

B.1 – Souhrnná technická zpráva

**Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč –
Horní Lideč státní hranice**

PDPS

Obsah

Seznam zkratek	3
B.1.1. Popis území stavby	4
B.1.2. Celkový popis stavby	8
B.1.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
B.1.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	11
B.1.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení	11
B.1.2.4 Bezbariérové užívání stavby	12
B.1.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	12
B.1.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	12
B.1.2.7 Základní technický popis stavebních objektů	13
B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení	30
B.1.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	30
B.1.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	30
B.1.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	30
B.1.3. Připojení na technickou infrastrukturu	31
B.1.4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	31
B.1.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	32
B.1.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	32
B.1.7. Ochrana obyvatelstva	33
B.1.8. Zásady organizace výstavby	33
B.1.9. Celkové vodohospodářské řešení	33

Seznam zkratek

KL	Kolejové lože
PKO	Protikorozní ochrana
KR	Kolejový rošt
PÚ	Pojistný úhelník
ŽBP	Železniční bodové pole

B.1.1. Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na stávající celostátní dvoukolejné elektrizované železniční trati Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě zařazené do sítě TEN-T (TÚDÚ 236306) v katastrálním územích Horní Lideč [643351] a Střelná na Moravě [757471].

Stavba se nachází v extravilánu i intravilánu. Stavba je navržena na stabilizovaných plochách funkčně určených pro dopravní infrastrukturu.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Navržená stavba je v souladu s platným územním plánem, nemění účel ani funkci stávajících pozemků.

c) Vydaná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba nevyžaduje výjimku z obecných požadavků na využívání území.

d) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v části dokumentace E „Doklady“.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Geomorfologicky stavba náleží do Alpsko-himalájského systému, provincie Západní Karpaty, do subprovincie Vnější Západní Karpaty, do Slovensko-moravské oblasti, částečně pak spadá do geomorfologického celku Javorníky, do podcelku Pulčínská hornatina a okrsku Střelenská vrchovina a z části do geomorfologického celku Bílé Karpaty, do podcelku Chmelovská hornatina a okrsku Študlovská hornatina.

Geologicky spadá oblast pod Račanskou jednotku magurské skupiny příkrovů charakteristické pro Západní Karpaty a tvořené třetihorními (paleogenními) sedimenty. V oblasti stavby je podloží budováno újezdskými vrstvami zlínského souvrství, tedy flyšovými vrstvami s hrubozrnnými arkózovými a drobovými pískovci a vsetínskými vrstvami zlínského souvrství, tedy flyšovými vrstvami s vápnitými jílovci a glaukonitickými pískovci. Stářím vzniku spadají vsetínské a újezdské vrstvy do rozmezí eocénu až oligocénu. Většina stavby pak leží kvartérních nepevněných kamenito až hlinito-kamenito sedimentálních vrstvách.

Stavba leží v povodí řek Senice a Biela voda, které ústí do řeky Bečvy, resp. řeky Váh. Jedná se tedy o úmoří Černého moře.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Území obvodu stavby bylo geodeticky zaměřeno.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba zasahuje do stávajících ochranných a bezpečnostní pásem:

1. Ochranné pásmo dráhy

V našem případě dle §8, zák. č. 266/1994 Sb., o drahách, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,

2. Ochranné pásmo silniční komunikace

V našem případě dle Zákona č. 13/1997 Sb, o pozemních komunikacích, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách komunikace, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u silnice I. Třída č. 49 od osy komunikace ve vzdálenosti 50 m

3. Ochranné pásmo vodního zdroje

- předmětná akce je v úseku cca km 22,800 - 27,255 (konec stavby) situována v ochranném pásmu:
 - stupně 2b podzemního vodního zdroje "Ústí prameniště, vrt" s identifikátorem ochranného pásma 00218514 z rozhodnutí vyhlášeného vodoprávním úřadem ONV Vsetín
 - stupně 3 "Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva" s identifikátorem 00220714 rozhodnutí vyhlášeného vodoprávním úřadem ONV Vsetín
 -

4. Ostatní ochranná pásma

Stavba se nachází:

- dle zák. č. 289/1995 Sb., o lesích v ochranném pásmu lesa (50 m od okraje lesa).

Stavbou mohou být dotčeny následující sítě, či jejich ochranná pásma:

- v km 21,510 a km 26,300 dochází ke křížení s komunikačním vedením a zařízením sítě elektronických komunikací společnosti CETIN
- v km 27,220; km 26,490; km 25,170; km 24,160 a km 23,850 dochází ke křížení s nadzemní sítí VN v majetku společnosti ČEZ Distribuce, a.s.
- v km 27,060 a km 27,000 dochází ke křížení s podzemní sítí NN v majetku společnosti ČEZ Distribuce, a.s.
- v km 23,000 dochází ke křížení s nadzemní sítí VN v majetku společnosti EG.D, s.r.o.
- v km 26,260 dochází ke křížení provozovaným plynárenským zařízením ve vlastnictví nebo správě GasNet s.r.o.
- v km 27,010; km 26,250; km 24,830 a km 23,770 dochází ke křížení se sítěmi a vodohospodářským zařízením ve správě společnosti Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s.

Stavba se nachází na okraji:

- CHOPAV – Chráněné oblasti přirozené akumulace vod: Vsetínské vrchy a Beskydy
- chráněného území CHKO Beskydy
- Evropsky význ. lokality Beskydy vymezených v rámci soustavy Natura 2000

Stavba se nachází poblíž Území s archeologickými nálezy:

- ÚAN kat. II – novověké jádro obce Střelná s ID SAS 28953
- ÚAN kat. II – středověké a novověké jádro obce Horní Lideč s ID SAS 28952

Stavba se nenachází v žádné z následujících oblastí:

- v památkové rezervaci
- památkové zóně
- ochranném pásmu vodního díla
- ochranném pásmu prvků životního prostředí
- poddolovaném území
- chráněném území Natura 2000 – Evropsky významná lokalita; ptačí oblast.

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nachází v záplavové oblasti vodního toku Senice při kulminačním průtoku Q100 přívalových dešťů.

Stavba se nenachází v oblasti poddolovaného území.

V zájmové oblasti stavby se nenachází žádné lokality chráněných ložiskových území, dobývacích prostor těžených, výhradní ložiska surovin ani hlavní důlní díla.



Obr: Mapa záplavového území řeky Senice při Q100 (záplavové území je značeno modrou barvou)

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry v území

Práce v rámci stavby nemají vliv na okolní stavby ani na odtokové poměry v území. Práce budou probíhat na zemním tělese dráhy. Dočasné nájezdy a sjezdy budou po ukončení prací sneseny a pozemky vráceny do původního stavu.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Součástí SO 01 je demolice pozůstatků základů telefonního vedení, zajišťovacích značek a základů bývalých návěstidel. Vybourané jámy po základech budou zasypány materiálem vzniklým při stavbě. Dále je pak uvažováno s odbouráním části zárubních zdí pro umožnění zřízení nového krytého odvodňovacího zařízení. Odbourané části budou nahrazeny novým materiálem ve formě dobetonování.

Nepředpokládá se významný zásah do vegetace během výstavby. V okolí stavby se nachází pouze náletový porost, který bude odstraněn během výkopových a přípravných prací v nezbytně nutném rozsahu.

k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL

Stavba nevyžaduje trvalé zábory pozemků ZPF.

Stavba nezasahuje do pozemků PUPFL.

l) Územně technické podmínky

Stavba nepotřebuje napojení na stávající technické vybavení území a nevyžaduje přeložky mimodrážních inženýrských sítí.

m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Realizace stavby se předpokládá v termínu: září 2025 – prosinec 2026 (zahájení – ukončení stavby)

Výluka kolejové dopravy:

- Traťová kolej č. 2: 15. 9. - 3. 12. 2025 /80 N/
- Traťová kolej č. 1: 15. 3. - 5. 4. 2026 /22 N/
- Noční výluky obou traťových kolejí: 15. 9. - 26. 9. 2025 /12 nočních/ v délce trvání 5 h

Věcná a časová koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými stavbami:

- Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze.
- GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná

n) Seznam pozemků podle KN, na kterých je stavba umístěna (a které slouží k její realizaci)

Dotčené pozemky:

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiní oprávnění
Střelná na Moravě [757471]	2651	Správa železnic, státní organizace
Střelná na Moravě [757471]	2621/2	ZVI a.s.
Střelná na Moravě [757471]	2652	Správa železnic, státní organizace
Střelná na Moravě [757471]	2619/1	Povodí Moravy, s.p.
Střelná na Moravě [757471]	2653	Správa železnic, státní organizace
Střelná na Moravě [757471]	2654	Správa železnic, státní organizace
Střelná na Moravě [757471]	2616/34	Lesy České republiky, s.p.
Střelná na Moravě [757471]	2655	Správa železnic, státní organizace
Střelná na Moravě [757471]	2552/1	Obec Střelná
Střelná na Moravě [757471]	2656	Správa železnic, státní organizace
Střelná na Moravě [757471]	2549	Obec Střelná
Střelná na Moravě [757471]	2657	Správa železnic, státní organizace
Střelná na Moravě [757471]	2545/2	Obec Střelná
Střelná na Moravě [757471]	2658	Správa železnic, státní organizace
Horní Lideč [643351]	2372	Správa železnic, státní organizace
Horní Lideč [643351]	2312/19	Správa železnic, státní organizace
Horní Lideč [643351]	2312/1	Ředitelství silnic a dálnic s. p.
Horní Lideč [643351]	2312/18	Správa železnic, státní organizace
Horní Lideč [643351]	2373	Správa železnic, státní organizace
Horní Lideč [643351]	2326/93	Povodí Moravy, s.p.
Horní Lideč [643351]	2313	Obec Horní Lideč
Horní Lideč [643351]	2374	Správa železnic, státní organizace
Horní Lideč [643351]	2321/1	AGROFYTO, spol. s r. o., Mana Josef Bc., Trčka Daniel Bc.
Horní Lideč [643351]	2350/1	Správa železnic, státní organizace
Horní Lideč [643351]	2350/9	České dráhy, a.s.

