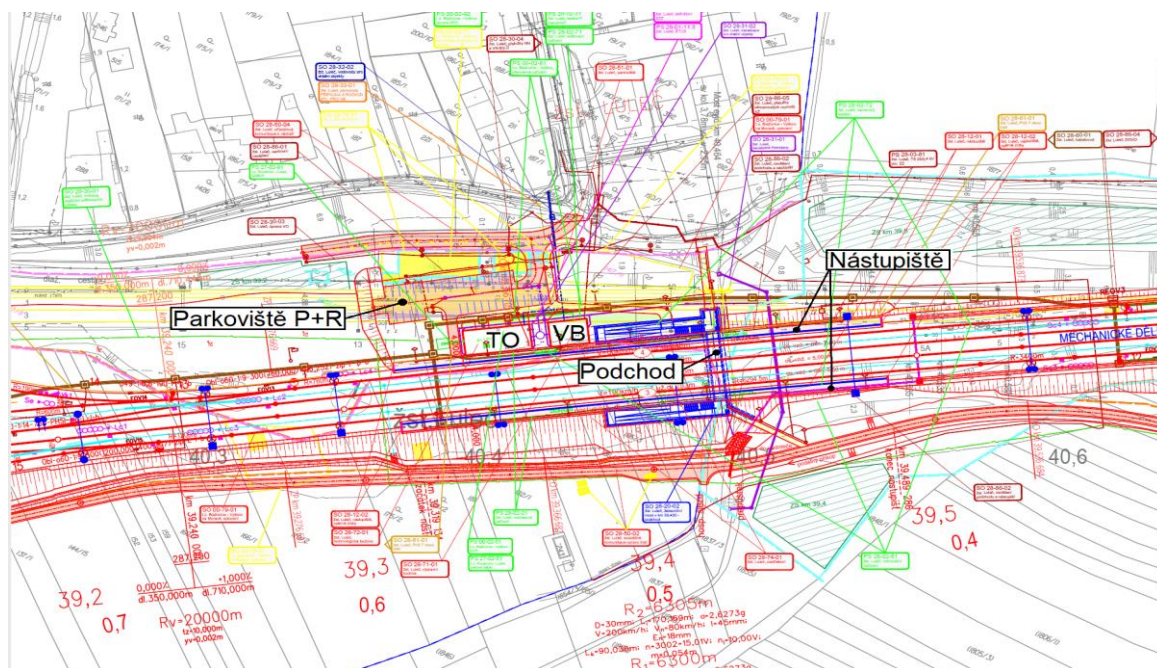


Obrázek 106 - situace umístění navržené zastávky

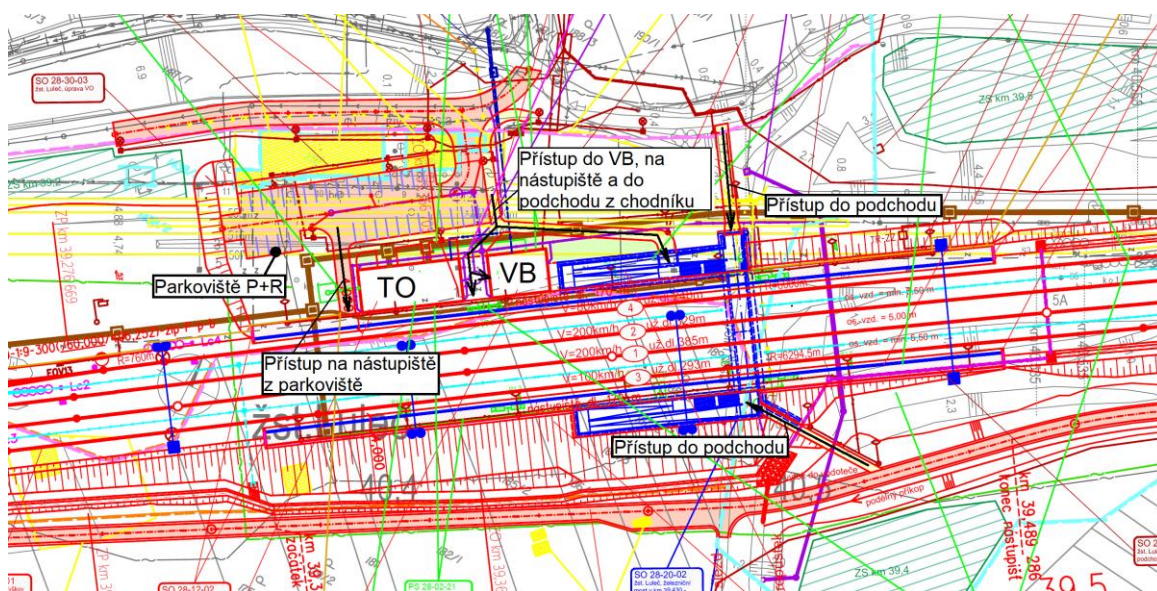


Obrázek 107 - docházková vzdálenost vzhledem k nové poloze ŽST





Obrázek 108 – situace umístění nové zastávky a nástupišť



Obrázek 109 – schéma toku cestujících

Nové kolejiště v ŽST Luleč bude přesunuto oproti kolejišti stávajícímu přibližně o 28 m jihovýchodním směrem. Vzhledem k přeložce trati bylo rozhodnuto vybudovat u plánovaného 1. nástupiště na pozemku po původním kolejišti (parc.č.1417/8 k.ú. Nemojany ve vl. ČD a.s.) novou výpravní budovu včetně technologického objektu pro umístění technologií v ŽST Luleč.

Stávající nádražní budovy budou demolovány, čímž se uvolní prostor pro nové přednádraží (parkoviště apod.).

#### 1.6.4.2 Navrhované konstrukční řešení

Je navržen přízemní nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 13,5 x 10 m, se světlou výškou 3,2 m a se sedlovou střechou. Architektonické řešení budovy (tvar a sklon střechy, barevné řešení apod.) je přizpůsobeno řešení ostatních větších nových budov, jež byly vyprojektovány v rámci této stavby. Objekt bude zděný z keramických tvárnic a založený na železobetonových monolitických pasech. Strop bude tvořen předpjatými železobetonovými panely. Střecha budovy bude dřevěná sedlová krytá plechem.



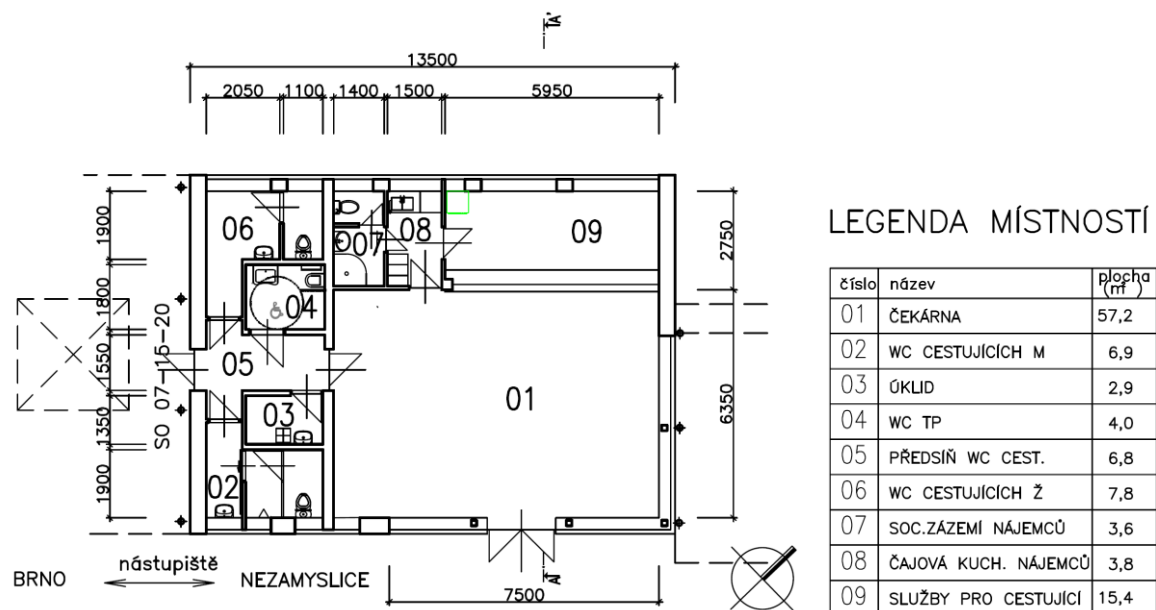
V přízemní budovy jsou uvažovány prostory pro cestující - čekárna a WC. Dále je zde navržena jedna komerční jednotka se zázemím. Veřejně přístupné prostory jsou přístupné hlavním vchodem z 1. nástupiště, kromě WC, které jsou přístupny z čela budovy.

K ochraně cestujících před nepřízní počasí je navrženo zastřešení navazující na výpravní budovu a také zastřešení části nástupiště a výstupních objektů z podchodu. Ve stanici budou zřízena dvě vnější nástupiště s přístupem podchodem a chodníky ve sklonu, podchod bude protažen až na opačnou stranu kolejíště.

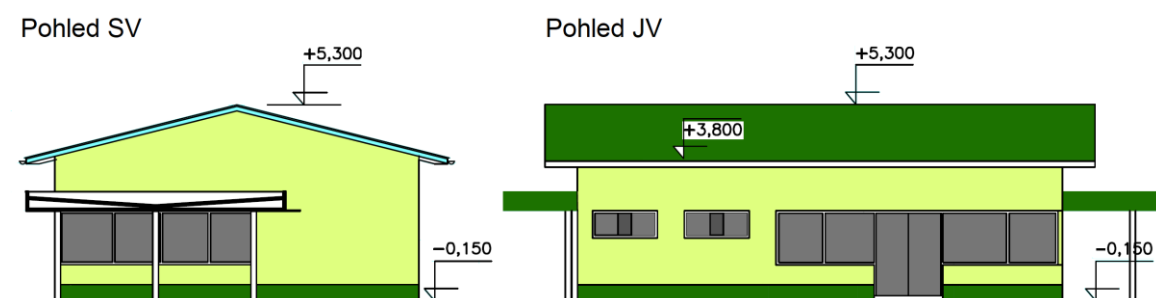
K ochraně obyvatelstva před nadměrným hlukem budou navržena protihluková opatření vycházející ze závěrů hlukové studie.

Dle dopravní technologie se předpokládá frekvenční rozptyl ve VB 37 cestujících (špičková frekvence 140 cestujících/hodinu; celkový denní obrat 750 cestujících /den). Dle TNŽ 73 4955 (čl.3.2.1) činí čekací plocha v tomto případě min. 24 m<sup>2</sup>, čemuž navržená plocha čekárny vyhovuje (47,6 m<sup>2</sup>).

\*) neveřejný údaj



Obrázek 110 - navržený objekt VB – půdorys 1.NP



Obrázek 111 - navržený objekt VB – pohledy

V Lulči budou zřízeny příjezdové komunikace k technologickému objektu Správy tratí i k samotnému nádraží, a parkoviště s příjezdnou cestou. Šířka příjezdové komunikace bude 6,0 m a délka 53,8 m, s odbočkou k přilehlému objektu. Je navrženo parkoviště s kapacitou celkem 35 parkovacích míst, z toho 4 stání pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Kapacitní údaje navržené novostavby výpravní budovy:

obestavěný prostor 689 m<sup>3</sup>  
zastavěná plocha 135 m<sup>2</sup>

Stavba bude umístěna na pozemcích Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (demolice stávající VB a přilehlých objektů) a na traťovém pozemku p.č. 1417/8 v majetku Českých drah a.s. (novostavba výpravní budovy).

#### **1.6.4.3 Technologické zabezpečení budovy a zdravotnické instalace**

Objekt bude vybaven elektrickou instalací, zdravotnickými instalacemi, vytápěním a klimatizací (vzduchotechnikou). Objekt bude připojen na městský vodovodní řad, splaškové a dešťové vody budou svedeny do kanalizace. Podrobněji bude stanoveno a popsáno v dalším stupni PD.

Elektroinstalace - silnoproudé rozvody a zařízení - Napájení stanice je navrženo z nového distribučního rozvodu 22 kV kabelem 22 kV vedeným z nové NTS 22 kV Blažovice do nové NTS 22 kV Vyškov. Ve stanici bude vybudována trafostanice 22/0,4 kV včetně rozvodny NN napájené z tohoto rozvodu 22 kV. Z trafostanice 22/0,4 kV bude rovněž zajištěno napájení elektrického ohřevu výměn a zabezpečovacího zařízení.

Veškeré technologické zařízení bude vybaveno prvky pro možnost dálkového řízení a dohledu z CDP Přerov. Pro možnost dálkového řízení a dohledu bude vybudován systém dálkové řídicí techniky (DŘT) a dálkové diagnostiky TS ŽDC.

Zabezpečovací zařízení - Ve stanici bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo. Stanice bude dálkově ovládána z CDP Přerov. V přilehlých mezistaničních úsecích bude traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie (lokalizační značky ETCS). Celá trať bude vybavena evropským vlakovým zabezpečovacím systémem (ETCS).

Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení 25 kV prostřednictvím transformátoru 25/0,4kV.

V ŽST Luleč budou ústředně přestavitelné všechny výhybky, vyjma výhybky č. 11. EOVB budou taktéž vybaveny všechny výhybky, vyjma výhybky č. 11.

Sdělovací zařízení - Ve stanici Luleč bude vybudována kompletně nová místní kabelizace (optická a metalická) včetně dodávky nových zapojovačů. Jako ovládací jednotky budou použity IP terminály s dotykovou obrazovkou a IP telefony s rozšířenou klávesnicí. ŽST Luleč bude vybavena náhradním zapojovačem svírkového typu se světelnou a akustickou signalizací příchozího hovoru. V rámci vybavení uživatelským sdělovacím zařízením budou provedeny nové rozvody strukturované kabeláže a hodinový systém řízený matečnými hodinami ve sdělovací místnosti v technologickém objektu s příjmem DCF signálu pro synchronizaci času.

Bude osazen nový rozhlasový a vizuální informační systém pro cestující.

Kamerový systém bude vybudován pro dohledování hran nástupišť, podchodů, čekárny a ostatních prostor s pohybem cestujících a pro dohled technologií v technologickém objektu – prostory pro zařízení energetiky.

Trať bude pokryta signálem GSM-R. Centrální část sítě bude doplněna o začlenění nových BTS do systému.

Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání této směrnice. Do vybraných stanic v traťovém úseku budou dodané integrační koncentrátoři systému DDTS ŽDC pro integraci vybraných technologických celků. Do rozvodů NN budou dodány rozvaděče RDD pro sběr signálů silnoproudé technologie a pro dálkový odečet elektroměrů. Data budou přenášena na integrační servery na CDP Přerov a na ED Brno-Maloměřice.

V rámci stavby budou provedeny ochrany a přeložky stávajících sdělovacích kabelů SŽ (především traťových a dálkových metalických kabelů) a ochrany a přeložky sdělovacích kabelů cizích operátorů, a to jednak s ohledem na jejich kolizi z důvodu stavebních prací a jednak z důvodu jejich ovlivnění indukčními vlivy nové elektrické trakce.

Orientační systém - Orientační systém bude osazen na nástupišťích, ve výpravní budově a v podchodu. Orientační systém je navržen podle TNŽ 73 6390, dle Směrnice SM118 v platném



znění a dle navazujícího Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a pokynu SŽ PO-09/2021-GŘ. Umístění orientačních hlasových majáčků pro cestující se neuvažuje.

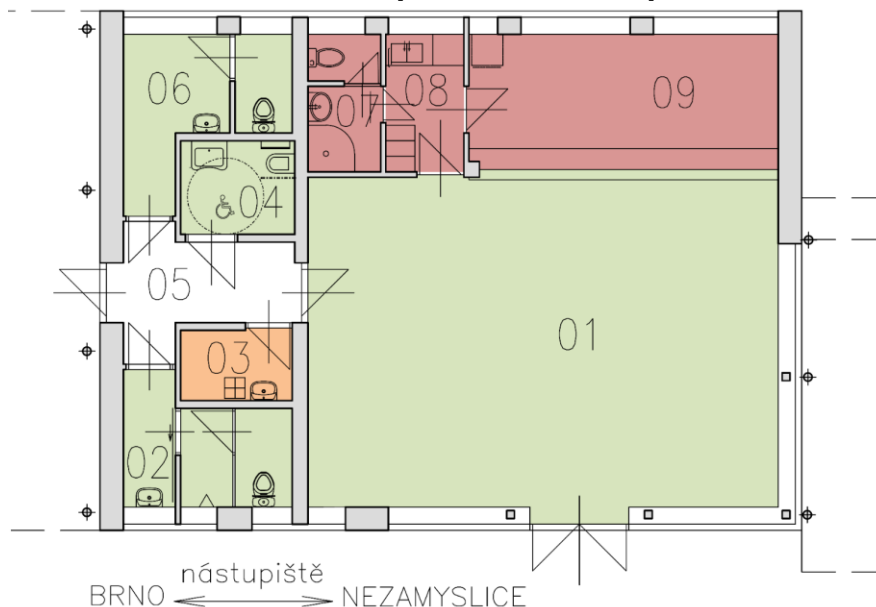
**Trakční a energetická zařízení, železniční spodek a svršek, nástupiště** - V železniční stanici Luleč bude navržen nový elektrický ohřev výhybek, nové osvětlení, osvětlení podchodu a nástupiště, rozvody NN a nové kabelové rozvody dálkového ovládání úsekových odpojovačů. Pro napájení jednotlivých odběrů bude ve stanici vybudována trafostanice 22/0,4 kV v nové technologické budově, která bude napájena z distribučního vedení 22 kV SŽ. Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení prostřednictvím transformátoru 25/0,4 kV.

Ve stanici Luleč je navržen nový systém kolejiště. U dopravních kolejí 3 a 5 jsou uvažována ostrovní mimoúrovňová nástupiště, jednostranná mimoúrovňová nástupiště budou u kolejí 4 a 2. Nástupiště budou situována za blažovickým zhlavím poblíž původní výpravní budovy. Rychlost ve stanici bude umožněna na některých kolejích až rychlostí 200 km/hod (resp. 80 či 100 km/hod).

Vnitřní zařízení staničního zabezpečovacího zařízení bude umístěno v technologických prostorech nové technologické budovy navržené ve stanici. Napájení bude zajištěno z distribučního vedení 22 kV SŽ a záložní napájení z trakčního vedení. Na budově bude zřízena zásuvka pro připojení pojízdného dieselaagregátu.

Součástí stavby budou úpravy zařízení DOZ na CDP Přerov, úpravy pracoviště dispečerů, změna SW DOZ a změna SW ve stanici Luleč a přezkoušení zařízení.

#### 1.6.4.4 Schéma funkčního využití – navrhovaný stav



#### Legenda místností:

číslo	název	plocha (m <sup>2</sup> )
01	ČEKÁRNA	57,2
02	WC CESTUJÍCÍ-MUŽI	6,9
03	ÚKLID	2,9
04	WC CESTUJÍCÍ-ZTP	4,0
05	PŘEDSÍŇ CESTUJÍCÍ	6,8
06	WC CESTUJÍCÍ-ŽENY	7,8
07	KOMERCE-HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ	3,6
08	KOMERCE-ČAJOVÁ KUCHYŇ	3,8
09	KOMERČNÍ JEDNOTKA	15,4

#### Legenda barevného rozlišení po funkčních celcích:

<span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:#90EE90; border:1px solid black;"></span>	Veřejně přístupné prostory (odbavovací haly, čekárny, veřejná WC - v případě, že nejsou provozovány externím nájemcem a nejde o komerční provoz)
<span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:#FFA500; border:1px solid black;"></span>	Prostory pro vlastní využití Správy železnic, státní organizace
<span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:#FF6347; border:1px solid black;"></span>	Komerční prostory
<span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:#FFFFFF; border:1px solid black;"></span>	Společné prostory

#### Legenda konstrukcí:

<span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:#808080; border:1px solid black;"></span>	Navržené konstrukce a prvky
--	-----------------------------

**Obrázek 112 - VB Luleč - schéma nového stavu – 1.NP**

#### 1.6.4.5 Popis dimenzování prostor budovy stanice

Návrh počítá s vybudováním nového čekacího prostoru pro cestující v novostavbě výpravní budovy, který svou velikostí odpovídá špičkové frekvenci 140 osob a který respektuje vizuální ráz ŽST a zároveň PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky. V souladu s TNŽ 73 4955 „Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD“ je nová výpravní budova navržena a posuzována jako bezbariérová.

\*) neveřejný údaj

Dle dopravní technologie se předpokládá frekvenční rozptyl v navržené VB 37 cestujících (špičková frekvence 140 cest./h). Dle TNŽ 73 4955 má být tomto případě čekací plocha (čl.3.2.1) minimálně 24 m<sup>2</sup>, čemuž navržená čekárna vyhovuje (47,6 m<sup>2</sup>).

\*) neveřejný údaj

Pro vyčkávání cestujících na spoj jsou dále určena místa k sezení v zastřešených prostorech nástupišť.

Návrh řešení byl v ZP posouzen s ohledem na splnění požadavků interoperability a hospodárnosti provozu včetně legislativních požadavků na hospodaření s energiemi. Při návrhu byl kladen důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu.

Předpokládaný obrát cestujících je 750 cestujících /den.

\*) neveřejný údaj

V nově navržené lokalitě železniční stanice vznikne dostatek vhodných parkovacích ploch pro umístění odstavů automobilů i jízdních kol.

#### Výpočet parkovacích míst

##### **Výpočet parkovacích míst pro automobily dle SŽ PO -11/2020-GŘ**

Dle předpisu SŽ PO -11/2020-GŘ je stanoven minimální počet **26 parkovacích míst**.

Navržený počet parkovacích stání pro ŽST Blažovice:

	Požadavek min	Navrhovaný stav
Systém P+R:	25	24 + 1 ZTP
Systém K+R:	0	0
Plochy pro Taxi:	0	0
Parkování zaměstnanců Správy železnic:	1	1

##### Samotný výpočet:

$$N_{\text{žst}} = P_Z * k_Z * k_I + P_C * k_A * k_I + P_{K+R}$$

$$N_{\text{žst}} = 1 * 1/4 * 1 + 750/2 * 1/15 * 1 + 0 = 0,25 + 25 + 0 = 25,25$$

\*) neveřejný údaj

$$N_{\text{žst}} = \mathbf{26 \text{ míst}} = \text{výpočtová hodnota ideální}$$

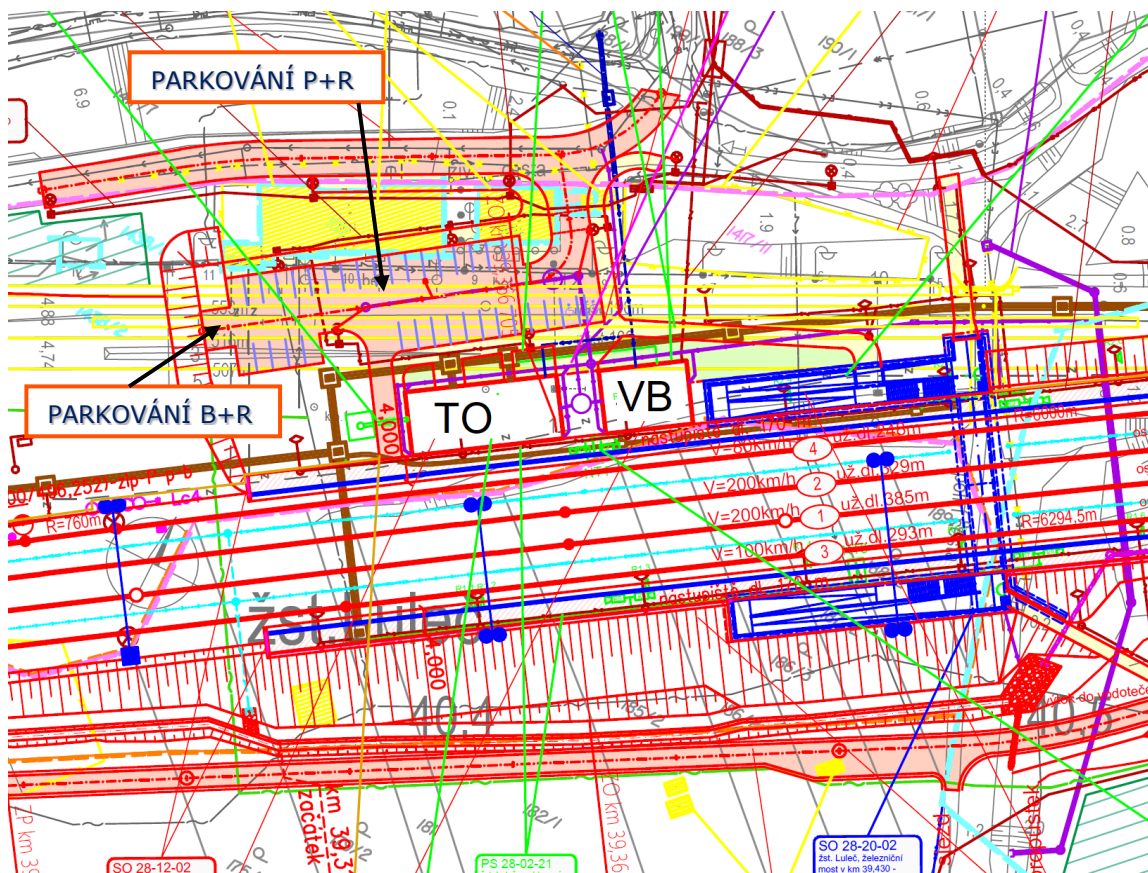
Celkově je tedy v zastávce požadováno **26 nových** parkovacích míst pro cestující v bezprostřední blízkosti zastávky pro odstav vozidel. Je navrženo 25 parkovacích míst P+R, z toho dle požadavku vyhlášky 398/2009 Sb., §4, odst. 2) 1 parkovací místo jako vyhrazené stání pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace – ZTP. Jedno odstavné místo je určeno pro zaměstnance SŽ. Místa pro parkování typu K+R se zde nenavrhují, jelikož je možno k zastavení vozidel využít navržených parkovacích míst, případně přilehlých zpevněných ploch.

Celkově tedy je potřebné zřídit na pozemcích Správy železnic minimálně 26 parkovacích míst. S ohledem na provedená místní šetření a návrhový stav lokality je v blízkosti zastávky celkově navrženo **35** parkovacích míst pro odstav vozidel. V souladu s Vyhláškou č.



266/2021, § 48 b. uvažujeme s přípravou pro elektromobilitu pro 7 parkovacích míst pro veřejnost.

Umístění parkovacích míst je patrné ze situačního výkresu:



**Obrázek 113 – situace parkování novostavby zastávky Luleč**

Na základě výpočetního vztahu, který stanovuje minimální počet zaparkovaných jízdních kol součinem části denního obratu cestujících, koeficientem využití parkovacích ploch a koeficientem vyjadřujícím rozvinutost cyklo dopravy v lokalitě, bude součástí Záměru projektu vybudování parkovacích míst pro kola.

#### **Výpočet parkovacích míst pro kola dle SŽ PO -11/2020-GŘ**

Samotný výpočet:

$$P_{zk} = (750/2) * 0,1 * 0,3$$

\*) neveřejný údaj

$$P_{zk} = 11,25 = \mathbf{12 \text{ míst}}$$

Celkový počet navržených míst je **12 cykloodstavů**. Odstavy pro kola budou provedeny uzamykatelnými cyklostojany s přípravou pro možnost dobíjení elektrokol.

Dle předpisu SŽ PO-11/2020-GŘ a Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, Ministerstvo Dopravy, 2019 byla požadovaná kapacita parkovacích míst pro automobily i cykloodstavů splněna.

#### **1.6.4.6 Zastřešení**

##### **Zastřešení podchodu**

V ŽST Luleč bude v rámci stavby vybudován nový podchod v km 43,857. Z důvodu zabránění vniku dešťové vody do podchodu budou jeho výstupní objekty zastřešeny.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace.

Zastřešení nebude opatřeno bočními stěnami z důvodu omezení vandalizmu. K zabránění vniku šikmého deště do podchodu budou sloužit betonové zídky výšky 1,1-1,25m (součást podchodu) a přesah zastřešení. Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením.

**Kapacitní údaje:** celková zastřešená plocha 535,5 m<sup>2</sup>

#### **Zastřešení nástupišť**

Zastřešení výstupních objektů nového podchodu bude protaženo i nad části nástupišť, takže bude sloužit i pro ukrytí čekajících cestujících před nepřízní počasí.

#### Dimenzování zastřešení nástupišť:

Dle dopravní technologie může činit nástup cestujících ve špičkové hodině 74 cestujících. Dle TNŽ 73 4955 je potřeba 0,5 m<sup>2</sup> na 1 cestujícího, to znamená celkem 37 m<sup>2</sup>. Pokud odečteme z délky zastřešení délku schodiště nebo rampy vč. průchodu před nimi, pak činí celková zastřešená plocha využitelná pro čekání 48 m<sup>2</sup>, což je více než je potřebná plocha dle TNŽ 73 4955.

#### **\*) neverejný údaj**

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace.

Zastřešení nebude opatřeno bočními stěnami z důvodu omezení vandalizmu. K zabránění vniku šikmého deště do podchodu budou sloužit plné parapety výšky 1,1 m. Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením.

**Kapacitní údaje:** celková zastřešená plocha 650 m<sup>2</sup>

#### **1.6.4.7 Přehled obsazenosti budovy a předpokládané náklady na provoz**

Přehled a predikce nákladů na provoz nové budovy jsou odvozeny z projektové dokumentace pro územní řízení. V rámci dokumentace nebyly stanoveny spotřeby elektrické energie, vody ani energie na vytápění. Tyto jsou odvozeny poměrově k ploše staré a nové budovy v následujících tabulkách a přepočítané na současné ceny pro roky 2022-2023. Skutečná spotřeba se může lišit v závislosti na detailnějším rozpracování projektu ve vyšších stupních projektové dokumentace, bude také reflektovat aktuální změny legislativy a energetických požadavků na budovy v době projektování nebo realizace stavby.

V následujících tabulkách jsou uvedeny pouze náklady a výnosy za Správu železnic, tedy bez přefakturovávaných položek komerčním nájemcům.