Dočasné zábory (předpoklad):

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiní oprávnění
Horní Lideč [643351]	2315/2	Obec Horní Lideč
Horní Lideč [643351]	2321/1	AGROFYTO, spol. s r. o.; Mana Josef Bc.; Trčka Daniel Bc.
Horní Lideč [643351]	2362/2	Obec Horní Lideč

Horní Lideč [643351]	2315/2	Obec Horní Lideč
Horní Lideč [643351]	2362/2	Obec Horní Lideč
Střelná na Moravě [757471]	2082/2	Obec Střelná
Střelná na Moravě [757471]	530/1	Maruna Dalibor Mgr.
Střelná na Moravě [757471]	530/2	Polách Jiří, Vašků Karel
Střelná na Moravě [757471]	537/1	Mokrý Karel
Střelná na Moravě [757471]	531/1	Štrbová Pavlína
Střelná na Moravě [757471]	530/3	Mokrý Karel
Střelná na Moravě [757471]	530/4	Liška Josef

Zařízení staveniště (předpoklad):

Katastrální území:	Parcelní číslo:	Vlastníci, jiní oprávnění
Valašské Klobouky [776319]	4437/2	Správa železnic, státní organizace
Horní Lideč [643351]	2350/9	České dráhy, a.s.
Střelná na Moravě [757471]	2657	Správa železnic, státní organizace
Střelná na Moravě [757471]	2082/2	Obec Střelná

B.1.2. Celkový popis stavby

B.1.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Stavba se nachází na stávající celostátní dvoukolejné elektrizované železniční trati Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě zařazené do sítě TEN-T (TÚDÚ 236306).

V rámci stavby:

- bude stávající kolejový rošt v traťové koleji v úseku st. hranice – km 22,484 a v úseku km 23,778 – žst. Horní Lideč vyměněn za nový tvaru 60E2 na betonových pražcích min. délky 2,6 m a min hmotnosti 280 kg s bezpodkladnicovým upevněním. Kolejové lože bude v úseku s výměnou kolejového roštu vyčištěno a bude upravena GPK.
- bude zřízeno nové odvodňovací zařízení ve formě příkopových zídek a příkopových tvárnic.
- v rámci akce budou sanovány následující zárubní zdi:
 - km 21,276 - 21,362 – státní hranice,
 - km 23,800 - 23,940 – Střelná
 - km 26,460 - 26,665 – Horní Lideč.
- rámci opravy mostů a propustků je navržena výměna dřevěných mostnic, obnova PKO nosné konstrukce, sanace betonových částí stavby a sanace kamenného zdiva opěr a křídel. Dále je navrženo nové zábradlí na betonových římsách křídel. Součástí opravy bude také zajištění správné funkce hydroizolace.

b) Účel užívání stavby

Stavba bude užívána jako stavba dráhy.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Hlavním cílem stavby je dlouhodobé udržení požadovaných parametrů trati provedením stavebních prací v mezistaničním úseku Horní Lideč st. hr. – Horní Lideč a odstranění nevyhovujícího stavu dosluhujících nebo nefunkčních zařízení železniční dopravní cesty. Základní parametry trati zůstanou zachovány.

e) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba nijak nezasahuje do zásad územního plánování a svým prostorovým řešením a polohou nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

f) Informace o výjimkách z tech. požadavků na stavby a tech. požadavků

Stavba nevyžaduje povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

g) Podmínky závazných stanovisek

Demolice musí být v souladu zejména s vyjádřením jednotného environmentálního stanoviska a požadavků Správy železnic.

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou uvedeny v části dokumentace E „Doklady“.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů (například dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů nebo zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

i) Základní bilance stavby

Stavba nenárokuje žádné požadavky na elektrickou energii ani pitnou vodu. Neprodukuje žádné splaškové vody.

Nakládání s výzkiskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

- Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 170507 bude v rámci stavby pročištěn a vrácen svému původnímu účelu, tzn. bude tvořit část nového kolejového lože. Odpad z čištění (podsítné bude využít pro zasypávání v okolí (tj. na plochy s probíhajícími rekultivacemi a terénními úpravami)
- čistá výkopová zemina (kód 170504, kat. O) bude částečně použita na zpětné zásypy, další přebytky budou použity do vhodného zařízení pro zasypávání v okolí (tj. na plochy s probíhajícími rekultivacemi a terénními úpravami)
- ocelové části budou demontovány a využity jako druhotná surovina (kód 170405, kat. O)
- beton z demolic objektů, betonové pražce, betonové sloupy lze recyklovat předrcením a poté využít jako druhotné suroviny. K předrcení je přijímán materiál o max. rozměru 500 mm, a to buď separovaný, částečně separovaný nebo neseparovaný. Dle tohoto dělení jsou určovány ceny. (kód 170101, kat. O)
- stavební a demoliční suť (stavební hmoty na bázi přírodních materiálů – směsi betonu, cihel, tašek, keramických výrobků) lze recyklovat předrcením a poté využít jako druhotné suroviny. (kód 170107, kat. O)
- nebezpečný odpad musí být předán firmě, která má oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady

Další druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly apod. budou tvořit menší podíl z celkového množství odpadů, který je možno uložit na skládku ostatních odpadů. Vznik dalšího významného množství nebezpečných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N (např. odpadní nátěrové hmoty a jejich obaly) musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

Ostatní výzisky a odpady jsou uvedeny v souhrnné tabulce.

Soupis hlavních výzisků a odpadů dle Vyhl. 8/2021 Sb. (katalog odpadů):

Položka dle vyhl. 8/2021 Sb. druh výzisku, odpadu	kód	kat.	MJ	množství	SO	způsob nakládání
Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	080111	N	t	0,01 0,03	SO 02.1 SO 02.2	
Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	080117	N	t	25,60 75,00	SO 02.1 SO 02.2	
Jiné odpady z odstraňování barev nebo laků neuvedené pod číslem	080118	O	t	26,50 75,00	SO 02.1 SO 02.2	
Beton, směsi oddělené frakce betonu cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106	170101 170107 170117	O	t	38,00 5,00 340,00 450,00 19,40 3,00 10,00 31,20 70,00	SO 01.2.1 SO 01.2.2 SO 01.2.3 SO 01.2.4 SO 02.1 SO 02.1 SO 02.3 SO 02.4 SO 02.5	recyklace
zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503 čistá výkopová zemina	170504	O	t	3393,88 165,60 195,60 2,50 243,00 10,00	SO 01.2.1 SO 02.1 SO 02.2 SO 02.3 SO 02.4 SO 02.5	odvoz na plochy s probíhajícími rekultivacemi a terénními úpravami recyklace, deponování
Železo a ocel konstrukce z demolic	170405	O	t	0,20 0,15	SO 02.3 SO 02.4	výkup
Stavební odpad izolace	170604	O	t	0,50	SO 02.4	deponování, spalování
Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly	170904	O	t	1,00 4,10 5,00	SO 02.3 SO 02.4 SO 02.5	deponování, spalování
Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 170507	170508	O	t	17700,00 80,00 230,00	SO 01.1.2 SO 02.3 SO 02.5	Strojní čištění v ose nebo přetřídění na úložišti, odvoz podsítné frakce na plochy s probíhajícími terénními úpravami
Papírové a lepenkové obaly	150101	O	t	0,05 0,15	SO 02.1 SO 02.2	recyklace
Plastové obaly	150102	O	t	0,10 0,30	SO 02.1 SO 02.2	recyklace
Směsné obaly	150106	O, N	t	0,10 0,30	SO 02.1 SO 02.2	deponování, spalování
Obaly znečištěné nebezp. látkami	150110	O	t	0,01 0,03	SO 02.1 SO 02.2	deponování, spalování
Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	170204	N	t	3,30 9,90	SO 02.1 SO 02.2	
biologicky rozložitelný odpad	200201	O	t	20,00 3,50 3,50	SO 01.2.1 SO 02.1 SO 02.2	kompostování
směsný komunální odpad	200301	O	t	0,20 0,60	SO 02.1 SO 02.2	skládkování, spalování

Celkové množství ocelového odpadu bude upřesněno po provedení kategorizace svrškového materiálu s jeho rozdělením na užitý a šrot.

Zhotovitel stavby je povinen zpracovat Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby (viz příloha B.1 směrnice SŽ SM096) a současně Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady (viz příloha B.2 směrnice SŽ SM096). Směrnice SŽ SM096 včetně jednotlivých příloh je dostupná na stránkách SŽ v záložce Stavby / Zakázky – Podklady pro zhotovitele – Další informace – Odpadové hospodářství.

Zhotovitel stavby musí postupovat při nakládání se stavebními a demoličními odpady v souladu s platnou právní úpravou takovým způsobem, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného využití a recyklace. Recyklovat a opětovně používat musí minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů. Tato povinnost vychází z kap. 3.4.4 Plánu odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 s výhledem do roku 2035 (nařízení vlády č. 352/2014 Sb.).

j) Základní předpoklady výstavby

Realizace stavby se předpokládá ve třech etapách při vyloučeném železničním provozu v termínu:

- Traťová kolej č. 2: 15. 9. - 3. 12. 2025 /80 N/
- Traťová kolej č. 1: 15. 3. - 5. 4. 2026 /22 N/
- Noční výluky obou traťových kolejí pro realizaci záporového pažení budou realizovány po zahájení výluky v traťové koleji č. 2 (předpoklad 15. 9. - 26. 9. 2025 - 12 nočních výluk)

k) Základní požadavky na předčasné užívání stavby a zkušební provoz stavby

Není uvažováno s předčasným užíváním stavby ani se zkušebním provozem.

B.1.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba nijak nezasahuje do zásad územní regulace a svým prostorovým řešením, zejména výškou stavby a její polohou nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Stavba neobsahuje prvky požadující urbanistické a architektonické řešení. Architektonické řešení se drží standardů a modelových řešení Správy železnic, s.o. a je přizpůsobeno charakteru okolí.

B.1.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

Jedná se o obnovu zařízení železniční dopravní cesty elektrizované dvoukolejně regionální trati. Jmenovitě je pak součástí akce výměna KR, čištění KL, úprava GPK, zřízení nového odvodňovacího zařízení, sanace zárubních zdí, rekonstrukce mostů v km 26,049, km 26,295, km 27,012 a rekonstrukce propustků v km 26,820, km 27,180 a km 21,781. Vzhledem k tomu, že nedojde k výraznému posunu osy koleje mimo drážní těleso, mostní konstrukce budou zachovány a rušené zařízení neplní již svou funkci, nebude mít stavba po svém dokončení vliv na okolní území.

Veškeré sítě budou před začátkem stavebních prací vytyčeny, vyvěšeny nebo chráněny.

Podrobné informace ohledně jednotlivých stavebních objektů viz odstavce B.1.2.7

b) Celková bilance nároků všech druhů energií

Viz odstavce B.1.2.1, písmeno i).

c) Celková spotřeba vody

Viz odstavec B.1.2.1, písmeno i).

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů

Viz odstavec B.1.2.1, písmeno i).

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě. Stavba využívá neveřejnou drážní síť.

B.1.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Během stavby po jejím dokončení budou zajištěny požadavky bezbariérového užívání staveb v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se to především řešení a zabezpečení výkopů a stavenišť.

B.1.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost stavby na provozované dráze je řešena v rámci platné legislativy (zákon o drahách) a s ohledem na stávající předpisy spojené s provozováním dráhy. Stavba není stavbou veřejně přístupnou. Zákonem o drahách je vstup na dráhu, s výhradou míst k tomu určených (např. nástupiště, podchod, výpravní budovy, přejezdy a přechody), zcela zakázán.

B.1.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení**B.1.2.6.1 PS 01 - Zabezpečovací zařízení****Stávající stav**

V dotčeném úseku je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typ AB3-82 s kolejovými obvody KO 3400 a KO 3401 (75 Hz s relé DSŠ-12P). Rok výstavby 1997. Zařízení je ve vyhovujícím stavu. V rámci elektrizace úseku Púchov – Státní hranice SK/ČR (stavba ŽSR) dojde k výměně kabelizace a kolejových obvodů.

Navazující železniční stanice Horní Lideč je zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením AŽD 71 s číslicovou volbou, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Rok výstavby 1997. Zařízení je na hraně životnosti, jeho výměna je součástí navazujících staveb.

Nový stav

Bude provedena demontáž a zpětná montáž venkovních prvků zabezpečovacích zařízení v prostoru realizace opravných prací na železničním svršku a základech trakčních stožárů, výměna lanových propojení a vyvolané úpravy kabelových tras. Případné nově pokládané kabely budou s ochranným kovovým obalem respektující budoucí použití střídavé trakční proudové soustavy 25 kV, 50 Hz AC podle ČSN 34 2040 ed.2.

Lanová propojení budou provedena na místě včetně vrtání kolejnic a montáže prvků na stojinu kolejnic (součást SO 01.1.2).

V souvislosti s terénními podmínkami bude u šesti návěstních bodů provedena montáž stykových transformátorů na plastové ohrádky.

Zhotovitel bude řešit způsob vedení kabelové trasy v místech budování odvodnění.

Zjištěná kolizní místa stávající kabelové trasy s plánovanými pracemi:

- km 21,400 – 21,560;
- km 21,700 – 21,800;
- km 24,314 – 24,885;
- km 25,196 – 25,731;
- km 26,675 – 26,832

- dále pak na mostech a propustcích.

B.1.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

Níže použité kilometrické polohy u SO 01 vychází z nově zpracovaného projektu osy koleje (Zjednodušený projekt „Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč státní hranice“, SŽG, duben 2025). Pro přehlednost bylo vytvořeno schéma výměny kolejového svršku v TK č. 2 (příloha č. 1).

B.1.2.7.1 SO 01.1.1 - Traťová kolej č. 1 v km 21,110 - 27,255 - železniční svršek Kolejový rošt – stávající stav

V mezistaničním úseku Horní Lideč st. hr. – Horní Lideč se nachází stávající kolejový rošt s kolejnicemi UIC60 na pražcích B91S/1 s pružným upevněním. V km 23,170 – 23,575 se nachází pevná jízdní dráha konstrukce PORR. Před a za pevnou jízdní drahou se nacházejí přechodové oblasti délky 20 m s kolejovým ložem zpevněným pryskyřicí. V úseku v km 22,484 - 23,778 je rošt tvořen kolejnicemi UIC 60 a pražci B91S, resp. pevnou jízdní drahou typu PORR. V celém mezistaničním úseku je zřízena BK.

Kolejový rošt – nový stav

V rámci akce dojde k výměně dřevěných pražců použitých ve výběžích pojistných úhelníků u mostu v ev. km 26,295 za nové pražce VPS, resp. B91T/1 s rozdělením „u“.

Rozsah výměny pražců:

- km 26,255 – 26,266 – nové pražce VPS (výběh poj. úhelníků mostu)
- km 26,213 – 26,324 – nové pražce VPS (výběh poj. úhelníků mostu)

Úprava GPK

Kolej bude podbita podle nově zpracovaného projektu osy koleje. Podbití bude provedeno automatickou strojní podbíječkou přesnou metodou. Po provedení podbití bude provedena dynamická stabilizace. Úprava GPK dle projektu bude provedena v následujících úsecích:

- Km 21,110 – 23,170
- Km 23,575 – 26,035
- Km 26,053 – 26,255
- Km 26,324 – 27,255

Propracována bude taktéž výhybky č. 6, 7, 9, 11, 12 v žst. Horní Lideč včetně jejich přípojí a před km 21,110 pak bude proveden výběh podbíjení v délce 50 m. Podbíjení bude realizováno i v přechodových oblastech pevné jízdní dráhy s kolejovým ložem zpevněným pryskyřicí. Tyto úseky budou po provedení podbití opětovně prolity pryskyřicí. Pro umožnění prací bude před zahájením prací demontováno veškeré ukolejnění a propojení ke kolejnicím, aby nedošlo k jeho poškození. Po provedení prací bude veškeré zařízení opětovně namontováno.