<b>Přehled nákladů ŽST Luleč (Kč/rok) – STAV S PROJEKTEM</b>	
Vytápění	5 328,35 Kč
Vodné a stočné	781,09 Kč
Elektrická energie	21 028,63 Kč
Úklid	702,49 Kč
<b>Provozní náklady celkem</b>	<b>27 840,57 Kč</b>
<b>Periodické náklady</b>	<b>8 574,40 Kč</b>

<b>Hospodářský výsledek ŽST Luleč (Kč/rok)- STAV S PROJEKTEM</b>	
Výnosy z pronájmů (Kč/rok)	27 360,00 Kč



Náklady na provoz (Kč/rok)	27 840,57 Kč
Periodické náklady (Kč/rok)	8 574,40 Kč
<b>Hospodářský výsledek (Kč/rok)</b>	<b>-9 054,96 Kč</b>

Přehled využití ploch – ŽST Luleč – STAV S PROJEKTEM		
Celková plocha ON	<b>108,4</b> m <sup>2</sup>	
Veřejně přístupné prostory	75,9 m <sup>2</sup>	70%
Technologické prostory	0 m <sup>2</sup>	0%
Provozní prostory SŽDC	2,9 m <sup>2</sup>	3%
Prostory pro dopravce	0 m <sup>2</sup>	0%
Ostatní prostory dopravců	0 m <sup>2</sup>	0%
Komerční prostory	22,8 m <sup>2</sup>	21%
Byty	0 m <sup>2</sup>	0%
Municipality	0 m <sup>2</sup>	0%
Státní správa	0 m <sup>2</sup>	0%
Nevyužité	0 m <sup>2</sup>	0%
Společné prostory	6,8 m <sup>2</sup>	6%

## 1.7 ŽST Vyškov na Moravě

### 1.7.1 Stávající stav pozemních objektů v ŽST

#### 1.7.1.1 Popis stávajícího stavu

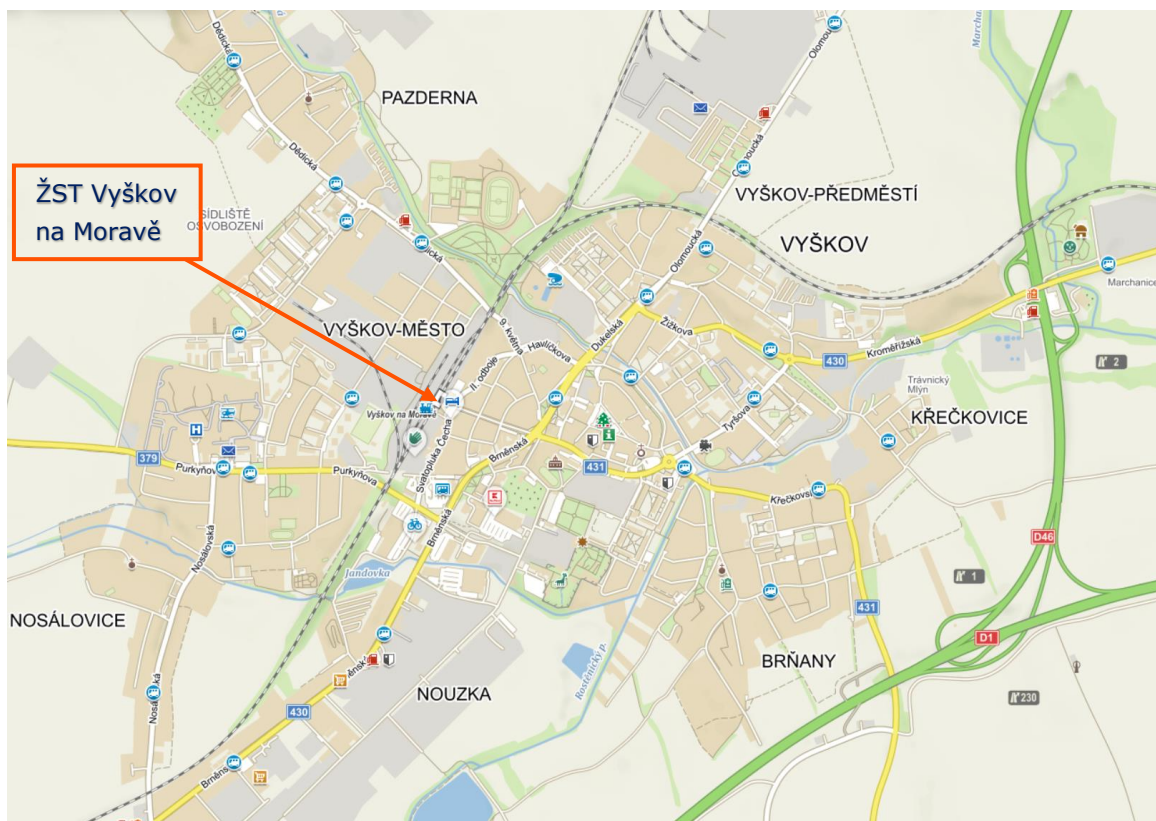
##### Popis stanice

Železniční stanice Vyškov na Moravě se nachází v km 46,8 jednokolejně elektrifikované trati č. 300 Brno – Přerov (- Bohumín) dle knižního jízdního řádu, TÚDÚ 2101I1 – v úseku mezi ŽST Luleč a ŽST Ivanovice na Hané a je součástí mezinárodní transevropské dopravní sítě TEN-T. Stanice byla vybudována jakožto součást Moravsko-slezské severní dráhy (sesterská společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda KFNB) spojující Brno a Přerov, kde se trať napojovala na existující železnici do Ostravy a Krakova.

Železniční trať Brno – Přerov je jednokolejná elektrifikovaná železniční trať. Provoz na trati byl zahájen 30. srpna 1869, v letech 1993–1996 byla provedena elektrifikace celé dráhy. Úsek Blažovice – Holubice – Přerov je součástí celostátní dráhy, navazující úsek Brno – Holubice je kategorizován jako regionální dráha.

Stanice Vyškov na Moravě se nachází v intravilánu obce zhruba ve vzdálenosti 500 m od historického centra. Nádražní budova je umístěna na straně kolejiště ve směru na Přerov a osa první koleje je od nádražní budovy vzdálena 6,6 m. Jednotlivá ostrovní nástupiště jsou v tuto chvíli přístupná pouze úrovnovým přechodem přes kolejiště. Bezbariérový přístup není řešen. Hlavní tok cestujících na nástupiště prochází přes výpravní budovu nebo venkovním přístupem okolo jižní strany výpravní budovy.

V souladu s programem VRT probíhá v současnosti schvalování DÚR pro stavbu Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov, kde se předpokládá uvedení nástupištních hran a kolejí do stavu odpovídajícímu současným normám a požadavkům.



Obrázek 114 – situační mapa umístění stanice

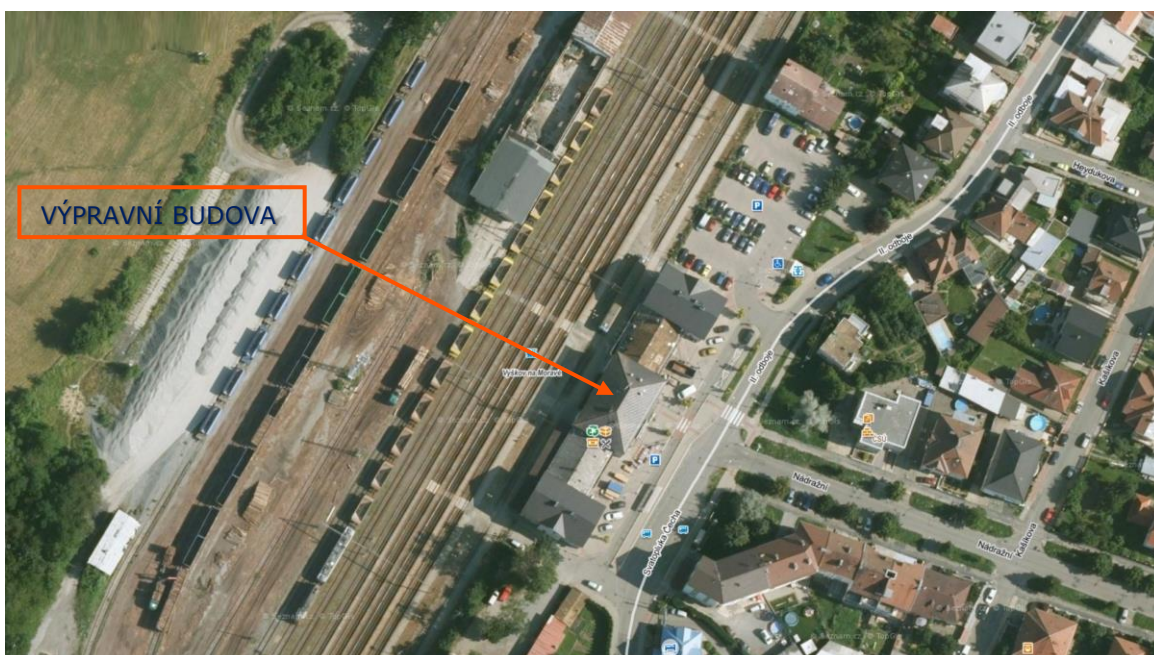


Obrázek 115 – mapa stávajícího kolejového řešení ŽST Vyškov na Moravě – ISPD mapy





Obrázek 116 – pohled na ŽST v širším záběru s okolím



Obrázek 117 – celkový pohled na stanici



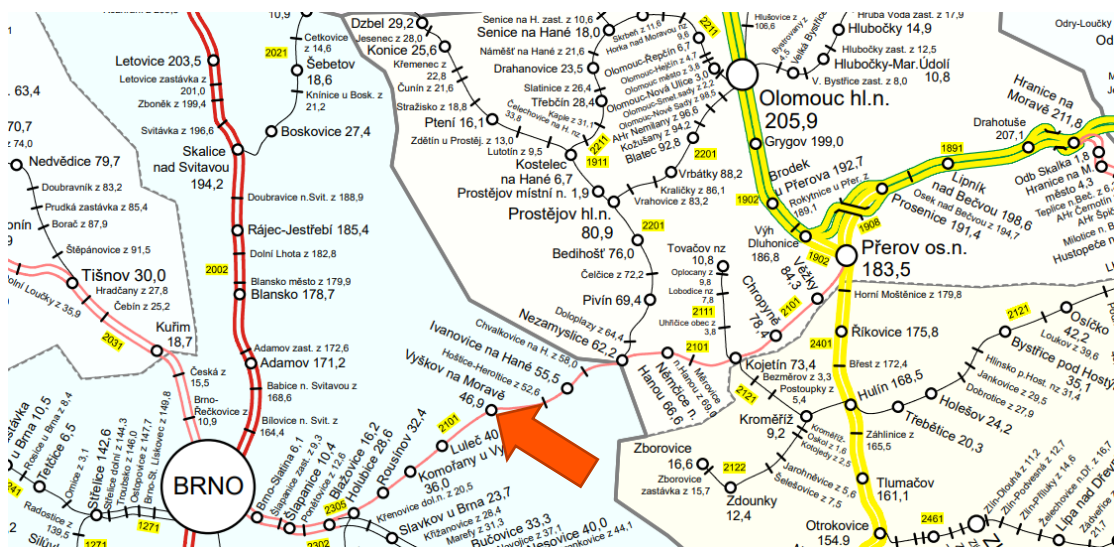


**Obrázek 118 – pohled z přednádražního prostoru**

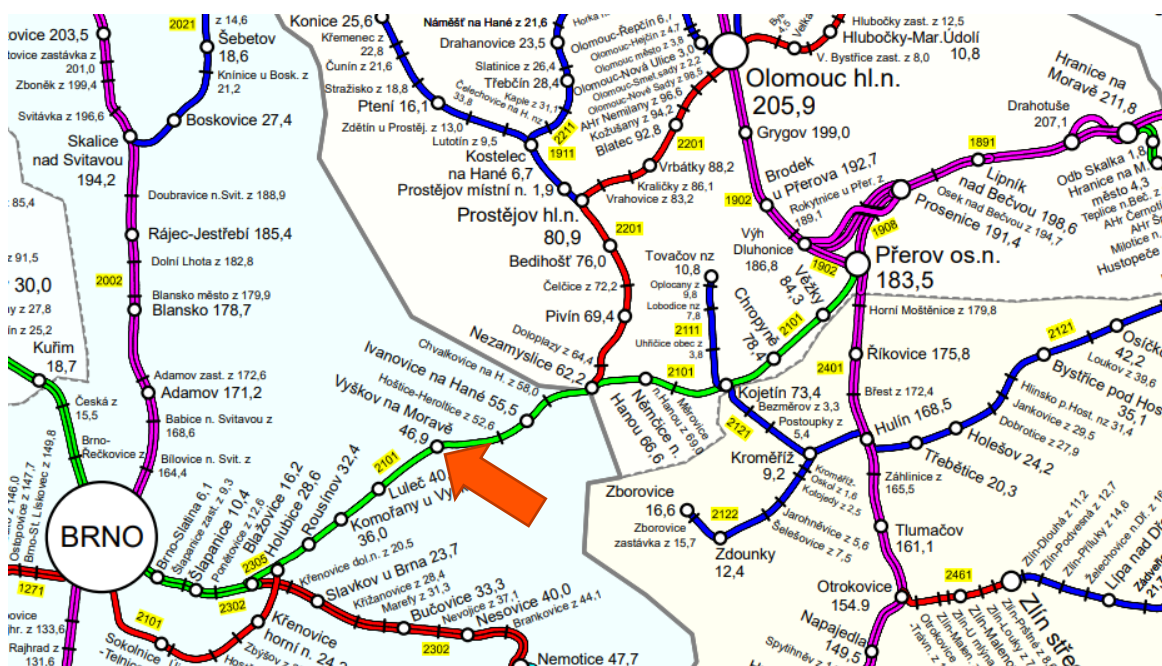


**Obrázek 119 – pohled ze strany kolejiště a nástupišť**

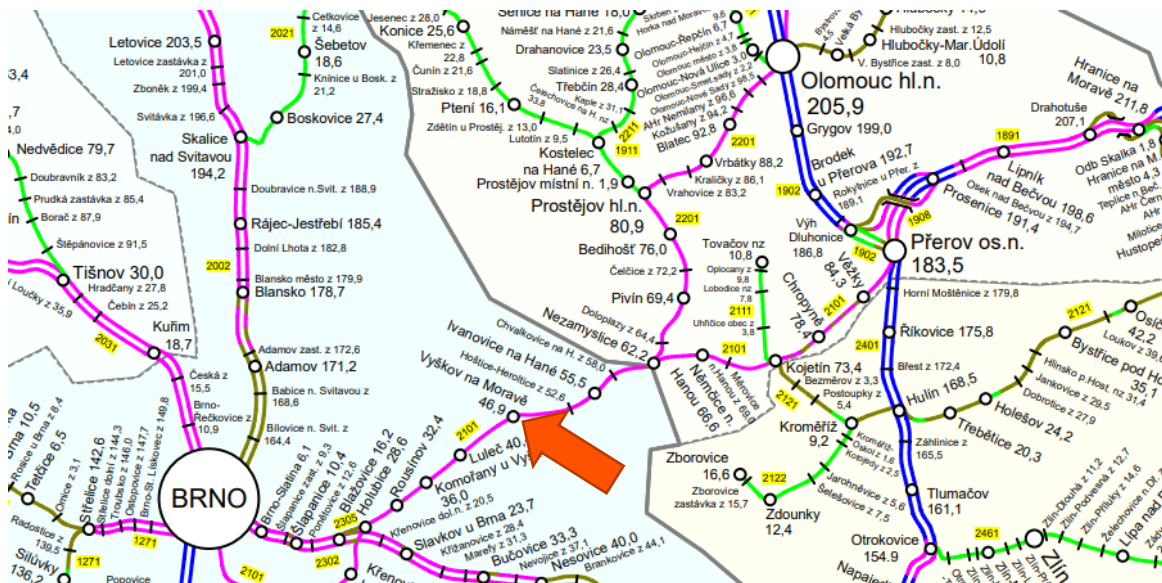




Obrázek 120 - umístění v rámci evropského železničního systému a koridorů

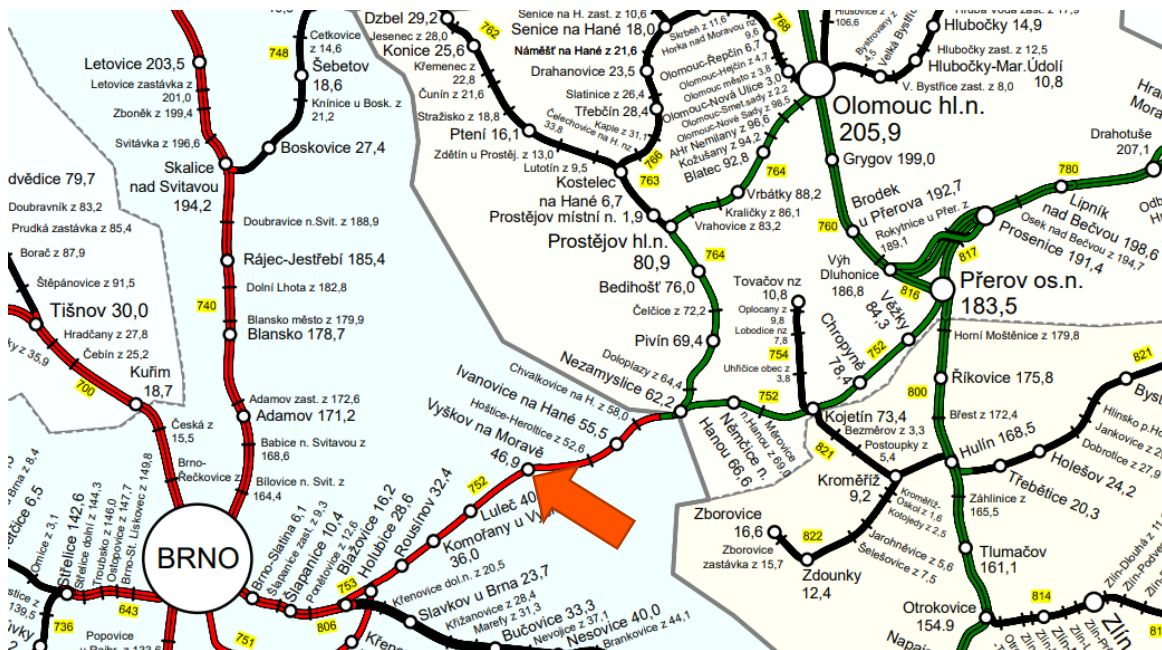
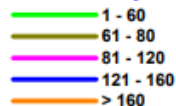