Kolejové lože

Kolejové lože bude doplněno kamenivem fr. 31,5/63 tř. BII a bude v celém úseku upraveno jako otevřené v základním tvaru dle předpisu S3 díl X. Z důvodu zřízení BK bude v následujících úsecích zřízeno rozšíření, resp. nadvýšení kolejového lože:

- km 21,883 - 22,401 – profil „c“ dle předpisu S3/2
- km 22,570 - 23,071 – profil „c“ dle předpisu S3/2
- km 25,182 - 25,286 – profil „c“ dle předpisu S3/2
- km 25,715 - 26,175 – profil „c“ dle předpisu S3/2
- km 26,706 - 27,208 – profil „c“ dle předpisu S3/2

Bezстыková kolej

Bezстыková kolej bude zřízena nově v místech, kde dojde při rekonstrukci mostních objektů ke snesení kolejového roštu a také v úseku, kde bude nutné z důvodu velkých příčných posunů

znovu zřídit bezстыkovou kolej. Úsek pro zřízení nové bezстыkové koleje je dán km 26,730 - 27,255. Většina svarů bude provedena jako aluminotermické. Vzhledem k době provádění (červenec-srpen) není uvažováno s umělým prodloužením kol. pásů k dosažení UT. Vzhledem k nepředvídatelnosti počasí a teplot bude však možné po domluvě se zástupcem ST změnit postup a technologii zřizování bezстыkové koleje. Navázání bezстыkové koleje na stávající stav bude provedeno povolením upevňovadel, umožněním volné dilatace a zřízením nové upínací teploty směrem do stávajících kolejí, resp. výhybek na vzdálenost danou předpisem S3/2, a to v závislosti na navržené upínací teplotě.

B.1.2.7.2 SO 01.1.2 Traťová kolej č. 2 v km 21,110 - 27,255 - železniční svršek

Kolejový rošt – stávající stav

V mezistaničním úseku Horní Lideč st. hr. – Horní Lideč se nachází stávající kolejový rošt s kolejnicemi S49 na pražcích SB6 s tuhým upevněním. Ve stávajícím kolejovém roštu se lokálně nacházejí jednotlivě vložené dřevěné pražce. V úseku v km 22,484 - 23,778 je rošt tvořen kolejnicemi UIC 60 a pražci B91S. V tomtéž úseku se v km 23,170 – 23,575 nachází pevná jízdná dráha konstrukce PORR. Před a za pevnou jízdní drahou se nacházejí přechodové oblasti délky 20 m s kolejovým ložem zpevněným pryskyřicí. V celém mezistaničním úseku je zřízena BK.

Kolejový rošt – nový stav

V rámci akce dojde ke kompletní výměně za nový rošt s kolejnicovými pásy tv. 60E2 dl. 120 m na nových betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním délky 2,6 m s rozdělením „u“. Vzhledem k velkému množství materiálu je uvažováno s meziskládkou nových betonových pražců v dD3 Valašské Klobouky.

Rozsah výměny pražců:

- km 21,110 – 21,160 – nové pražce B91T/2, rozděl. „u“ (navázání v km 21,110 na stávající pražce)
- km 21,160 – 22,484 – nové pražce B91T/1, rozděl. „u“ (navázání v km 22,484 na stávající pražce)
- km 23,778 – 26,035 – nové pražce B91T/1, rozděl. „u“ (navázání v km 23,778 na stávající pražce)
- km 26,035 – 26,053 – nové dřevěné mostnice (součást SO 02)
- km 26,053 – 26,255 – nové pražce B91T/1, rozděl. „u“
- km 26,255 – 26,266 – nové pražce VPS (výběh poj. úhelníků mostu)
- km 26,266 – 26,313 – nové dřevěné mostnice (součást SO 02)
- km 26,313 – 26,324 – nové pražce VPS (výběh poj. úhelníků mostu)
- km 26,324 – 27,239 – nové pražce B91T/1, rozděl. „u“
- km 27,239 – 27,255 – nové dřevěné příčné pražce, rozděl. „u“ (navázání na výhybku č. 4 žst. Horní Lideč)

Rozsah výměny kolejnic:

- km 21,110 – 21,155 – kolejnice tv. 49E1 z výzisku stavby dl. 45 m (navázání v km 21,110 na stávající kolejnice S49) 60E2
- km 21,155 – 21,166 – přechodové kolejnice z výzisku stavby
- km 21,166 – 22,497 – nové kol. pásy tv. 60E2 dl. 120 m (navázání v km 22,497 na stávající kolejnice)
- km 23,760 PP (23,766 LP) – 27,232 – nové kol. pásy tv. 60E2 dl. 120 m (navázání v km 23,760, resp. 23,766 na stávající kolejnice)

km 27,232 – km 27,243 – přechodové kolejnice z výzisku stavby km 27,243 – 27,255 – kolejnice tv. 49E1 z výzisku stavby dl. 6 m) navázání v km 27,255 na začátek výhybky č. 4 žst. H. Lideč. K výměně budou použity nové kolejnicové pásy z oceli R260 a R350HT délky 120 m. Kolejnice z oceli vyšší jakosti R350HT budou použity ve všech obloucích na vnějším pásu z důvodu zajištění menšího bočního opotřebení hlavy. V oblouku v km 26,648 – 27,232 pak budou kolejnice z oceli vyšší jakosti použity i ve vnitřním páse. Podrobnosti ohledně rozsahu výměny kolejnic jsou uvedeny v příloze č. 1. - Schéma výměny kolejového svršku v TK č. 2.

Součástí SO 01.1.2 je rovněž demontáž stávajících mostnicových podkladnic na mostech v km 26,295 a 26,049. Po vložení nových mostnic a pozednic (součást SO 02 mostů) budou tyto vystrojeny novými mostnicovými žebrovými podkladnicemi pro tvar kolejnice 60E2 a dále pak novými polyetylenovými podložkami pod podkladnici, vrtulemi, dvojíty pružnými kroužky a pryžovými podložkami pod patu kolejnice.

Vyzískané pražce a kolejnice budou převezeny a složeny v areálu nákladiště dD3 Valašské Klobouky. Pražce budou dle pokynu zástupce ST demontovány do součástí (odstrojeny – demontáž podkladnic). Dělení demontovaných kolejnic bude probíhat dle pokynů zástupce ST tak, aby byl minimalizován výskyt starých aluminotermických svarů poblíž středu vyzískaných kolejnic určených k regeneraci nebo přímému využití.

Kolejové lože

Kolejové lože bude v úsecích vypsaných níže strojně vyčištěno, nebo vytěženo a přetříděno pomocí stacionární třídičky a opětovně použito pro doplnění kolejového lože jako spodní vrstva. Těžení kolejového lože bude probíhat v předpokládaných místech následného zřízení podkladní vrstvy (součást SO 01.2.2 – SO 01.2.3 – zárubní zdi). Hloubka strojního čištění, resp. těžení, bude zvolena tak, aby tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou nově položených pražců po provedené úpravě GPK byla 350 mm. Před strojní úpravou geometrické polohy koleje bude kolejové lože doplněno novým kamenivem fr. 31,5/63 tř. BII.

Rozsah strojního čištění, resp. těžení:

- km 21,110 – 21,260 – strojní čištění
- km 21,260 – 21,370 – těžení kolejového lože
- km 21,370 – 22,484 – strojní čištění
- km 23,778 – 23,950 – těžení kolejového lože
- km 23,950 – 26,032 – strojní čištění
- km 26,053 – 26,226 – strojní čištění
- km 26,313 – 26,450 – strojní čištění
- km 26,450 – 26,670 – těžení kolejového lože
- km 26,670 – 27,240 – strojní čištění
- km 27,240 – 27,255 – těžení kolejového lože

Odpad ze strojního čištění a stacionárního třídění bude částečně využit pro rozšíření stezek v mezistaničním úseku Horní Lideč – Horní Lideč st. hr. (místa pro rozšíření budou upřesněna zástupcem ST při prohlídce před stavbou) a částečně bude převezen na plochy, kde bude uložen dle pokynů zástupce ST. vytipované plochy pro uložení odpadu ze strojního čištění jsou následující:

- km 26,3 – 26,4 – svah u mostu v km 26,295 u koleje č. 2
- km 24,7 – 24,8 – rovinatá plocha u koleje č. 2
- km 21,8 – 21,9 – rovinatá plocha u koleje č. 2

Vytěžený materiál musí být ukládán na pozemcích SŽ takovým způsobem, aby nedošlo ke zhoršení stability drážního tělesa, zhoršení odtokových poměrů tzn. aby se voda nezadržovala v blízkosti drážního tělesa a nedocházelo k jeho podmáčení a současně ke zhoršení rozhledových poměrů.

Kolejové lože bude v celém úseku zřízeno jako otevřené v základním tvaru dle předpisu S3 díl X. z důvodu zřízení BK bude v následujících úsecích zřízeno rozšíření, resp. nadvýšení kolejového lože:

- km 21,883 – 22,401 – profil „c“ dle předpisu S3/2
- km 22,570 – 23,071 – profil „c“ dle předpisu S3/2
- km 25,182 – 25,286 – profil „c“ dle předpisu S3/2
- km 25,715 – 26,175 – profil „c“ dle předpisu S3/2
- km 26,706 – 27,208 – profil „c“ dle předpisu S3/2

Úprava GPK

Kolej bude podbita podle zpracovaného projektu osy koleje. Podbití bude provedeno automatickou strojní podbíječkou přesnou metodou. Po provedení podbití bude provedena dynamická stabilizace, která bude součástí posledního podbití. Úprava GPK dle projektu bude provedena v celém mezistaničním úseku, tj. v km 21,110 – 27,255 s výjimkou ocelových mostů v km 26,026 – 25,053 a 26,266 – 26,313 a úseku s pevnou jízdní dráhou v km 23,170 – 23,575. Podbíjení bude realizováno i v přechodových oblastech pevné jízdní dráhy s kolejovým ložem zpevněným pryskyřicí. Tyto úseky budou po provedení podbití opětovně prolity pryskyřicí. V žst. Horní Lideč bude upravena GPK i ve výhybkách č. 4 a 13 včetně jejich přípojí.