Obrázek 121 - kategorizace dráhy



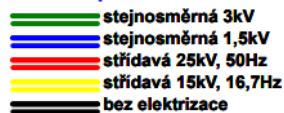
Obrázek 122 - maximální rychlost v traťovém úseku

Maximální rychlost sk. přech. 1 a 2

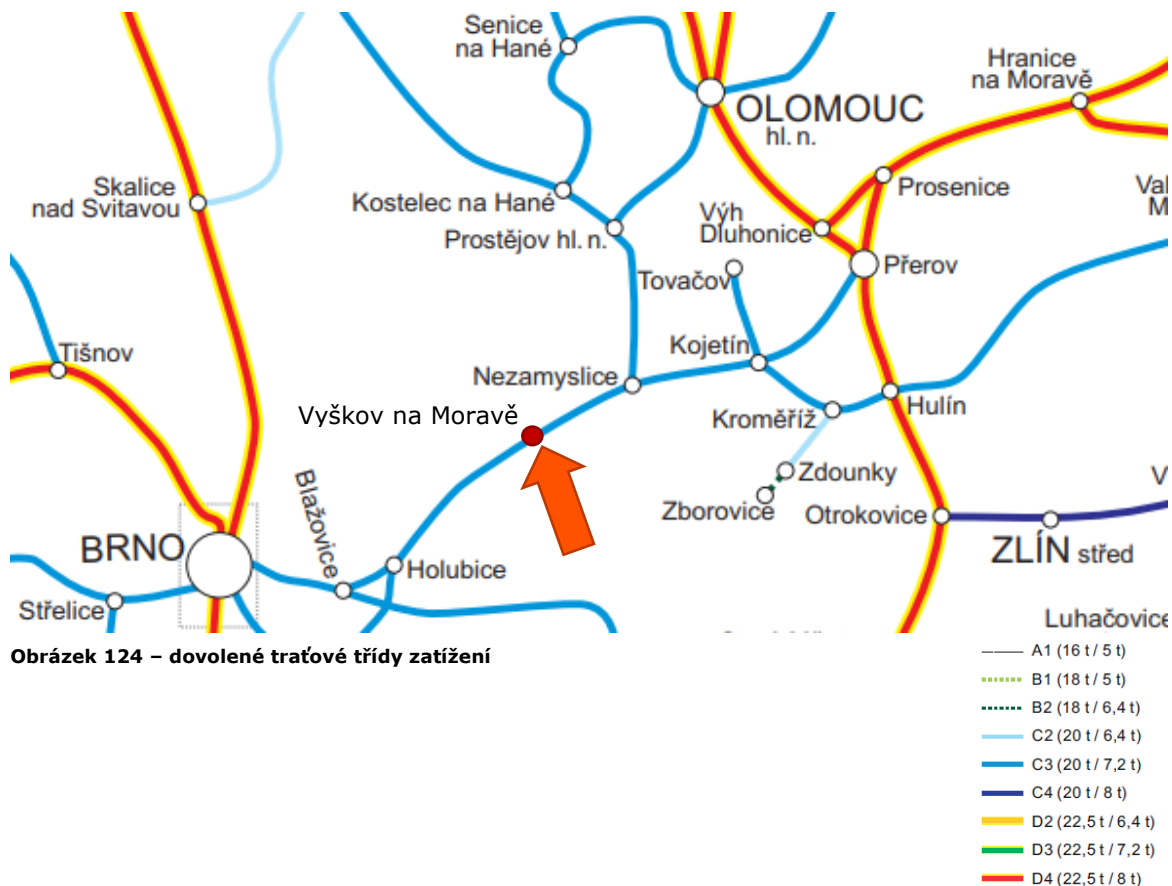


Obrázek 123 - systémy trakčních vedení

Trakční proudová soustava







### Popis výpravní budovy

Výpravní budova je umístěna ve směru na Brno. Půdorysná plocha výpravní budovy činí přibližně 1 332 m<sup>2</sup> a obestavěný prostor 13 378 m<sup>3</sup>.

Vlastní výpravní budova byla postavena jako jeden z typových objektů při výstavbě Moravsko-slezské severní dráhy. Jde o největší variantu pocházející z projekční kanceláře KFNB pod vedením architekta Theodora Hoffmanna. Ač tomu nynější architektonický vzhled nenapovídá, objekt byl postaven již v roce 1868 v romantizujícím slohu. Do dnešní doby si budova zachovala rozsah a tvar původního díla, ale její vnější vzhled prošel zásadní změnou v šedesátých až sedmdesátých letech 20. století. Byly odstraněny historizující prvky na fasádě a nynější vzhled odpovídá stavebním trendům v době přestavby.



**Obrázek 125 – ŽST Vyškov na Moravě - výpravní budova, rok 1910**

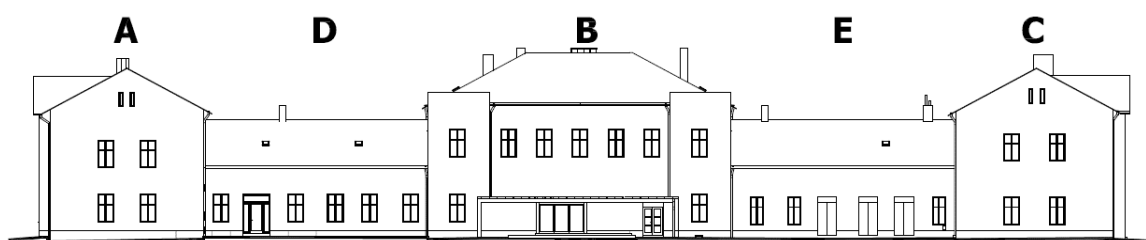


**Obrázek 126 – ŽST Vyškov na Moravě - výpravní budova, 20. století**

Jedná se o symetricky řešenou stavbu skládající se z pěti částí. Vzhledu objektu dominuje střední vstupní dvoupodlažní objekt (část B) s výpravní halou pro cestující, který je lemován rizality a je zastřešen valbovou střechou. V době přestavby ve 20. století byl tvar střechy zjednodušen a bylo z ní nevhodně ubouráno arkýřové zastřešení bočních rizalitů. Zadveří je rozšířeno jednopodlažní přístavbou, která zde vznikla pravděpodobně ve 20. století a která je zastřešena pultovou střechou. Dvě boční spojovací křídla výpravní budovy jsou jednopodlažní (část D a E) a jsou zastřešeny sedlovou střechou. Krajní dvoupodlažní objekty (část A a C) ukončují objekt a jsou zastřešeny sedlovou střechou s arkýřem nad bočním rizalitem.

Směrem k prvnímu nástupišti je k objektu přistavěn excentricky umístěný krytý přístřešek pro cestující.

Celková délka objektu je 81,6 m. Šířka objektu se mění - v místě krajních objektů činí 19,5 m, v místě střední dominantní stavby je 17,1 m a spojovací křídla mají šířku 12,15 m.



**Obrázek 127 – členění výpravní budovy**

#### Funkční využití objektu:

**1.PP:** Objekt je částečně podsklepen. Prostory sklepa byly určeny především ke skladování uhlí, nyní jsou nevyužívané.

**1.NP:** Výpravní hala s čekacími prostory je situována ve střední části objektu. Pro prodej jízdní dokladů slouží tři pokladní pulty, na které navazuje zázemí pro zaměstnance dopravců. Do výpravní haly je vestavěn komerční prostor pro prodej tiskovin se zázemím (šatnou) a další prostor kanceláře pro taxi službu. Z haly jsou také přístupné WC pro cestující a vstup do restauračního prostoru, který je umístěn v bočním křídle objektu. Restaurací provoz zabírá celé jedno boční křídlo a disponuje prostory pro hosty s jídelnou a barem a vlastním sociálním



zázemím pro hosty. Provozní zázemí restaurace je vybaveno pro přípravu studených i teplých pokrmů. Restaurace je nyní provozována pouze v denní dobu do 15 hodin. V druhém bočním křídle jsou umístěny prostory pro obsluhu dráhy – dopravní kancelář, prostory RZZ se zázemím. Prostory pro SŽ – traťový okrsek, SSTZ se zázemím (šatny, WC, denní místnost). Dále zde nalezneme nocležny pro dopravce se samostatným vstupem. V krajní části je situována bytová jednotka o velikosti 2+1.

2.NP: Prostory nad střední částí jsou využity pro zaměstnance SŽ jako kanceláře (odbory, kanceláře traťový okrsek), dále jako kanceláře pro ČD Cargo. Hygienické zázemí je společné. Nachází se zde také jedna bytová jednotka, která nyní není v pronajímatelném stavu.

V každém krajním křídle jsou umístěny dvě bytové jednotky přístupné ze samostatných schodišť. Všechny bytové jednotky jsou obsazeny.

#### Stavebně-technický stav objektu

Nosný systém objektu je stěnový zděný z cihel plných, stejně tak vnitřní příčkové zdivo je převážně zděné. Stropy jsou původní, kombinované – křížové klenby nad výpravní halou a v krajních částech a v jednopodlažních částech objektu se pak předpokládají dřevěné trámové stropy s podbitím či s rovným podhledem. Nosný konstrukční systém svislých a vodorovných prvků objektu odpovídá době výstavby. Nosné konstrukce jsou ve zhoršujícím se stavu, prozatím pouze s lokálními a povrchovými poruchami na zděných konstrukcích bez dopadu na celkovou statiku objektu. Podstatný je vliv vztlínající vlhkosti z 1.PP na nosné konstrukce, který bude nutno komplexně řešit, aby nedocházelo k další degradaci konstrukcí. Další problémy způsobují nevhodně provedené stavební úpravy a prostupy a lokální povrchové poškození konstrukcí, zejména pak od opakovaných poruch rozvodů během užívání stavby apod. Nelze zhodnotit stav skrytých nosných dřevěných konstrukcí, neboť nebyl proveden podrobný průzkum rozkrytím či sondami.

Střešní konstrukce valbových a sedlových střech je nyní po celkové opravě, původní tesařský systém krovu byl stržen a nahrazen sbíjenými vazníky s novým střešním pláštěm ze skládané keramické krytiny (oprava z roku 2021). Střecha je tak ve velmi dobrém stavu, včetně klempířských prvků pro odvodnění.

Fasáda je hladká, z velké části s břizolitovými omítkami. Z důvodu vztlínající vlhkosti je instalován provětrávaný obklad soklu. Povrchové úpravy fasády jsou ve zhoršeném až ve velmi špatném stavu, kdy začíná docházet k opadávání omítek především z důvodu jejich dožití. Fasády jsou dále poškozeny vztlínající vlhkostí a dřívějším zatékáním ze střech před jejich opravou. Objevují se i běžná dlouhodobá mechanická poškození povrchů. Fasády jsou viditelně opraveny kolem ostění oken a dveří a na štítech sedlových střech. Bohužel bez vzhledové návaznosti na stávající fasádu.

Okenní výplně a vstupní dveře do objektu jsou plastové se zdvojeným zasklením a jsou v dobrém až zhoršujícím se stavu.

Vnitřní povrchové úpravy doznaly postupných opakovaných změn. Povrchy podlah jsou ve veřejných prostorech z nesourodé dlažby různého stáří, převážně z teracové, lokálně dokládané keramickou dlažbou. Stěny jsou omítnuté a obložené obklady z lisovaných lamel s imitací dřeva. V sociálním zázemí je použita keramická dlažba a keramické obklady. V provozním zázemí najdeme podlahové krytiny různorodého materiálu, převážně povlakové PVC nebo vinyl. V nocležnách a denních místnostech se objevují i skládané podlahy z lamino desek nebo keramické dlažby. Na chodbách a schodištích je použito broušené teraco. Sklepní prostory mají hliněné podlahy nebo podlahy z chudých cementových směsí, zdivo je hrubě nahozeno a ošetřeno vápennou malbou. Celkově jsou v celém objektu povrchové úpravy stěn i podlah ve zhoršujícím se až velmi špatném stavu.

Stav bytových jednotek je různorodý, kdy některé bytové jednotky jsou stavebně na pokraji životnosti a v některých proběhly opravy provedené nájemci.










Z architektonického pohledu je objekt nepůvodní, prošel poměrně výraznými stavebními úpravami dispozic i úpravami architektonického vzhledu. Zachován je pouze základní tvar a koncept souboru staveb typický pro výpravní budovy tratí Moravskoslezské severní dráhy císaře Ferdinanda, ale původní historický vzhled stavby se nedochoval. V průběhu přestaveb v 60. až 70. letech 20. století došlo k zásadní přestavbě objektu. Kromě odstranění veškerých historizujících prvků na fasádě byl zjednodušen i tvar střechy, došlo ke stavebně nevhodnému odstranění sedlových vikýřů nad rizality ve fasádě a k odstranění vikýřových hodin. Byly upraveny tvary okenních a dveřních výplní, kdy došlo ke zrušení obloukových nadpraží, okna byla zjednodušena do čistých obdélníkových tvarů. Přestavěno bylo hlavní vstupní průčelí a také zděné vstupní zádveří s pultovou střechou. Směrem ke kolejišti byl asymetricky přistavěn dřevěný otevřený přístřešek pro cestující.

V posledních letech na objektu došlo k těmto rozsáhlejším opravám:

- výměna střešní konstrukce a nový střešní plášť (bez zateplení) – rok 2021
- oprava hygienického zázemí pro zaměstnance dopravců v pokladnách v 1.NP – rok 2019

### 1.7.1.2 Schéma stávajícího využití výpravní budovy Vyškov na Moravě

#### LEGENDA:

	Veřejně přístupné prostory (odbavovací haly, čekárny, veřejná WC – v případě že nejsou provozována externím nájemcem a nejde tedy o komerční provoz)
	Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy (dopravní kancelář, technologické místnosti)
	Prostory po vlastním využití Správy železnic, státní organizace
	Prostory po dopravce (pokladny)
	Ostatní prostory dopravců
	Nevyužité prostory
	Společné prostory
	Komerční prostory
	Bytové prostory



## 1.NP-SS



Ozn.	Místnost	Plocha (m²)
OP01	Zádvěří	7,8
OP02	Šatna	5,47
OP03	Vestibul	133,9
OP04	Šatna	12,4
OP05	Stánek	8,21
OP06	Chodba	5,6
OP07	WC bezbariérové	2,3
OP08	Úklidová místnost	7,1
OP09	WC ženy	1,4
OP10	WC ženy	7,7
OP11	Chodba	8
OP12	WC - komerce	2,9
OP13	Úklid - výlevka	2,2
OP14	WC muži	6,5
OP15	WC muži	1,4
OP16	WC muži	2,2
OP17	WC	2,8
OP18	WC	2,9
OP19	WC	2,9
OP20	WC	1,2
OP21	WC	1,9
OP22	WC	1,9
OP23	WC	2,62
OP24	Sklad	3,16
OP25	Šatna	7,16
OP26	WC	1
OP27	WC	1,4
OP28	Chodba	2,3
OP29	Chodba	3
OP30	Chodba	4,2
OP31	Chodba	4,9
OP32	Sklad	4,3
OP33	Sklad	10,15
OP34	Sklad	6,9
OP35	Kuchyň	27,74
OP36	Umývárna nádobí	5,77
OP37	Kancelář	6,87
OP38	Sklad	9,65
OP39	Umývárna nádobí	4,35
OP40	Zádvěří	1,7
OP41	Restaurace	79,09
OP42	Restaurace	42,28
OP43	Sklad	34,47
OP43A	Předsíňka WC	2,96
OP43B	WC	1,47
OP43C	WC	1,47
OP43D	Sprcha	2,26
OP44	Šatna	3,45
OP44A	Chodba	2,53
OP45	Pokladna	12,52
OP45A	Chodba	3,46
OP46	Pokladna	12,35
OP47	Dopravní kancelář	30,2
OP48	Sklad	0,9
OP49	RZZ	1,1
OP50	RZZ	2,7
OP51	Chodba	13
OP52	Předsíň	9,9
OP53	Kancelář	17,2
OP54	Nocležna - ČD VČ	12,5
OP54A	Nocležna - ČD VČ	11,9
OP54B	Předsíň	4,2
OP55	Kancelář TO	13,78
OP56	Denní místnost TO	19,2
OP57	Denní místnost TO	19,2
OP58	Chodba	8,64
OP59	WC	1,35
OP59A	WC	2,51
OP60	Předsíňka WC	1,5
OP61	Předsíň	6,8
OP62	Koupelna	5,88
OP63	Zádvěří	5,98
OP64	Pokoj-B4	12,3
OP65	Pokoj-B4	28,1
OP66	Kuchyň-B4	19,1
OP67	Koupelna-B4	3,7
OP68	WC-B4	1,09
OP69	Chodba	8,6
OP70	Schodiště	15,7
OP71	Sklad-B4	12,15
OP71A	Sklad-B4	3,3
OP72	WC ČD VČ	3,4
OP73	Chodba ČD VČ	4,3
OP74	Sklad ČD VČ	5,5
OP75	Chodba ČD VČ	6,5
OP76	Kuchyně ČD VČ	6,7
OP77	Umývárna	9,4
OP78	Šatna	29,2
OP79	Kancelář	16
OP80	Kuchyně	6,6
OP81	Umývárna	4,8
OP82	WC muži	1,4
OP83	WC ženy	1,4
OP84	Schodiště	16,7
OP85	Chodba	2,1
OP86	Kancelář	5,25
OP87	Přístřešek	127
Plocha celkem		1072,89

## 2.NP-SS



Ozn.	Místnost	Plocha (m <sup>2</sup> )
1P01	Schodiště	15,7
1P02	Předsín-B6	9,42
1P03	Kuchyň-B6	15,71
1P04	Pokoj-B6	14,94
1P05	Pokoj-B6	14,94
1P06	Pokoj-B6	13,89
1P07	WC-B6	0,98
1P08	Koupelna-B6	2,36
1P09	Pokoj-B7	14,1
1P10	Pokoj-B7	24,7
1P11	Pokoj-B7	8,3
1P12	Kuchyň-B7	11,5
1P13	Předsín-B7	3,1
1P14	Koupelna s WC-B7	5,9
1P15	Schodiště	16,7
1P16	Pokoj-B9	21,9
1P17	Předsín-B9	7,2
1P18	Kuchyň-B9	22,5
1P19	Pokoj-B9	22,7
1P20	Koupelna-B9	9,8
1P21	Komora-B9	4,5
1P22	Komora-B9	1,8
1P23	WC-B9	1,7
1P24	Kancelář (noctěžna) ČD VČ	18,3
1P24A	Kancelář	12,4
1P25	Zasedací místnost - odbory	21,1
1P25A	Chodba	12,2
1P26	Kancelář - TO	10,7
1P26A	Chodba	8,2
1P27	Kancelář - TO	19,4
1P28	Chodba	15,1
1P29	Sklad ČD LČ	3,6
1P30	Denní místnost ČD LČ	15,7
1P31	Sprchy - TO	3,8
1P32	Kancelář - TO	12,3
1P33	Sprchy - ČD LČ	3,8
1P34	WC - TO+ČD	1,3
1P35	Schodiště	15,7
1P36	Chodba-B2	9,7
1P37	Kuchyň-B2	30,1
1P38	Pokoj-B2	8,91
1P39	WC-B2	1,49
1P40	Pokoj-B2	15,29
1P41	Koupelna-B2	3,2
1P42	Pokoj-B5	14,6
1P43	Pokoj-B5	15,7
1P44	Koupelna-B5	14
1P45	Kuchyň-B5	19,2
1P46	Předsín-B5	3,6
1P47	Spíž-B5	5,6
1P47A	WC-B5	0,99
1P48	Půda	184,72
1P49	Půda	184,38
Plocha celkem		949,42



### 1.7.1.3 Přehled obsazenosti budovy a předpokládané náklady na provoz

<b>Přehled nákladů ŽST Vyškov na Moravě (Kč/rok) – STÁVAJÍCÍ STAV</b>	
Vytápění	83 498,27 Kč
Vodné a stočné	23 179,55 Kč
Elektrická energie	58 138,00 Kč
Úklid	47 232,00 Kč
<b>Provozní náklady celkem</b>	<b>212 047,82 Kč</b>
<b>Periodické náklady</b>	<b>219 091,59 Kč</b>

<b>Hospodářský výsledek ŽST Vyškov na Moravě (Kč/rok)- STÁVAJÍCÍ STAV</b>	
Výnosy z pronájmů (Kč/rok)	810 089,47 Kč
Náklady na provoz (Kč/rok)	212 047,82 Kč
Periodické náklady (Kč/rok)	219 091,59 Kč
<b>Hospodářský výsledek (Kč/rok)</b>	<b>378 950,06 Kč</b>

<b>Přehled využití ploch – ŽST Vyškov na Moravě – STÁVAJÍCÍ STAV</b>			
Celková plocha ON	<b>2199,42</b>	m <sup>2</sup>	
Veřejně přístupné prostory	259,05	m <sup>2</sup>	12%
Technologické prostory	32,64	m <sup>2</sup>	1%
Provozní prostory SŽDC	271,91	m <sup>2</sup>	12%
Prostory pro dopravce	23,92	m <sup>2</sup>	1%
Ostatní prostory dopravců	132,51	m <sup>2</sup>	6%
Komerční prostory	285,71	m <sup>2</sup>	13%
Byty	363,01	m <sup>2</sup>	17%
Municipality	0	m <sup>2</sup>	0%
Státní správa	0	m <sup>2</sup>	0%
Nevyužité	774,47	m <sup>2</sup>	35%
Společné prostory	56,2	m <sup>2</sup>	3%

### 1.7.1.4 Technické zařízení budovy

Objekt je napojen na jednotnou kanalizační síť. Do objektu je přivedena pitná voda z veřejného vodovodního řádu. Objekt je napojen na rozvody plynu pro potřeby vytápění a i pro vaření, HUP je umístěna ve sklepním prostoru. Kapacita plynovodu je v tuto chvíli hraniční, ale nová přípojka nebo zkapacitnění přípojky bylo distributorem zamítnuto. Zemní přípojka elektro je vedena k hlavní rozvodnici na fasádě objektu u hlavního vstupu. Veškeré přípojky jsou dle informací správy ve zhoršujícím se až špatném stavu a vyžadují celkovou opravu nebo materiálovou obnovu.

Vytápění a TUV - Objekt má několik různých zdrojů vytápění. Ve veřejných a provozních částech objektu je systém teplovodního vytápění s otopnými tělesy. Jako zdroje jsou instalovány plynové kotle pro každou účelovou jednotku samostatně. Také každý byt má vlastní zdroj vytápění, plynový kotel nebo el. kotel, jsou zde i plynová lokální topidla (WAF) nebo el. přímotopy. Jeden z bytů doposud užívá pro vytápění kamna na pevná paliva (uhlí). Ohřev TUV je zajištěn také po jednotlivých provezech a bytech. Jsou instalovány elektrické zásobníkové ohříváče (bojlery). Stav otopného systému je špatný, celkově je nekoncepční. Systémy nemají centrální řízení, jsou ovládány a řízeny pouze autonomně s omezeními

možnostmi. Vzhledem k nesourodosti systému a nemožnosti celkového řízení vnitřního klimatu nemůže být v tuto chvíli vytápění provozováno efektivně pro celý objekt.

Chlazení – V objektu jsou ve vybraných prostorech umístěny lokální splitové klimatizační jednotky, ovládání je manuální v místě. Dvě jednotky jsou umístěny v kancelářských prostorech ve 2.NP a další v prostorech dopravní kanceláře.

ZTI – Rozvody vody i kanalizace byly obnovovány spolu se stavebními úpravami prostor a jsou různého stáří. Celkově jsou rozvody ve špatném stavu, zejména pak hlavní přípojné trasy. Zařizovací předměty jsou také různého stáří. WC pro cestující jsou ve špatném stavu a neodpovídají současným požadavkům na vybavenost.

Elektroinstalace - Rozvody jsou technicky zastaralé, provedené ještě v hliníku. Elektrické systémy a rozvodnice jsou na pokraji udržitelnosti vzhledem k současným technickým nárokům a zákonným požadavkům na provozování.

Slaboproudé rozvody - Objekt není plně vybaven systémy PZTS a není napojen na dálkový dohled. Strukturovaná kabeláž je zcela nedostatečná pro nároky na dálkové napojení zařízení. EPS a CCTV není ve vnitřním prostoru instalována.

Celkově můžeme vyhodnotit technický stav objektu za špatný až velmi špatný.

#### **1.7.1.5 Popis stávajícího řešení parkování**

Parkování pro osobní dopravu cestujících je v současné době zajištěno na parkovišti P+R vedle výpravní budovy včetně přístřešku na kola. Další parkovací místa nalezneme přímo před výpravní budovou. Celkový počet parkovacích stání v těsné blízkosti VB je 70 míst včetně čtyř bezbariérových stání. Tři parkovací místa jsou vyhrazeny pro parkování typu K+R a tři stání pro taxi službu. Celý přednádražní prostor a přilehlé parkoviště se nachází na plochách ve vlastnictví města. Kolem roku 2014 zde proběhly úpravy komunikací jako součást stavebních počínů města, kdy v přednádražním prostoru došlo k realizaci kultivovaného, bezpečného přednádražního prostoru s přestupním ulzem mezi dopravou autobusovou a železniční a k vytvoření parkovacích ploch.

Další parkování je možné v přilehlých ulicích. Stávající kapacity parkování jsou vzhledem k umístění nádraží v blízkosti městského centra a dopravních úzlů velmi vytížené. Podle dostupných informací má město Vyškov v této lokalitě stálý nedostatek parkovacích ploch.

Veřejné parkování na plochách SŽ není v současném stavu realizované.





Obrázek 128 – stávající parkovací plochy v okolí VB (vyznačeno červeně)

#### 1.7.1.6 Význam budovy dle kategorizace

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace	Pořadí index	Stav budovy (S)	Památková ochrana	OŘ	SS	Kraj
368951	stanice	Vyškov na Moravě	400- 7499	C	ANO	126	93	50,60 %	ne	BNO	SSV	JHM

Obrázek 129 – informace z „Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží“ (PRRON)

#### 1.7.1.7 Zhodnocení vazby na ostatní dopravní infrastrukturu

Přímo před nádražím je umístěna velmi frekventovaná autobusová zastávka, která funguje jako významný přestupní uzel mezi autobusovou a železniční dopravou. Zastavují zde linky MHD obce Vyškov i vybrané linky IDS Jihomoravského kraje, které obsluhují rozsáhlou oblast okolních obcí. Zastavuje zde i doprava do větších měst nejen Jihomoravského kraje (Adamov, Blansko, Brno atd.), ale i Olomouckého a Zlínského kraje (Olomouc, Kroměříž, Prostějov atd.).

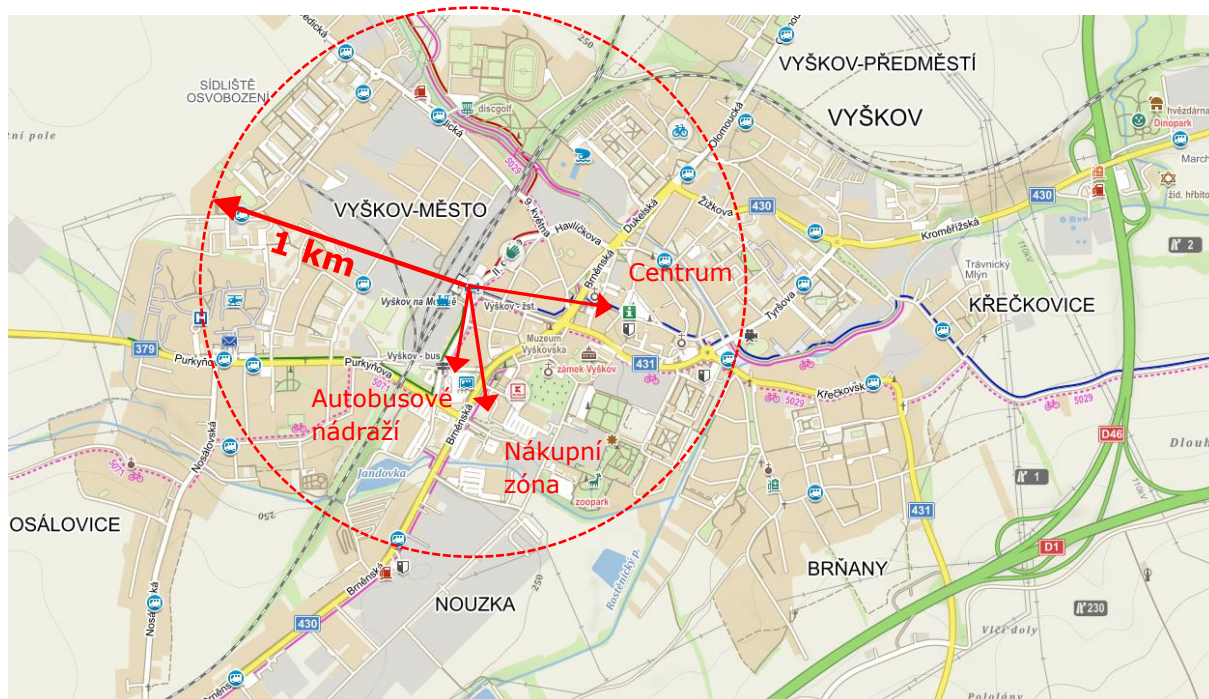
Autobusové nádraží je vzdáleno od ŽST cca 500 m a bylo zrekonstruováno v roce 2020, a to včetně vybudování modernizované odbavovací haly a parkovacích ploch pro osobní dopravu.

ŽST Vyškov na Moravě je sice velmi dobře dostupná i pro osobní automobilovou dopravu, neboť sjezd z dálnice D1 je vzdálen pouze 3,5 km od ŽST, ale limitující jsou omezené možnosti parkování, které jsou v této lokalitě nedostatečné. Stávající parkoviště a parkovací plochy kolem nádraží jsou denně plně vytíženy.

#### 1.7.1.8 Cestovní ruch a blízká občanská vybavenost

Město Vyškov má postavení kulturního, společenského a hospodářského centra regionu. Zajišťuje veškerou občanskou vybavenost pro rozsáhlou oblast okolních obcí. Kromě úřadů, obchodů a restaurací zde tak nalezneme i služby pro sportovní a kulturní vyžití obyvatel –

Městské kulturní centrum, divadlo, kino, muzejní expozice, hvězdárna, Aquapark, Dinopark, ZOO, Městské sportovní centrum s vnitřními i venkovními sportovišti, zimní stadion a další.