Bezстыková kolej

Bezстыková kolej bude zřízena v celém mezistaničním úseku, tj. v km 21,110 – 27,255 s výjimkou úseku s již obnoveným kolejovým roštem v km 22,497 – 23,760. Většina svarů bude provedena technologií stykově s odtavením. Pouze svary v místech závěrných svarů na koncích dlouhých svařených úseků a při navázání na stávající stav budou řešeny jako aluminotermické. Vzhledem k době provádění (říjen-listopad) je uvažováno s umělým prodloužením kol. pásů k dosažení UT. Vzhledem k nepředvídatelnosti počasí a teplot bude však možné po domluvě se zástupcem ST změnit postup a technologii zřizování bezстыkové koleje. Navázání bezстыkové koleje na stávající stav bude provedeno povolením upevňovadel, umožněním volné dilatace a zřízením nové upínací teploty na vzdálenost 50 m od konce výměny kolejnic směrem do stávajících kolejí. V km 21,110 – 21,160 budou na každém třetím pražci B91S/2 osazeny vystřídane pražcové kotvy. V km 27,239 – 27,267 budou na dřevěné příčné a výhybkové pražce osazeny vystřídane pražcové kotvy. Stávající pražcové kotvy v km 26,740- 27,102 a ve stávajících přechodových oblastech v km 22,484 a km 23,778 budou vyjmuty.

B.1.2.7.3 SO 01.2.1 - Odvodnění a úprava stezek

Zemní úpravy

V celém úseku traťové koleje bude na místech dle pokynu zástupce ST upravena drážní stezka tak, aby vzniklo otevřené kolejové lože. Stezky budou upraveny tak, aby jejich příčný sklon dosahoval 5 % a byl skloněn směrem od osy koleje. Obdobně budou upravena místa, na které bude ukládán výzisk z čištění kolejového lože. Veškerý vytěžený materiál bude rozprostřen na místa, která budou určena po vzájemné dohodě zhotovitele a zástupce ST, a to na pozemcích patřících Správě železnic.

Zřízení odvodnění

Vzhledem ke stávajícímu nevyhovujícímu stavu bude zřízeno v rámci akce nové odvodňovací zařízení dle tabulky uvedené níže.

km*		délka [m]	způsob odvodnění	vyústění	poznámka
od	do				
21,371	21,405	34	příkopový žlab J	na terén	
21,615	21,735	120	příkopový žlab J	stávající nezpevněný příkop	
22,253	22,390	137	TZZ4a	propustek ev. km 22,248	J kolem sloupů TV 50-56
22,390	22,447	57	příkopový žlab J velký	Napojeno na TZZ4a	
23,938	23,998	60	TZZ4a	na terén	
24,150	24,200	50	TZZ4a	skluzem pod most ev. km 24,209	
24,215	24,431	216	TZZ4a	na terén	
24,645	24,700	55	příkopový žlab J velký	napojeno na TZZ4a	
24,700	24,807	107	TZZ4a	skluzem pod most ev. km 24.827	
25,290	25,400	110	příkopový žlab J velký	skluzem do propustku ev. km 25,404	

25,406	25,736	330	příkopový žlab J velký	skluzem do propustku ev. km 25,742	
25,745	25,938	193	příkopový žlab J velký	napojeno na TZZ4a	
25,938	25,980	42	TZZ4a	na terén	
26,370	26,390	20	TZZ4a	napojeno na příkopový žlab J	
26,390	26,467	77	příkopový žlab J	napojeno na zárubní zeď	zárubní zeď ve špatném stavu
26,660	26,800	140	příkopový žlab J velký	skluzem do propustku ev. km 26,820	V km 26,7 odklon od koleje a napojení na stávající žlab za vj. návěstidlem
26,832	26,914	82	příkopový žlab J velký	napojeno na TZZ4a	
26,914	26,975	61	TZZ4a	skluzem pod most ev. km 27,012	
propustek ev. km 27.180		cca 5	TZZ4a	na terén	napojeno na propustek (kolmo ke koleji)

Prostor pro nové příkopové žlaby a tvárnice bude odtěžen. Před těžením musí být vytýčeny a vyznačeny všechny sítě, které by mohly být těžením poškozeny. Vytěžený materiál bude částečně použit pro zpětné zasypání tvárníc a částečně odvezen k uložení na skládce. Vytěžený materiál musí být ukládán na pozemcích SŽ takovým způsobem, aby nedošlo ke zhoršení stability drážního tělesa, zhoršení odtokových poměrů, tzn. aby se voda nezadržovala v blízkosti drážního tělesa a nedocházelo k jeho podmáčení a současně ke zhoršení rozhledových poměrů.

Betonové odvodňovací tvárnice budou uloženy v betonovém loži dle vzorových listů a předpisu S4. Za rubem příkopových žlabů J a J velkých bude dle místní situace doplněn vytěžený materiál. Svahy za tvárnici budou upraveny svahováním. Dle místních podmínek může být po domluvě se zástupcem ST upraven svah za dílcí a materiál vzniklý z této úpravy může být použit k zásypu rubu tvárníc. K zásypu spodní části rubu zdi může být využit vytěžený materiál kolejového lože. Líc příkopových žlabů bude zasypán štěrkem z přečištěného kolejového lože. Příkopové žlaby J a J velké budou před vložením opatřeny hydroizolačním nátěrem.

B.1.2.7.4 SO 01.2.2 - Zárubní zeď v km 21,276 - 21,362 - státní hranice

Konstrukční vrstva pražcového podloží

V rámci sanace zdi u traťové koleje č. 2 bude v km 21,260 – 21,370 bude zřízena nová konstrukční vrstva pražcového podloží, a to ze ŠD 0/32 v tl. min. 150 mm. Současně s těžením pro umožnění zřízení konstrukční vrstvy bude odtěžen i prostor pro trativod. Vytěžený materiál bude uložen na pozemcích SŽ. Zemní plán bude příčně vyspádována ve sklonu 5 % směrem k lici zárubní zdi. Plán tělesa železničního spodku bude vodorovná. Konstrukční vrstva bude řádně zhutněna. Po zřízení trativodu a konstrukční vrstvy bude v místě zárubní zdi zřízeno uzavřené kolejové lože (součást SO 01.1.2).

Sanace zdiva

Sanace zdiva bude spočívat v jeho očištění tlakovou vodou a kompletním přespárování spár v celé ploše zdi a doplnění nebo zaplombování chybějících nebo porušených kamenů. Dále pak dojde k očištění koruny zdi a vyspádování svahu nad korunou.

Odvodňovací zařízení

Odvodnění paty zárubní zdi bude provedeno pomocí trativodu z celoperforovaného plastového potrubí DN 150, a to v km 21,220 – 21,381. Vyspádován bude ve stejném sklonu jako niveleta přilehlé koleje (17,33 ‰) ve směru na Púchov. Ukončen bude vsakovací šachtou hloubky 3 m z ŽB trub DN 1000 opatřenou poklopem. Dno šachty bude pokryto vrstvou lomového kamene. Trativod bude opatřen koncovou šachtou a 3 průchozími šachtami z plastu. Všechny šachty budou mít průměr prodlužovacího nástavce DN 400. Poklopy budou taktéž plastové. Trativodní rýha bude vyložena separační geotextílií a bude vyplněna drceným kamenivem frakce 13/32.

B.1.2.7.5 SO 01.2.3 - Zárubní zeď v km 23,800 - 23,938 – Střelná

Konstrukční vrstva pražcového podloží

V rámci sanace zdi u traťové koleje č. 2 bude v km 23,800 – 23,940 zřízena nová konstrukční vrstva pražcového podloží, a to ze ŠD 0/32 v tl. min. 150 mm. Současně s těžením pro umožnění zřízení konstrukční vrstvy bude odtěžen i prostor pro trativod a svodné potrubí. Vytěžený materiál bude uložen na pozemcích SŽ. Zemní plán bude příčně vyspádována ve sklonu 5 % směrem k lici zárubní zdi. Plán tělesa železničního spodku bude vodorovná. Konstrukční vrstva bude řádně zhutněna.

Odvodňovací zařízení

Odvodnění paty zárubní zdi a úseku před a za zdí bude provedeno pomocí trativodu z celoperforovaného plastového potrubí DN 150, a to v km 23,760 – 23,948. Vyspádován bude ve sklonu 5 ‰ ve směru na Horní Lideč. Ukončen bude ve sdružené šachtě se svodným potrubím v km 23,948. Trativod bude opatřen:

- 1 koncovou šachtou v km 23,760,
- 1 průchozí šachtou v km 23,795
- 4 sdruženými šachtami v km 23,827, km 23,864, km 23,898 a km 23,948.

Do sdružených šachet budou trativody zaústěny oboustranně pro umožnění proplachu. Všechny šachty budou plastové a budou mít průměr prodlužovacího nástavce DN 400. Poklopy budou taktéž plastové. Trativodní rýha bude vyložena separační geotextilií a bude vyplněna drceným kamenivem frakce 16/32.

Pod trativodním potrubím bude zřízeno v km 23,827 – 24,000 svodné potrubí tvořené hladkými troubami DN 300 mm z plastu. Vzdálenost mezi vnějšími stranami svodného potrubí a potrubí trativodu musí činit min. 100 mm. Podélný sklon svodného potrubí bude Svodné potrubí bude obetonováno v min. tl. 100 mm. Na svodném potrubí budou umístěny:

- 4 již výše zmíněné průchozí sdružené šachty v km 23,827, km 23,864, km 23,898 a km 23,948 do nichž budou zaústěny trativody.
- v km 24,000 poslední průchozí šachta, z níž bude svodné potrubí kolmo odbočovat k vyústění na svahu terénu.

Vyústění svodného potrubí bude provedeno na svah násypového tělesa jako typizovaná monolitická betonová konstrukce.

Bezprostředně za nově zřízenou železobetonovou římsou bude zřízen po celé délce zdi zpevněný příkop tvořený tvárnicemi TZZ4a. horní hrana tvárnic bude zarovnána s horní hranou římsy. V km 23,898 bude příkop zaústěn do kanalizační vpusti s mříží. Tato kanalizační vpust bude napojena potrubím DN 200 do přilehlé sdružené šachty. Toto potrubí bude zapuštěno za líc zdi a bude opatřeno čistícím T kusem přístupným z líce zdi. Na začátku a na konci zdi budou tyto příkopové tvárnice ukončeny s přesahem min 50 mm přes konec zdi. Tvárnice budou uloženy do betonového lože min. tl. 100 mm. Vzniklá mezera mezi hranou římsy a hranou tvárnic bude vyplněna betonovou mazaninou. Přilehlý svah bude vysvahován ve sklonu 1:1,5.

Sanace povrchu zdi a zřízení nové římsy

Koruna zdi bude v km 23,800 - 23,827 a km 23,929 - 23,938 odbourána do hloubky 0,5 m pod terén. Zeď tím bude v nadzemní části zkrácena na km 23,827 – 23,929. Po odtěžení kolejového lože a materiálu pro konstrukční vrstvu bude odbourána stávající příkopová zídka a část předpokládaného základu zídky v km 23,800 – 23,938 do hloubky min. 1,8 m pod niveletu koleje, tak aby bylo možné zřídit svodné potrubí a trativod. Ubourán bude taktéž základ po bývalém nadjezdu v km 23,820.

Sanace proběhne po celé délce ponechané zdi v km 23,827 - 23,929 do hloubky 1,2 m pod niveletu koleje. Sanace povrchu zdi bude spočívat v odstranění a osekání degradovaného betonu o tloušťce 60–130 mm dle lokálního stupně degradace. Poté bude následovat otryskání tlakovou vodou a osazení ocelových kotviček průměru 10 mm a délky 400 mm do vývrtu průměru 12 mm se zakotvením pomocí cementové malty do hloubky stávajícího betonu min.

300 mm. Kotvičky budou rozmístěny v rastru 500 × 500 mm. Kotvičky budou zajišťovat soudržnost sanační vrstvy a podkladu a současně budou sloužit k zavěšení jedné vrstvy výztužné ocel. sítě. Sít' bude tvořena pruty o průměru 6 mm s oky 100 × 100 mm. Sít' budou kladeny s přesahem min. na 2 oka. Nová sanační vrstva bude provedena ze stříkaného betonu třídy SB25 (C20/25 XF1). Celková tloušťka sanační vrstvy bude dle množství odstraněného degradovaného betonu cca 60–130 mm. Tloušťkou stříkaného betonu bude dosaženo původního líce zdi. Stříkání bude provedeno po vrstvách s maximální tloušťkou 100 mm. Maximální přípustná odchylka v celkové tl. sanační vrstvy je 10 mm.

Nová římsa o rozměru 500 × 500 mm bude zhotovena z monolitického betonu třídy C30/37 XF3 s konstrukční ocelovou výztuží. Horní plocha bude skloněna ve sklonu 5 % směrem ke svahu. Výztuž bude tvořit 8 podélných prutů R16 rozmístěných rovnoměrně po obvodu průřezu a třmínky po vzdálenostech 200 mm obklopující podélné pruty z ocelových prutů R8. Krytí výztuže bude 50 mm. Římsa bude k základnímu materiálu zdi přikotvena dvojicí trnů průměru R20 délky 500 mm. Zakotveny budou do cementové malty do hloubky 300 mm. Dvojice trnů budou umístěny ve vzdálenostech 500 mm po celé délce zdi.

Po odstranění povrchové vrstvy poškozeného betonu v ploše zárubních zdí bude v dilatačních spárách vyřezána drážka minimálních rozměrů 250 mm (hloubka) × 200 mm (šířka). V zadní stěně rýhy bude zřízena drenážní svodnice ze žlábků typu Alfa z HDPE. Svodnice bude po celé své délce po okrajích podtmelena trvale pružným těsnícím tmelem. Do žlábků bude vložen pásek z pěnového PE pro omezení rozpínání ledu, pokud by v zimním období došlo k zamrznutí vody ve svodnici. V patě zárubní zdi bude svodnice ukončena typovým přechodovým dílem na kruhovou drenážní trubku DN75. ta bude zaústěna typovými tvarovkami do svodného potrubí. Na krycí vrstvu ze stříkaného betonu bude uloženo překrytí svodnic výplňovým materiálem (nenasákavý polystyren), který umožní dilatační pohyby jednotlivých segmentů zárubní zdi.

Dělení sanační vrstvy na dilatační celky a zřízení odvodnění dilatačních spár bude korespondovat se stávajícím dilatačním dělením. Zeď je rozdělena celkem 13 dilatačními spárami. Šířka dilatační spáry bude 20 mm. Definitivní výplň dilatační spáry bude z nenasákavého polystyrenu. Líc spáry bude utěsněn páskem z pěnového PE a zatmelen trvale pružným materiálem s odolností proti UV záření.

B.1.2.7.6 SO 01.2.4 - Zárubní zeď v km 26,467 - 26,658 - Horní Lideč

Konstrukční vrstva pražcového podloží

V rámci sanace zdi u traťové koleje č. 2 bude v km 26,460 – 23,660 zřízena nová konstrukční vrstva pražcového podloží, a to ze ŠD 0/32 v tl. min. 150 mm. Současně s těžením pro umožnění zřízení konstrukční vrstvy bude odtěžen i prostor pro trativod a svodné potrubí. Vytěžený materiál bude uložen na pozemcích SŽ. Zemní plán bude příčně vyspádována ve sklonu 5 % směrem k líci zárubní zdi. Plán tělesa železničního spodku bude vodorovná. Konstrukční vrstva bude řádně zhutněna.

Odvodňovací zařízení

Odvodnění paty zárubní zdi bude provedeno pomocí trativodu z celoperforovaného plastového potrubí DN 150, a to v km 26,467 - 26,660. Vyspádován bude ve sklonu 14,03 ‰ (totožný sklon s niveletou koleje) ve směru na Horní Lideč. Trativod bude opatřen:

- 1 koncovou sdruženou šachtou v km 26,466
- 4 sdruženými šachtami v km 26,510, km 26,560, km 26,610 a km 26,660

Do sdružených šachet budou trativody zaústěny oboustranně pro umožnění proplachu. Všechny šachty budou plastové a budou mít průměr prodlužovacího nástavce DN 400. Poklapy budou taktéž plastové. Trativodní rýha bude vyložena separační geotextilií a bude vyplněna drceným kamenivem frakce 16/32.

Pod trativodním potrubím bude zřízeno v km 26,466 - 26,690 svodné potrubí tvořené hladkými troubami DN 300 mm z plastu. Vzdálenost mezi vnějšími stranami svodného potrubí a potrubí trativodu musí činit min. 100 mm. Vyspádováno bude v km 26,466 – 26,660 ve sklonu 14,03 ‰ (totožný sklon s niveletou koleje), v km 26,660 – 26,690 pak ve sklonu 5 ‰. Spád

bude ve směru na Horní Lideč. Svodné potrubí bude obetonováno v min. tl. 100 mm. Na svodném potrubí budou umístěny:

- 1 koncová sdružená šachta v km 26,466
- 4 již výše zmíněné průchozí sdružené šachty v km 26,510, km 26,560, km 26,610 a km 26,660 do nichž budou zaústěny trativody
- 1 koncová šachta pro umožnění kolmého odbočení svodného potrubí do J žlabů v km 26,690

Zaústění a vyústění svodného potrubí bude provedeno jako monolitické z betonu. U vpusti v km 26,466 bude svodné potrubí navazovat na otevřené odvodňovací zařízení typu příkopové zídky z J žlabů. Vyústění svodného potrubí v km 26,690 bude realizováno do průběžné příkopové zídky tvořené taktéž tvárnicemi J.