**Obrázek 130 - situace širších vztahů a docházková vzdálenost**

Vyškov je starobylé biskupské město. První písemné zmínky o městě pochází ze 12. století, ale archeologický průzkum dokládá osídlení již z doby kamenné. Najdeme zde mnoho zajímavých historických památek, neboť město leželo na rušné křižovatce obchodních cest z Brna do Olomouce a Kroměříže. V okolí se odehrávaly významné historické události.

Vlastní historické centrum se rozpíná kolem trojúhelníkového Masarykova náměstí s Morovým sloupem, kašnou a sochou Jana Nepomuckého. Náměstí si zachovalo historický ráz. Okolní výstavbě dominuje renesanční radnice ze 16. století s radniční věží. V okolí se nalézají zbytky linie městských kamenných hradeb, areál pivovaru Vyškov a další zajímavosti.

Vyškov je znám i jako posádkové město. Vojenské výcvikové centrum je zde umístěno od roku 1936 a bylo vybudováno spolu s vojenským výcvikovým letištěm. V současnosti je letiště sídlem Aeroklubu a je velmi aktivním výcvikovým střediskem pro zájemce motorového i bezmotorového létání. Letiště se stalo domovem i pro řadu již tradičních kulturních, výstavních a hudebních akcí.

#### Příklady nejbližších významných historických památek a turistických cílů:

- **Zámecký komplex města Vyškov** s rozsáhlou parkovou úpravou, zahradami a muzejní expozicí
- **Kostel Nanebevzetí panny Marie** z období pozdní gotiky, v 18. století byl barokně přestavěn; dochoval se jižní profilovaný portál a kaple
- **Kostel Panny Marie s klášterem kapucínského řádu**
- **Kaple sv. Anny** - Renesanční stavba ze 16. století je zdobena fragmenty nástěnných maleb. Ke kapli přiléhá budova bývalého městského špitálu s pozdně renesančním kamenným portálem.
- **Muzeum letecké a pozemní techniky ve Vyškově** - V expozici muzea lze shlédnout především vojenskou techniku několika generací, ale i části letadel havarovaných v průběhu II. světové války. Rozsah této sbírky patří k největším svého druhu.

Přímo u ŽST se lze napojit na tři cyklotrasy:



- Začíná zde cyklostezka „**Srdcem Jižní Moravy**“, která spojuje Blansko a Vyškov a po značených cyklotrasách a turistických stezkách zavede cyklisty na nejkrásnější místa
- **5029 Úsobrno-Vyškov-Snovídky**, která vede kolem Moravského krasu přes Drahanskou vrchovinu a přes Vyškov až k Bučovicím
- **5071 Vyškov – Rousínov**, která projíždí Drahanskou vrchovinou

Přímo od nádraží je možné vyrazit za turistickými cíli i pěšky. Prochází zde tři značené trasy, které míří do okolí obce – směrem na severozápad na Drahanskou vrchovinu k Vojenskému Újezdcí Březina nebo na jihovýchod přes Litenčickou pahorkatinu k hradišti Orlov směrem na Bučovice.

### 1.7.2 Koncepce a další využití

Schválený ZP Modernizace trati Brno – Přerov počítá s využitím stávající VB a s celkovou rekonstrukcí objektu. Poloha objektu není v kolizi s novým kolejovým řešením, naopak vhodně navazuje na nově navržená nástupiště a bezbariérový přístup k nim. Na jižní straně kolejíště je zbudován ještě jeden podchod, který umožňuje jak přechod přes trať pro pěší, tak i zároveň přístup k nástupišťům přímo z přilehlého parkoviště.

V rámci Záměru projektu bylo uvažováno s těmito variantami řešení:

- **novostavba na stávajícím místě spolu s demolicí stávající VB** - vybudování nové moderní energeticky úsporné budovy respektující současné požadavky by vedlo k lepšímu využití těchto prostor a k jejich optimálnímu využití pro drážní dopravu, avšak přestože ekonomická rozvaha nebyla zpracována, dle odborného odhadu se tato varianta jeví jako výrazně finančně náročnější oproti vybrané variantě rekonstrukce objektu, zejména z důvodu demolice rozsáhlého stávajícího objektu VB; dále by demolicí stávající VB došlo ke zmaření investice do opravných prací - výměny střešního pláště včetně nové nosné konstrukce krovu
- **novostavba na novém místě spolu s opuštěním stávajícího objektu** - zamítnuto z důvodu stísněných územních podmínek, kdy nebylo nalezeno vhodné dostatečně prostorné místo pro umístění těchto prostor v intravilánu města s přímou návazností na nástupní bod, a také z důvodu dobře navazující městské veřejné dopravní infrastruktury na stávající řešení, které by se přesunem objektu výrazně zhoršilo; dále by demolicí stávající VB došlo ke zmaření investice do opravných prací - výměny střešního pláště včetně nové nosné konstrukce krovu.
- **varianta celkové rekonstrukce VB (preferovaná varianta)** - vzhledem k tomu, že i stávající objekt dokáže za jistých podmínek splnit požadavky na vyšší kapacitu a kvalitu cestování a umožňuje umístění technologií pro obsluhu dráhy tak, jak bylo požadováno, a navíc má již provedeno zcela nové zastřešení, jeví se tato varianta jako nejvhodnější

### 1.7.3 Demolice

Vzhledem k preferované variantě - zachování stávajícího objektu jako celku, nedojde k celkovým demolicím objektů. Odstraněn bude pouze stávající dřevěný přístřešek u prvního nástupiště, který je ve velmi špatném stavu a jeho konstrukce je na pokraji životnosti. Přístřešek bude nahrazen novým koncepčním řešením v návaznosti na architektonické řešení ostatních nástupišť.

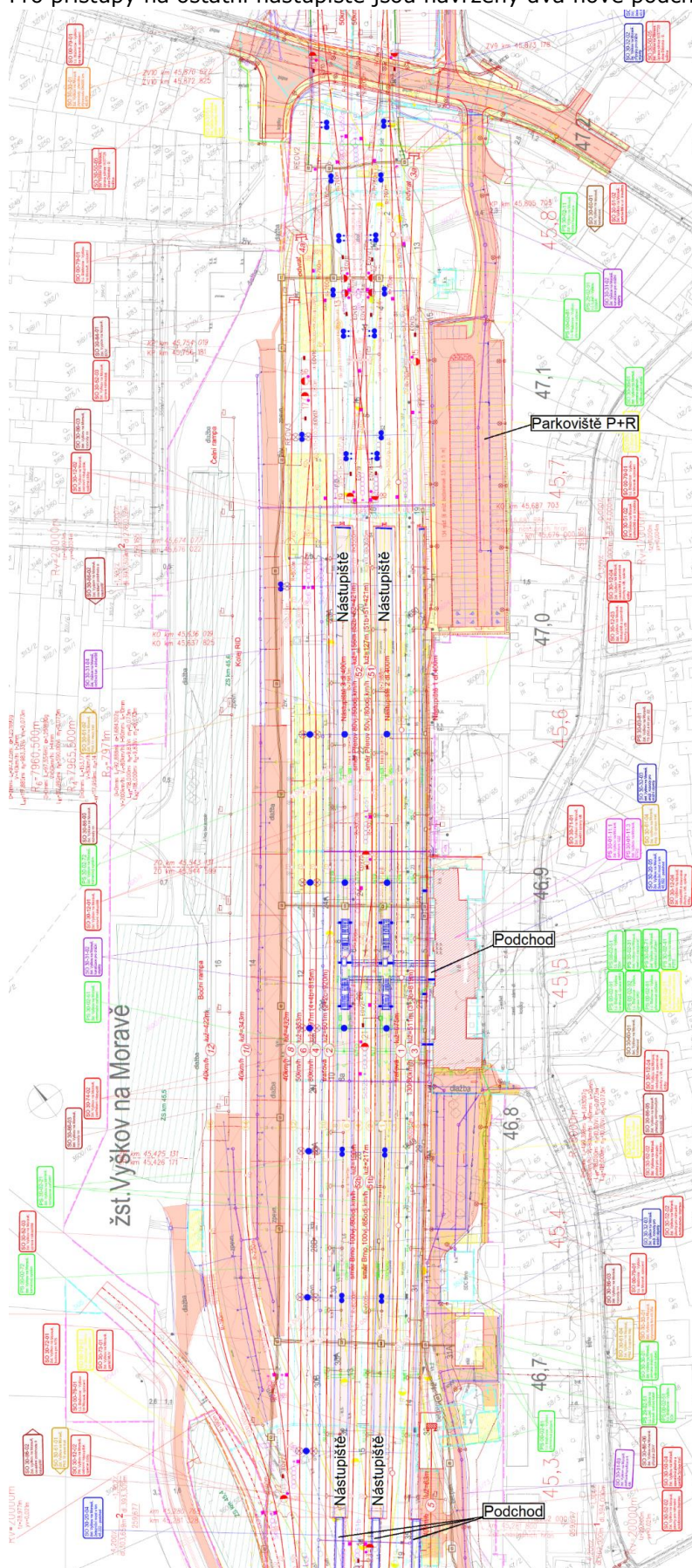
Výpravní budova je dle hodnocení PRON ve špatném stavu (opotřebení 50,60%). Je vhodná celková rekonstrukce.

### 1.7.4 Navrhovaný stav pozemních objektů v ŽST Vyškov na Moravě

#### 1.7.4.1 Popis stanice a urbanistické řešení

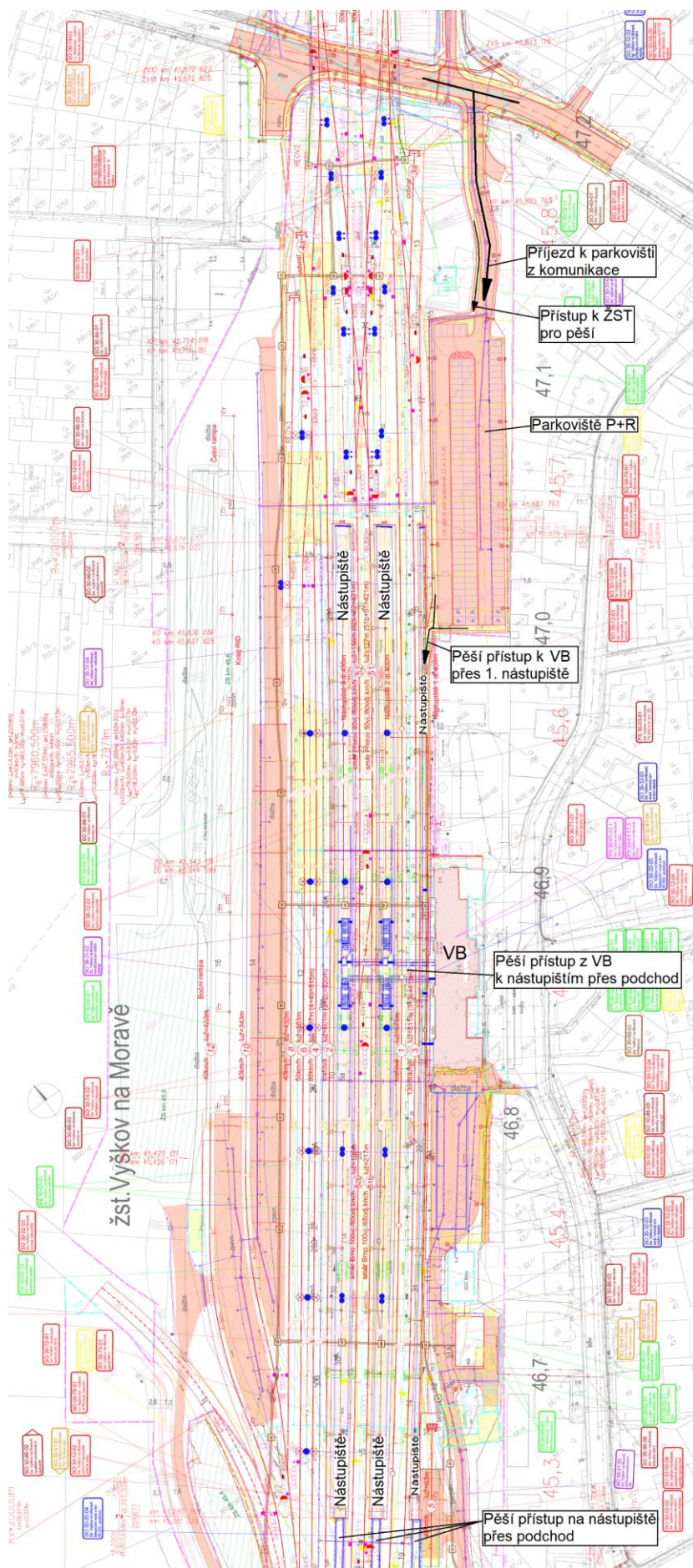
Stávající řešení železniční stanice zůstává z velké části zachováno. Nově bude zbudováno parkoviště P+R spolu s navazujícími chodníky pro přístup k VB a k 1. nástupišti.

Pro přístupy na ostatní nástupiště jsou navrženy dva nové podchody.



Obrázek 131 – situace navrhovaného stavu ŽST





Obrázek 132 – schéma toku cestujících

#### **1.7.4.2 Navrhované konstrukční řešení a funkční využití objektu**

##### Funkční využití:

**1.PP:** Klenbové prostory sklepa se uvažují jako nevyužité. Případné využití pro umístění technologických zařízení, armatur rozvodů apod. bude dopracováno až ve vyšších stupních PD.

**1.NP:** Hlavní vstup do objektu je ve střední části objektu a přímo navazuje na vstup do podchodu pro přístup na nástupiště. Pro bezbariérový přístup je do výpravní budovy napojen výtah. Z hlavního komunikačního koridoru je přístup do odbavovací haly, která je vybavena pokladnami pro prodej jízdních dokladů a obchodními jednotkami pro komerční využití nebo pro možnost zřízení informační kanceláře dopravce. WC pro cestující jsou přístupné z komunikačního koridoru. V prostoru WC je umístěno hygienické zázemí pro komerci. Z odbavovací haly je možný i přímý vstup do restaurace v levém křídle objektu. Restaurační provoz byl zmenšen a bylo upraveno hygienické zázemí pro hosty a hygienické zázemí pro zaměstnance a nově je zde umístěno zázemí pro pokladny. Restaurační provoz může fungovat nezávisle na provozu výpravní haly. V pravém křídle jsou vymezeny provozní prostory. Jsou zde umístěny prostory pro technologie pro obsluhu dráhy a zázemí pro pracovníky TO a SSZT.

**2.NP:** Prostory ve střední části jsou využity jako provozní pro zaměstnance SŽ (ST), je zde kancelář odborů, technická místnost TZB, sdělovací místnost a denní místnost ostrahy. Dále jsou zde umístěny oddechové místnosti/nocležny pro dopravce s vlastním hygienickým zázemím. V obou krajních křídlech jsou pak umístěny vždy dvě bytové jednotky.

##### Stavebně konstrukční řešení:

Rekonstrukce se bude týkat celé vnější obálky objektu, mimo střešní konstrukci a mimo vnitřní interiérové úpravy čtyř bytových jednotek ve 2.NP. Ty zůstávají ve stávajícím stavu. Dojde pouze k jejich přepojení na nové stupačky a el. rozvody. Realizace stavby musí vzít v úvahu, že byty budou po celou dobu stavby užívány.

Zakladní nosný systém objektu zůstane zachován. Nová statická opatření budou provedena v části objektu pro napojení podchodu z nástupiště do VB. V této souvislosti proběhnou v prostoru výpravní haly rozsáhlé bourací a zemní práce. Do výpravní haly bude umístěno nové schodiště a výtah z podchodu. Také budou prováděny rozsáhlé zásahy do základových konstrukcí a podzemního podlaží pro zřízení kabelových kanálů pro umístění nových technologií pro obsluhu dráhy.

V rámci předprojektových příprav je nutné provést posouzení vlhkosti stěn v 1.PP a navrhnout komplexní řešení vztlínající vlhkosti ze sklepních prostor, která nyní poškozují zdivo objektu a opakovaně se projevuje na povrchových úpravách stěn. Je nutné zajistit dostatečné provětrání sklepních prostor, aplikaci sanačních omítek a krystalizačních bariér proti vlínání vlhkosti, provedení hydroizolací v podlahách u nepodsklepených částí objektu a provedení vnější hydroizolace kolem obvodových stěn proti zatékání dešťové vody z okolních ploch. Opravy musí být komplexní, provedené před zateplením objektu.

U vodorovných nosných konstrukcí nad 1.NP a 2.NP budou provedeny kontrolní sondy a vyhodnocen jejich stav. Dále bude provedena případná repase nebo výměna poškozených prvků. Střešní konstrukce byla v roce 2021 realizována zcela nově a nebude do ní zasahováno, doplněno budou pouze zateplení v úrovni podlahy půdy.

V interiéru budou vybourány příčky a budou vyzděny nové podle nových návrhů dispozic. Vnitřní povrchové úpravy stěn (omítky i obklady) budou obnoveny. Nášlapné vrstvy podlah budou vyměněny včetně poškozených podkladních vrstev.

Fasáda bude zateplena kontaktním zateplovacím systémem s fasádními stěrkami a obklady v provedení dle architektonického návrhu. Okenní výplně budou vybourány a osazeny nové s odpovídajícími tepelně-izolačními vlastnostmi a v poloze, která navazuje na zateplení objektu. Vyměněny budou také vstupní dveře do jednotlivých částí objektu. Vstupní dveře do veřejných



prostor pro cestující budou automatické posuvné, pro eliminaci úniků tepla je uvažována instalace tepelné clony.

Stavební úpravy musí splňovat vyhlášku o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb - ČSN Vyhláška č. 398/2009 Sb. Mimo jiné je nutno zpracovat nejen požadavky na bezbariérové přístupy a toalety, ale i požadavek na umístění akustických prvků a vodících linií pro slabozraké. Vyjimku tvoří technologické prostory, které neumožňují bezbariérový provoz.

#### **1.7.4.3 Technologické zabezpečení budovy a zdravotnické instalace**

Napojení na síť zůstává zachováno. Technické vybavení přípojných míst bude obnoveno dle současných technických požadavků a to včetně doplnění dálkových odečtů spotřeby na patě.

Vzhledem k zachování stávajícího vytápění bytů mimo jiné i plynovými kotly a lokálními plynovými topidly, bude zachována i plynová přípojka. HUP bude přesunuta na fasádu objektu a vybavena dle aktuálních technických požadavků a podmínek distribuce.

Hlavní přípojková elektroměrná rozvodnice zůstane umístěna na fasádě, bude však celkově přezbrojena a osazena nová s kapacitami podle aktuálních potřeb objektu.

Jako další zdroj elektrické energie bude realizována instalace FVE, panely budou umístěny na sedlovou střechu. Rozsah fotovoltaických panelů umístěných na střešní konstrukci bude vycházet z kapacitní potřeby objektu a možností únosnosti stávající střešní konstrukce.

Přípojka vody a jednotné kanalizace zůstává stávající, je nutno provést kamerové zkoušky na ověření stavu kanalizačních přípojek a zhodnotit jejich stav. Vodoměrná šachta bude nově vybavena, včetně doplnění dálkového odečtu spotřeby vody.

Vytápění a ohřev vody - S ohledem na hospodárny provoz a využití obnovitelných zdrojů bude řešen centrální zdroj tepla pro vytápění a ohřev teplé vody formou tepelného čerpadla voda-vzduch (do bytů nebude zasahováno a v rámci této investice bude jejich vytápění zachováno ve stávajícím stavu, každá bytová jednotka má své samostatné řešení). TČ je možno umístit na terén u fasády objektu, na pozemku SŽ (prostor musí být oplocen) nebo na lávku instalovanou na střešní konstrukci sedlových střech. Systém vytápění bude teplovodní s otopnými tělesy a s ovládáním hlavicemi IRC napojenými na MaR. Jednotlivé větve budou zohledňovat samostatně měřené provozy – bytové jednotky, restaurační provoz, veřejné prostory a prostory SŽ, další nájemní prostory. Vzhledem k umístění technologických provozů přímo ve výpravní budově je na zvážení využití zbytného tepla pro jeho zpětné využití, zejména v zimní sezóně.

VZT – S ohledem na požadavky na hospodárné a úsporné vytápění budou vybrané prostory vybaveny řízeným nuceným větráním s využitím vzduchotechnických jednotek s rekuperací. Tam kde bude ponecháno přirozené větrání je předpokládáno osazení detekce otevírání oken s vazbou na regulaci otopného systému (při otevřených oknech se otopná tělesa vypínají).

Chlazení – V objektu bude řešeno chlazení pouze ve vybraných provozech. V technologických provozech je uvažováno s možností celoročního chlazení, sezóní chlazení v letním období bude instalováno ve vybraných prostorech kanceláří a obsluhy pokladen. V komerčních nájemních prostorech a bytech se chlazení nezřizuje, ani se neprovádí příprava.

ZTI – Vzhledem k úpravě dispozic se předpokládá celková materiálová obnova rozvodů vody a kanalizace. Systém a větve rozvodů budou respektovat členění na provozy tak, aby bylo možno osadit podružné měření odběru teplé i studené vody.

Elektroinstalace - Elektroinstalace budou provedeny zcela nově podle aktuálních technických požadavků a to včetně nových rozvodnic. Pro jednotlivé provozy budou osazeny samostatné rozvodnice s podružným měřením spotřeby. Nově budou osazeny rozvodnice dle požadavku

systémů pro TZB a pro požární zabezpečující systémy. Budou instalovány nové úsporné světelné zdroje LED a nouzové osvětlení.

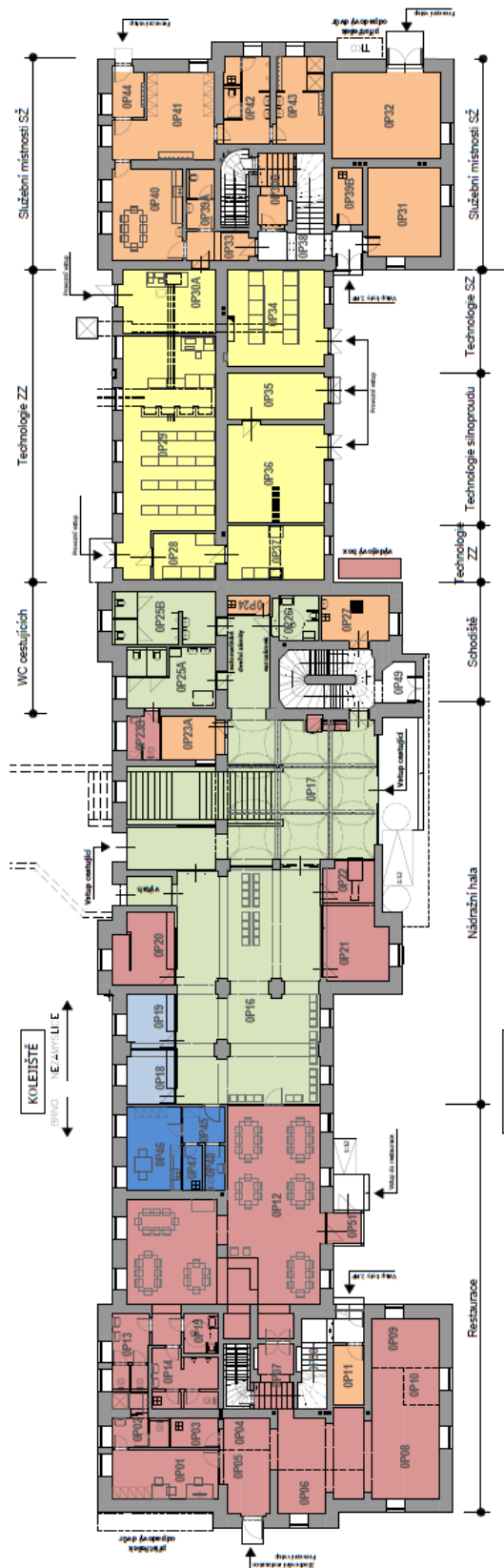
Slaboproudé rozvody – V objektu budou doplněny rozvody pro slaboproudé systémy v rozsahu prostor dotčených stavebními úpravami - strukturovaná kabeláž, rozvody pro MaR, komunikační kabely. Nově bude instalován systém PZTS a CCTV dle aktuálně požadovaného rozsahu. Instalovány budou také orientační a signalizační systémy pro osoby se sníženou schopností pohybu. Rozšířen bude také informační systém pro cestující dle aktuálních směrnic.

Měření a regulace - V návrhu je uvažováno s instalací objektové MaR a s přípravou pro napojení na centrální energetické dohledové a řídicí centrum. Nutná je proto příprava na možnost dálkových odečtů energií a dálkový energetický dohled. Systém bude sloužit i pro využití v rámci energetického managementu s ohledem na řešení hospodárného provozu objektu.



1.7.4.4 Schéma funkčního využití – navrhovaný stav

1.NP-NS



PŘEDNÁDRAŽÍ

Ozn.	Místnost	Plocha (m <sup>2</sup> )
OP01	Šatna zaměstnanců	15,8
OP02	Soc. zázemí zaměstnanců	7,1
OP03	Úklidová místnost	4,1
OP04	Sklad nápojů	4,3
OP05	Zádveří	9,3
OP06	Mytí nádobí	9,5
OP07	Chodba	7,3
OP08	Kuchyně	40,0
OP09	Sklady	10,2
OP10	Příprava zeleniny	4,0
OP11	Technická místnost/ m. operátorů	5,5
OP12	Restaurace	97,4
OP13	WC Z	8,6
OP14	WC M + úklid	11,4
OP15	WC bezbariérové	4,2
OP16	Odbavovací hala / čekací prostor	103,2
OP17	Komunikační prostor	76,5
OP18	Pokladna	7,8
OP19	Pokladna	7,8
OP20	Komerční prostor	12,8
OP21	Komerční prostor	14,3
OP22	Komerční prostor (bankomat)	6,3
OP23A	Dohled WC	8,2
OP23B	WC - komerce	4,6

OP24	Úklid WC	2,4
OP25A	WC Z - cestující	16,3
OP25B	WC M - cestující	16,2
OP26	WC - bezbariérové	6,1
OP27	Úklidová místnost	9,6
OP28	Baterie ZZ	9,2
OP29	Stravědlová ústř. ZZ	58,7
OP30A	Nouzová obsluha	18,2
OP30B	Sklad - dopravní kancelář	7,00
OP31	Kancelář místra - ST	19,1
OP32	Sklad - ST	28,1
OP33	Chodba - ST	6,4
OP34	Sdlovací zařízení	28,6
OP35	DRT	13,6
OP36	Rozvodna NN	29,0
OP37	Napájení ZZ	15,9
OP38	Chodba - schodiště	15,9
OP39A	WC - ST	5,1
OP39B	Úklid - ST	5,0
OP40	Denní místnost - ST	19,7
OP41	Šatna - ST	22,1
OP42	WC - ST	12,6
OP43	Umyvárna - ST	12,6
OP44	Zádveří - ST	4,4

LEGENDA:

- Věřejné přístupné prostory (obavovací haly, čekárny, veřejná WC - v případě že nejsou provizorně omezeny nájemcem a nejdříve jsou o komerční provoz)  
Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy (dopravní kancelář, technologické místnosti)  
Prostory po vlastní vůli Správy železnic, státní organizace  
Prostory po dopravce (pokladny)  
Očekávací prostory dopravců  
Společné prostory  
Komerční prostory

VB - VÝŠKOV NA MORAVĚ - INP - NAVRHOVANÝ STAV



Ozn.	Místnost	Plocha (m <sup>2</sup> )
IP01	Schodiště	15,7
IP02	Předsiň-B6	9,4
IP03	Kuchyně-B6	15,7
IP04	Pokoj-B6	14,9
IP05	Pokoj-B6	14,9
IP06	Pokoj-B6	13,9
IP07	WC-B6	1,0
IP08	Koupelna-B6	2,4
IP09	Pokoj-B7	14,1
IP10	Pokoj-B7	24,7
IP11	Pokoj-B7	8,3
IP12	Kuchyně-B7	11,5
IP13	Předsiň-B7	3,1
IP14	Koupelna s WC-B7	5,9
IP15	Schodiště, chodba	20,4
IP16	Denní místnost (ostraha)	8,8
IP17	Chodba (LČ, VČ)	29,9
IP18	Satny M (LČ)	11,1
IP19	Šatna M (VČ)	9,3
IP20	Šatna Ž (VČ)	9,3
IP21	WC M (LČ, VČ)	8,0
IP22	Denní místnost (LČ, VČ)	20,8

IP23	Umývárna a WC Ž (VČ)	7,2
IP24	Umývárna a WC M (LČ, VČ)	7,2
IP25A	Sklad prádla (LČ, VČ)	4,2
IP25B	Úklid (LČ, VČ)	2,2
IP26	Nocležna (LČ)	13,2
IP27	Nocležna (LČ)	8,6
IP28	Nocležna (VČ)	9,2
IP29	Nocležna (VČ)	9,2
IP30	Chodba (ST)	12,9
IP31	Kuchyňský kout (ST)	5,4
IP32	Kancelář (odbory)	17,6
IP33	Kancelář (ST)	11,2
IP34	Kancelář (ST)	8,6
IP35	Sdělovací místnost	3,3
IP36	WC M, WC Ž (ST, Ostraha)	9,7
IP37	Úklid	4,2
IP38	Technická místnost - vytápění	11,1
IP39	Schodiště, chodba	15,7
IP40	Chodba-B2	9,7
IP41	Kuchyně-B2	30,1
IP42	Pokoj-B2	15,29
IP43	Pokoj-B2	8,91
IP44	WC-B2	1,49
IP45	Koupelna-B2	3,2

IP46	Předsiň-B5	3,6
IP47	Pokoj-B5	15,7
IP48	Koupelna-B5	14
IP49	Kuchyně-B5	14,6
IP50	Kuchyně-B5	19,2
IP51	Spiz-B5	5,6
IP52	Půda	184,38
IP53	Půda	184,72
Plocha celkem		944,29

LEGENDA:

- Prostory po vlastní vyústi Správy šéznici, státní organizace
- Ostání prostory doprav
- Bytové prostory
- Společné prostory

VB - VŠKOV NA MORAVĚ - 2NP - NAVRHOVANÝ STAV



#### 1.7.4.5 Popis dimenzování prostor budov stanice

Ve VB je zřízena odbavovací hala o ploše 99 m<sup>2</sup> oddělená prosklenou příčkou od komunikačního koridoru se vstupem do podchodu. Hala je vybavena dvěma pokladnami dopravců a dvěma obchodními jednotkami pro komerci nebo pro informační kancelář dopravce. Speciální čekací prostory nejsou navrženy. Kromě odbavovací haly je pro čekání cestujících navrženo také zastřešení pro každé nástupiště včetně přístřešku navazujícího na výpravní budovu u prvního nástupiště. Celková plocha venkovního zastřešení nástupišť činí 2490 m<sup>2</sup>.

Cestující mohou pro čekání využít i restaurační provoz, který je přímo přístupný z odbavovací haly.

Dle dopravní technologie se předpokládá obrát cestujících 4600 osob na den, se střední špičkovou frekvencí 700 cest./h a frekvenční rozptyl pro VB 100 cestujících. Dle TNŽ 73 4955 není nutno budovat ve stanici samostanou čekárnu a proto je navržena jako součást příjezdové a odjezdové haly. Podle výpočtu jsou požadovány minimálně tyto čekací plochy:

Čekací plochy v odbavovací hale pro odjezd:	45 m <sup>2</sup>
Čekací plochy v odbavovací hale pro příjezd:	25 m <sup>2</sup>
Plocha čekárny:	35 m <sup>2</sup>

Celkově je požadována čekací plocha 105 m<sup>2</sup>, což je pokryto jak vnitřními prostory ve výpravní budově, tak i venkovním zastřešením nástupišť, kde je čekací plocha o velikosti 892 m<sup>2</sup>.