Bezprostředně za nově zřízenou železobetonovou římsou bude zřízen po celé délce zdi zpevněný příkop tvořený tvárnicemi TZZ4a. horní hrana tvárnic bude zarovnána s horní hranou římsy. Na začátku a na konci zdi bude tento příkop ukončen s přesahem min 50 mm přes konec zdi. Tvárnice budou uloženy do betonového lože min. tl. 100 mm. Vzniklá mezera mezi hranou římsy a hranou tvárnic bude vyplněna betonovou mazaninou. Přilehlý svah bude vysvahován ve sklonu 1:1,5.

Sanace povrchu zdi a zřízení nové římsy

Po odtěžení kolejového lože a materiálu pro konstrukční vrstvu bude odbourána stávající příkopová zídka a část předpokládaného základu zídky v km 26,467 - 26,660 do hloubky min. 1,8 m pod niveletu koleje, tak aby bylo možné zřídit svodné potrubí a trativod. Ubourán bude taktéž základ po bývalém nadjezdu v km 26,490.

Sanace proběhne po celé délce zdi v km do hloubky 1,2 m pod niveletu koleje. Sanace povrchu zdi bude spočívat v odstranění a osekání degradovaného betonu o tloušťce 40–130 mm dle lokálního stupně degradace. Poté bude následovat otryskání tlakovou vodou a osazení ocelových kotviček průměru 10 mm a délky 400 mm do vývrtu průměru 12 mm se zakotvením pomocí cementové malty do hloubky stávajícího betonu min. 300 mm. Kotvičky budou rozmístěny v rastru 500 × 500 mm. Kotvičky budou zajišťovat soudržnost sanační vrstvy a podkladu a současně budou sloužit k zavěšení jedné vrstvy výztužné ocel. sítě. Sítě budou tvořena pruty o průměru 6 mm s oky 100 × 100 mm. Sítě budou kladeny s přesahem min. na 2 oka. Nová sanační vrstva bude provedena ze stříkaného betonu třídy SB25 (C20/25 XF1). Celková tloušťka sanační vrstvy bude dle množství odstraněného degradovaného betonu cca 60–130 mm. Tloušťkou stříkaného betonu bude dosaženo původního líce zdi. Stříkání bude provedeno po vrstvách s maximální tloušťkou 100 mm. Maximální přípustná odchylka v celkové tl. sanační vrstvy je 10 mm.

Nová římsa o rozměru 500 × 500 mm bude zhotovena z monolitického betonu třídy C30/37 XF3 s konstrukční ocelovou výztuží. Horní plocha bude skloněna ve sklonu 5 % směrem ke svahu. Výztuž bude tvořit 8 podélných prutů R16 rozmístěných rovnoměrně po obvodu průřezu a třmínky po vzdálenostech 200 mm obklopující podélné pruty z ocelových prutů R8. Krytí výztuže bude 50 mm. Římsa bude k základnímu materiálu zdi přikotvena dvojicí trnů průměru R20 délky 500 mm. Zakotveny budou do cementové malty do hloubky 300 mm. Dvojice trnů budou umístěny ve vzdálenostech 500 mm po celé délce zdi.

Po odstranění povrchové vrstvy poškozeného betonu v ploše zárubních zdí bude v dilatačních spárách vyřezána drážka minimálních rozměrů 250 mm (hloubka) × 200 mm (šířka). V zadní stěně rýhy bude zřízena drenážní svodnice ze žlábků typu Alfa z HDPE. Svodnice bude po celé své délce po okrajích podtmelena trvale pružným těsnícím tmelem. Do žlábků bude vložen pásek z pěnového PE pro omezení rozpínání ledu, pokud by v zimním období došlo k zamrznutí vody ve svodnici. V patě zárubní zdi bude svodnice ukončena typovým přechodovým dílem na kruhovou drenážní trubku DN75. ta bude zaústěna typovými tvarovkami do svodného potrubí. Na krycí vrstvu ze stříkaného betonu bude uloženo překrytí svodnic výplňovým materiálem (nenasákavý polystyren), který umožní dilatační pohyby jednotlivých segmentů zárubní zdi.

Dělení sanační vrstvy na dilatační celky a zřízení odvodnění dilatačních spár bude korespondovat se stávajícím dilatačním dělením. Zeď je rozdělena celkem 16 dilatačními spárami. Šířka dilatační spáry bude 20 mm. Definitivní výplň dilatační spáry bude z nenasákavého polystyrenu. Líc spáry bude utěsněn páskem z pěnového PE a zatmelen trvale pružným materiálem s odolností proti UV záření.

B.1.2.7.7 SO 01.2.5 – Výstroj dráhy

Pozůstatky základů

V rámci úpravy drážních stezek nebo likvidace vegetace budou odstraněny veškeré stávající betonové základy bývalých návěstidel a zajišťovací značky. Tyto prvky budou buď odstraněny kompletně včetně základů a vzniklé jámy po základech budou zasypány nadbytečným materiálem vzniklým při stavbě, nebo v případech větších rozměrů základů (nad 0,5 m³) budou odbourány tak, aby zbylý základ byl skryt alespoň 0,1 m pod povrchem profilu zemního tělesa. Tato místa pak budou zasypána a urovnána materiálem vzniklým při stavbě. Vzniklý betonový odpad bude odvezen a uložen na nejbližší skládku, popř. předán k recyklaci.

Staničení

Vzhledem k nejednotnosti mezi stávajícím a novým staničením bude stávající staničení upraveno dle Výjimky z předpisu SŽDC M21 Topologie sítě a staničení železničních drah, Čl. 32 (M21/2022/Výjimka č. 1). V rámci této úpravy dojde k přesunu části stávajících tabulí staničnicků na stožáry TV u druhé koleje, dále k doplnění nových tabulí a ponechání malé části tabulí staničnicků beze změny. Tyto úpravy se budou řídit schématem úpravy staničení, které je přílohou č. 2 této zprávy.

Po provedení úpravy budou všechny přesunuté a nové staničnické geodeticky přeměřeny. V případě odchylky větší jak 1 m u přesunutých starých staničnicků budou tyto staničnické opatřeny novým doměrkem. Nové staničnické budou vybaveny popisem TUDU a doměrkem přesné polohy. V úseku střelenského tunelu, před a za ním, budou staničnické provedeny ve variantě pro překlenutí záchranné brzdy (místo s omezeným přístupem je vymezeno v km 23,0 – 23,6).

Přesun a obnova staničnicků musí proběhnout ve výluce. Pokud bude prováděna za provozu tak, nesmí dojít k ovlivnění správné kilometrické orientace pro dopravce (tzn. trať nelze souvisle ponechat bez popisu na více než jednu pracovní směnu).

Navěštění traťové rychlosti

Osazený nové, či upravený stávající budou taktéž rychlostníky a to pro směry a TK:

TK č. 2 směr Púchov – Horní Lideč:

Km poloha rychlostníku	Rychlostník N	Horní rychlostník
km 21,110	90 km/h	-
km 21,783	85 km/h	90 km/h
km 25,947	85 km/h	
km 26,647	70 km/h	75 km/h
km 27,255	80 km/h	-

TK č. 2 směr Horní Lideč – Púchov:

Km poloha rychlostníku	Rychlostník N	Horní rychlostník
km 27,255	70 km/h	75 km/h
km 26,647	85 km/h	
km 26,035	85 km/h	90 km/h
km 21,783	90 km/h	-

TK č. 1 směr Púchov – Horní Lideč:

Km poloha rychlostníku	Rychlostník N	Horní rychlostník
km 25,947	85 km/h – stávající, přesun z km 25,627	-

TK č. 1 směr Horní Lideč – Púchov:

Km poloha rychlostníku	Rychlostník N	Horní rychlostník
km 26,035	85 km/h – stávající, přesun z km 25,627	90 km/h – stávající přesun z km 25,627

V km 25,947 bude ve směru Púchov – Horní Lideč u traťové koleje č. 1 a 2 osazena návěst očekávejte traťovou rychlost 70 km/h – předvěstník pro rychlost N.