\*) neveřejný údaj

#### Výpočet parkovacích míst

##### **Výpočet parkovacích míst pro automobily dle SŽ PO -11/2020-GŘ**

V přednádražní prostoru zůstává funkční stávající parkoviště na pozemcích města s 70 parkovacími místy P+R, z toho 4 bezbariérová stání. Dále jsou tu umístěna 3 stání K+R a 3 vyhrazená stání pro taxi službu. Toto parkoviště vybudovalo město, aby pokrylo nedostatečné plochy parkování ve městě a pro přijíždějící cestující na vlak a autobus. Parkoviště provozuje město.

Nově je v rámci ZP modernizace tratě a zkapacitnění ŽST navrženo 167 parkovacích na dvou parkovištích vybudovaných v docházkové vzdálenosti cca 5 minut od VB na pozemcích SŽ. Parkoviště umístěné na sever od nádraží má celkově navrženo 134 parkovacích míst z toho 6 bezbariérových míst a je přístupné po nově zbudované pěší komunikaci od výpravní budovy podél kolejí (cca 100 m od VB). Druhé parkoviště je umístěno jižně od nádraží (ve vzdálenosti cca 360 m od VB) a je zde navrženo celkem 33 parkovacích stání a z toho 2 bezbariérová stání. Cestující z tohoto parkoviště mají přímé napojení na nástupištěm podchodem vedoucím z prostoru parkoviště. U nově budovaných parkovacích ploch bude 20% parkovacích stání vybaveno přípravou na e-mobilitu, možnost budoucí instalace nabíjecí stanice.

##### **Požadavky na parkování provozu SŽ, který je umístěn ve VB – SSTZ + TO + SEE :**

- pro Správu tratí a pro Správu elektrotechniky a energetiky je požadováno v blízkosti VB – parkování pro zásobování a to 1x dodávka a 2x osobní automobil – tyto automobilová stání musí být vyhrazena na přilehlém parkovišti u VB. Vzhledem k tomu, že tyto parkovací plochy jsou na pozemcích města bude nutné jednání s městem pro vymezení rezervace 3 parkovacích stání pro potřebu SŽ a obsluhy dráhy
- další výpočtově požadovaná parkovací stání pro zaměstnance SŽ v objektu budou vyhrazena na nově budovaném severním parkovišti – celkem 3 místa

##### **Požadavky na parkování smluvních nájemců VB:**

- parkovací stání pro nájemní jednotky (2x komerce a 2x zaměstnanci pokladen) – bude také vyhrazeno na severním nástupišti, dle výpočtu odpovídá – 1 parkovací místo
- pro byty a pro restaurační provoz se ponechává stávající stav bez vymezených parkovacích stání, který trval doposud (provozy byly takto kolaudovány) a nová parkovací stání se nezřizují, v rámci nově budovaných ploch jsou u jižní strany VB zřízeny plochy, kde je možné

dočasné zastavení automobilů pro zásobování provozů ve VB (zejména restaurační provoz a komerční provoz)

#### Samotný výpočet:

$$N_{\text{žst}} = P_Z * k_Z * k_I + P_C * k_A * k_I + P_{K+R}$$

$$N_{\text{žst}} = 16 * 1/4 * 1 + 4600/2 * 1/15 * 1 + 0 = 160$$

(parkovací plochy  $P_{K+R}$  nejsou započteny, neboť jsou již vybudovány na městských parkovacích plochách v přednádraží)

$$N_{\text{žst}} = 160 \text{ míst} = \text{Výpočtová hodnota ideální}$$

Dle předpisu SŽ PO -11/2020-GŘ je stanoven minimální počet **160 parkovacích míst**. Celkem je navrženo 167 parkovacích míst. V souladu s Vyhláškou č. 266/2021, § 48 b. uvažujeme s přípravou pro elektromobilitu pro 33 parkovacích míst pro veřejnost.

#### Navržený počet parkovacích stání pro ŽST Vyškov na Moravě

	Požadavek min	Navrhovaný stav
Systém P+R:	153	163, z toho 7 míst pro ZTP
Systém K+R:	3	3 (zbudováno městem)
Plochy pro Taxi:	3	3 (zbudováno městem)
Parkování zaměstnanců SŽ a nájemců VB:	4	4

#### **Výpočet cyklistických parkovacích míst dle SŽ PO -11/2020-GŘ**

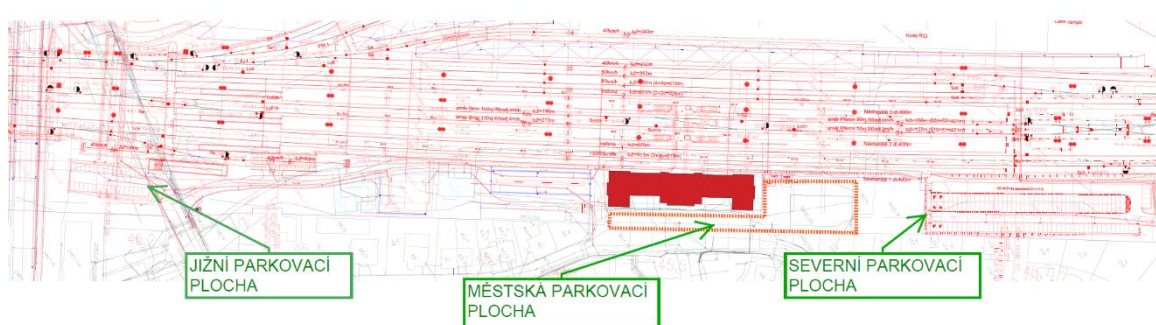
$$P_{ZK} = N * K_c * K_k$$

$$P_{ZK} = 4600/2 * 0,1 * 0,2 = 46 \text{ míst}$$

V ZP projektu budou doplněny kolostavy pro celkem 46 míst. Na severním parkovišti bude zřízen přístřešek minimálně pro 40 kol se stojany pro zamykání a u jižního nástupiště bude přístřešek pro 6 kol se stojany pro zamykání.

#### **Závěr:**

Parkovací plochy pro automobily jsou v ZP **navrženy dostatečné pro nové kapacity ŽST** na plochách SŽ. V následujících stupních projektu bude zohledněn požadavek na e-mobilitu a provedení přípravy pro instalaci dobíjení elektromobilů vč. zapracování požadavků na tyto parkovací místa. Město se již v tuto chvíli potýká s nedostatkem parkovacích ploch v centru města Vyškov, tedy i v lokalitě kolem ŽST a dostupná parkovací místa na stávajících parkovacích plochách jsou plně vytížena již nyní. V **ZP budou doplněny přístřešky pro parkování kol** s možností uzamykání a provedena příprava pro možnost nabíjení elektrokol. Zejména pro elektrokola je vhodné umístit uzamykatelné cykloboxy s možností připojení na nabíjení.





#### 1.7.4.6 Zastřešení

##### Zastřešení podchodu

V ŽST Vyškov na Moravě bude v rámci stavby u JZ konce nástupiště vybudován nový podchod. Z důvodu zabránění vniku dešťové vody do podchodu budou jeho výstupní objekty zastřešeny.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace.

Zastřešení nebude opatřeno bočními stěnami z důvodu omezení vandalizmu. K zabránění vniku šikmého deště do podchodu budou sloužit betonové zídky výšky 1,1m (součást podchodu) a přesah zastřešení. Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením.

**Kapacitní údaje:** celková zastřešená plocha 936 m<sup>2</sup>

##### Zastřešení nástupiště

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na dvou ostrovních nástupištích v šířce 8,46 m a v délce 116 m zřízeno zastřešení. Součástí stavby je i zastřešení 1. nástupiště u VB.

Jedná se o zastřešení celé šířky nástupiště. Na ostrovních nástupištích se bude jednat o tzv. „symetrickou vlašťovku“, na 1. nástupišti o „asymetrickou vlašťovku“.

##### Dimenzování zastřešení nástupiště:

Dle dopravní technologie může činit nástup cestujících ve špičkové hodině 600 cestujících a přestup 100 cestujících (celkem špičková frekvence 700). Dle TNŽ je třeba 0,5 m<sup>2</sup> na 1 cestujícího, to znamená celkem 350 m<sup>2</sup>. Pokud z jeho šířky odečteme 2 m na každé nástupní straně pro bezpečnostní prostor a průchod a z délky ostrovního nástupiště 42 m pro schodiště vč. průchodu před ním činí celková zastřešená plocha využitelná pro čekání 892 m<sup>2</sup>, což je více než je potřebná plocha dle TNŽ. Rozdíl uvedených hodnot nutno přičíst na vrub nerovnoměrnosti nástupu a přestupu na jednotlivých nástupištích.

##### **\*) neveřejný údaj**

Zastřešení nástupiště je navrženo jako ocelová konstrukce vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy, zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru. Všechna zastřešení jsou kombinací zastřešení a zástěny (viz vizualizace).



**Obrázek 133 – vizualizace – ostrovní nástupiště**

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely. V některých částech je střecha doplněna světlíky. U jednostranných i oboustranného nástupiště je navržena transparentní

stěna, v rovině s nosnými sloupy, která doplňuje funkci ochrany nástupiště před větrem a hnanými srážkami, a která plní i funkci zábradlí.

Konstrukce zastřešení je navržena jako ocelová. Sloupy budou opláštěny hliníkovými obklady, spodní líc střechy bude kryt podhledem, do kterého budou zapuštěny světla a prvky informačního či orientačního systému.

**Kapacitní údaje:** celková zastřešená plocha 2 307 m<sup>2</sup>

#### 1.7.4.7 Přehled obsazenosti budovy a předpokládané náklady na provoz

Přehled a predikce nákladů na provoz nové budovy jsou odvozeny z projektové dokumentace pro územní řízení. V rámci dokumentace nebyly stanoveny spotřeby elektrické energie, vody ani energie na vytápění. Tyto jsou odvozeny poměrově k ploše staré a nové budovy v následujících tabulkách a přepočítané na současné ceny pro roky 2022-2023. Skutečná spotřeba se může lišit v závislosti na detailnějším rozpracování projektu ve vyšších stupních projektové dokumentace, bude také reflektovat aktuální změny legislativy a energetických požadavků na budovy v době projektování nebo realizace stavby.

V následujících tabulkách jsou uvedeny náklady a výnosy pouze za Správu železnic, tedy bez přefakturovávaných položek komerčním nájemcům.

<b>Přehled nákladů ŽST Vyškov na Moravě (Kč/rok) – STAV S PROJEKTEM</b>	
Vytápění	60 209,02 Kč
Vodné a stočné	16 714,33 Kč
Elektrická energie	41 922,21 Kč
Úklid	34 058,10 Kč
<b>Provozní náklady celkem</b>	<b>152 903,66 Kč</b>
<b>Periodické náklady</b>	<b>157 982,79 Kč</b>

<b>Hospodářský výsledek ŽST Vyškov na Moravě (Kč/rok)- STAV S PROJEKTEM</b>	
Výnosy z pronájmů (Kč/rok)	964 090,00 Kč
Náklady na provoz (Kč/rok)	152 903,66 Kč
Periodické náklady (Kč/rok)	157 982,79 Kč
<b>Hospodářský výsledek (Kč/rok)</b>	<b>653 203,56 Kč</b>

<b>Přehled využití ploch – ŽST Vyškov na Moravě – STAV S PROJEKTEM</b>		
Celková plocha ON	<b>2204,945</b> m <sup>2</sup>	
Veřejně přístupné prostory	239,57 m <sup>2</sup>	11%
Technologické prostory	173,22 m <sup>2</sup>	8%
Provozní prostory SŽDC	281,43 m <sup>2</sup>	13%
Prostory pro dopravce	14,01 m <sup>2</sup>	1%
Ostatní prostory dopravců	109,42 m <sup>2</sup>	5%
Komerční prostory	333,96 m <sup>2</sup>	15%
Byty	285,025 m <sup>2</sup>	13%
Municipality	0 m <sup>2</sup>	0%
Státní správa	0 m <sup>2</sup>	0%
Nevyužité	761,51 m <sup>2</sup>	35%
Společné prostory	6,8 m <sup>2</sup>	0%

## 2 Orientační systém

Součástí nových stanic a zastávky je osazení nového informačního a orientačního systému dle platné směrnice SŽ SM118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“.

V nových zastávkách Blažovice, Holubice, Rousínov a stanicích Luleč a Vyškov na Moravě budou prvky orientačního systému řešeny jako osvětlené s přihlédnutím k intenzitě nově navrhovaného osvětlení. Na nástupištích budou osazeny tabule s názvem stanice a ukazateli směrů, které budou rozmístěny tak, aby vyhovovaly požadavku na viditelnost tabulí. Ve stanicích bude informační systém osazen u vstupu do podchodu.

## 3 Bezpečnostní prvky

V dalším stupni projektové dokumentace bude prověřeno z pohledu požární bezpečnosti vybavení objektu požárně bezpečnostními zařízeními (zejména EPS nebo zařízením dálkové detekce požáru či jen hlásiči v rámci PZTS, TOTAL STOP, ucpávky, nátěry, nástřiky, obklady, zdvojené podlahy, podhledy, nouzové osvětlení apod. viz. § 2 odst. 4 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů), včetně náhradních zdrojů pro zajištění jejich provozuschopnosti a věcnými prostředky PO (zejména hasicí přístroje) tak, jak stanoví v podrobnostech Požárně bezpečnostní řešení stavby zpracované v rozsahu § 41 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to ve všech souvislostech v souladu s Metodickým návodem pro NAVRHOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ (Ministerstvo vnitra - generální ředitelství HZS ČR, srpen 2018) tak, aby bylo možné podrobnosti zpracovat do jednotlivých profesí."

Dále u všech dotčených částí objektů nádražních budov je nutné provést vyhodnocení, jak zásah do objektů bude posuzován ve smyslu ČSN 730834 (zda jen jako Změna I). Následně pak je nutné provést zhodnocení technických požadavků v obsahu a rozsahu ČSN 730834, popř. provést návrh jen takových úprav, které nezhoršují stávající podmínky požární bezpečnosti. Uvedené platí pro variantu zachování stávajících objektů.

Budou-li v objektech nově umístěny prostory s technologickým zařízením, požadujeme tyto řešit z pohledu dostatečného zajištění podmínek požární bezpečnosti v objektu a rovněž ochrany zařízení před požárem, vytvořením samostatného požárního úseku.

Pro další stupeň stavebního řízení – DUR/DSP/PDPS) bude zpracováno Požárně bezpečnostní řešení stavby v rozsahu § 41 vyhlášky č. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to pro všechny stavební objekty ve všech souvislostech v souladu s Metodickým návodem pro NAVRHOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ (Ministerstvo vnitra - generální ředitelství HZS ČR, srpen 2018).

## 4 Objektová bezpečnost

Bude provedeno z pohledu objektové bezpečnosti zajištění instalace prvků fyzické ochrany (mechanické zábranné prostředky, poplachový zabezpečovací a tísňový systém, elektronické systémy kontroly vstupu, dohledový videosystém, nouzové zvukové systémy a hlasové výstražné zařízení) v souladu s požadavky pro bezpečnostní kategorii objektu a bezpečnostních zón uvnitř budov nebo technologických objektů. Ve stávajícím stavu jsou objekty zařazeny do následujících kategorií:

Blažovice – bezpečnostní kategorie 4

Holubice - bezpečnostní kategorie 4

Rousínov - bezpečnostní kategorie 4

Komořany u Vyškova - bezpečnostní kategorie 4

Luleč - bezpečnostní kategorie 4

Vyškov na Moravě - bezpečnostní kategorie 2 (bude nezbytný bezpečnostní projekt)



Přehodnocení bezpečnostní kategorie bude řešeno v následujícím stupni PD.

Je nutno zapracovat požadavky SŽ SM07 - Fyzická ochrana objektů Správy železnic, státní organizace, včetně jejích samostatných příloh.

## 5 Závěr

Navržené řešení výpravních budov a zastávek je v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.