Navěštění sklonových poměrů

V úseku budou u obou kolejí doplněny ke stávajícím sklonovníkům nové sklonovníky, nebo budou stávající nahrazeny novými, a to dle tabulek uvedených níže. Sklonovníky pro oba směry ve stejných km budou osazeny na jeden sloupek

Sklonovníky ve směru Horní Lideč – Púchov TK 1				Sklonovníky ve směru Horní Lideč – Púchov TK 2			
km osazení sklonovníku	stoupání/klesání	hodnota sklonu v ‰	délka sklonu m	km osazení sklonovníku	stoupání/klesání	hodnota sklonu v ‰	délka sklonu m
18,870 (TU 2362)	stoupání	5	74	18,870 (TU 2362)	stoupání	5	74
18,796 (TU 2362)	stoupání	10	77	18,796 (osazen)	stoupání	10	85
27,263 (osazen)	stoupání	15	3028	27,248 (osazen)	stoupání	15	3123
24,235 (osazen)	stoupání	10	215	24,125 (náhrada)	stoupání	5	247
24,020	stoupání	5	155	23,661	klesání	5	90
23,663	klesání	10	90	23,571	klesání	20	390
23,573	klesání	20	390	23,095	klesání	15	281
23,095	klesání	15	283	22,900 (náhrada)	klesání	20	1790
22,900 (osazen)	klesání	20	415				
22,485 (osazen)	klesání	15	155				
22,330 (osazen)	klesání	20	1220				

Sklonovníky ve směru Púchov – Horní Lideč TK 1				Sklonovníky ve směru Púchov – Horní Lideč TK 2			
km osazení sklonovníku	stoupání/klesání	hodnota sklonu v ‰	délka sklonu m	km osazení sklonovníku	stoupání/klesání	hodnota sklonu v ‰	délka sklonu m
21,110	stoupání	20	1220	21,110	stoupání	20	1790
22,330 (osazen)	stoupání	15	155	22,900 (náhrada)	stoupání	15	281
22,485 (osazen)	stoupání	20	415	23,095	stoupání	20	390
22,900 (náhrada)	stoupání	15	283	23,571	stoupání	5	90
23,095	stoupání	20	390	23,878	klesání	5	247
23,573	stoupání	10	90	24,125 (náhrada)	klesání	15	3123
23,865	klesání	5	155	27,248	klesání	10	85
24,020 (osazen)	klesání	10	215	18,796 (TU 2362)	Klesání	5	74
24,235 (náhrada)	klesání	15	3028				
27,263	klesání	10	77				
18,796	klesání	5	74				

B.1.2.7.8 SO 01.3 – Následné podbití

V rámci akce bude provedeno následné podbití, a to v následujících úsecích:

- km 21,110 – 23,143
- km 23,602 – 26,035
- km 26,053 – 26,255
- km 26,324 – 27,255

Před prací podbíječky bude Kolej zaměřena a dle požadovaných zdvihů do projektované nivelety koleje bude kolejové lože doplněno kamenivem fr. 31,5/63 tř. BII. Podbití bude provedeno automatickou strojní podbíječkou přesnou metodou. Po provedení podbití bude provedena dynamická stabilizace a úprava tvaru kolejového lože.

B.1.2.7.9 SO 02.1 - Most v km 26,049

a) popis stávajícího stavu

Most o jednom otvoru. Nosná konstrukce je ocelová, plnostěnná nýtovaná bez mostovky. Mostnice jsou uloženy na pásnicích hlavních nosníků. Na konstrukci navazují šikmá svahová křídla z kamenného zdiva. Stavební stav je dle podrobné prohlídky z roku 2022 hodnocen jako K2/S2.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

V rámci opravy mostu je navržena výměna dřevěných mostnic, obnova protikoroze ochrany nosné konstrukce, sanace betonových částí spodní stavby a sanace kamenného zdiva opěr a křídel. Dále jsou navrženy nové závěrné zídky, provedení zesílené konstrukce pražcového podloží a příčné odvodnění za závěrnou zídou. Na svahových křídlech bude provedena římsa, na kterou bude umístěno zábradlí. Úprava koleje bude spočívat ve výměně materiálu železničního svršku za kolejnice tvaru UIC 60 na betonových pražcích a vyrovnaní směrových a výškových poměrů.

Tyto úpravy řeší projektová dokumentace vypracovaná projekční společností DIPONT s.r.o. v 11/2024.

Oproti předkládané výkresové dokumentaci bude jinak řešeno:

- Přejížděvací oblasti. Tyto oblasti budou řešeny dle MVL 101 platného od 1.10.2023 a předpisu SŽ S3, příloha 24.
- Za svahovými křídly bude provedena dlažba o šířce 0,5m dle MVL 102.

Rozsah těchto změn je uveden v Technické zprávě a je zohledněn v předkládaném soupisu prací.

B.1.2.7.10 SO 02.2 - Most v km 26,295

a) popis stávajícího stavu

Most o třech otvorech. Nosné konstrukce jsou plnostěnné, nýtované bez mostovky. Mostnice jsou uloženy na pásnicích hlavních nosníků. Krajní podpěry i podpěra mezilehlá jsou z kamenného zdiva. Na konstrukci navazují rovnoběžná svahová křídla z kamenného zdiva. Stavební stav je dle podrobné prohlídky z roku 2022 hodnocen jako K2/S2.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

V rámci opravy mostu je navržena výměna dřevěných mostnic, obnova protikoroze ochrany nosné konstrukce, sanace betonových částí spodní stavby a sanace kamenného zdiva opěr a křídel. Součástí opravy bude také odvodnění rubu závěrných zídek příčnou drenáží. Úprava koleje bude spočívat ve výměně materiálu železničního svršku za kolejnice tvaru UIC 60 na betonových pražcích a vyrovnaní směrových a výškových poměrů.

Tyto úpravy řeší projektová dokumentace vypracovaná projekční společností DIPONT s.r.o. 11/2024.

Oproti předkládané výkresové dokumentaci bude jinak řešeno:

- Přechodové oblasti. Tyto oblasti budou řešeny dle MVL 101 platného od 1.10.2023 a předpisu SŽ S3, příloha 24.
- Přechody z mostu do trati budou řešeny prefabrikovanými zídками bez zábradlí.
- Za závěrnými zídками bude provedena drenáž z kamenné rovnániny.
- Dále na straně Horní Lideč bude provedeno částečné odbourání závěrné zídky a její nadbetonování.

Rozsah těchto změn je uveden v Technické zprávě a je zohledněn v předkládaném soupisu prací.

B.1.2.7.11 SO 02.3 - Most v km 27,012

a) popis stávajícího stavu

Jedná se o most o 1 otvoru. Rok výstavby 1936. V kol. č. 1 byla provedena rekonstrukce v rámci stavby „Rekonstrukce Střelenského tunelu“. Most převádí železniční trať přes místní účelovou komunikaci v majetku obce Horní Lideč. Nosnou konstrukci tvoří ŽB deska s výztuží ze zabetonovaných ocelových nosníků. Konstrukce K01 pod kolejí č. 1 a konstrukce K02 pod kolejí č.2. Nosná konstrukce kolmá, rozpětí 4,5 m. Uložení konstrukce – na kluzné vrstvě. Vpravo a vlevo ŽB římsa vybavená zábradlím.

Spodní stavba tvořena 2 ŽB opěrami (O 01 a O 02). Povrch opatřen omítkou a sjednocujícím nátěrem. Křídla vlevo – šikmá, svahová, ŽB, bez římsy s omítkou a sjednocujícím nátěrem. Křídla vpravo – rovnoběžná, ŽB, s ŽB římsou, s omítkou a sjednocujícím nátěrem. Svahy vpravo kuželové, sypané, částečně odlážděné. Přechodové zdi ŽB, s římsou, omítkou a sjednocujícím nátěrem, osazeny zábradlím.

Na opěře O 01 i O 02 je 3x vyústěno odvodnění \varnothing 110 mm. Na levém i pravém křídle opěry O 01 i O 02 je 2x vyústěno odvodnění \varnothing 110 mm. Na straně K01 je na svahy drážního tělesa vyvedeno vyústění příčné drenáže – bez odláždění (drenáž za opěrami O01 a O02 – v rozsahu šířky K01).

Podél zábradlí na pravé straně mostu vede plechová chránička.

Železniční svršek v místě objektu mostu tvoří uzavřené kolejové lože podle ČSN 73 6201. Přibližně v roce 2010 probíhala rekonstrukce železničního svršku a spodku koleje č. 1. Informace o opravách a údržbě koleje č. 2 nejsou známy. Stav svršku odpovídá jeho stáří a průběžně prováděné opravě nebo údržbě.

Na levé straně, podél koleje č. 1, je zřízena drážní stezka. Na pravé straně není drážní stezka zřízena nebo je přesypaná štěrkem a porostlá nízkou vegetací. Přechody trati na levé straně řešeny pomocí ŽB přechodových zídek, na pravé straně neřešeny.

Kolej č. 1 – železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích B91 S/1 (rozdělení – u) s bezpodkladnicovým pružným upevněním typu Vossloh.

Kolej č. 2 – železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 49 E1 (S 49) na betonových pražcích SB6 (rozdělení – e) s žebrovými podkladnicemi S 4pl upevněním K se svěrkami ŽS 4.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

Na nosné konstrukci pod kol. č. 2 bude provedena nová vodotěsná izolace z natavovaných asfaltových pásů. Příčné odvodnění bude napojeno do odvodnění provedeného na konstrukci pod kol. č. 1.

Bude provedeno nadvýšení ŽB římsou v kol. č. 2 (K02) tak, aby tvar šterkového lože v kol.č.2 byl dle předpisu SŽ S3 část. XII. Přechody z objektu do trati budou provedeny pomocí nových římsových přechodových zídek.

Na nové ŽB římsy a nových přechodových zídkách bude osazeno nové ocelové úhelníkové zábradlí dle MVL 720. Zábradlí bude provedeno na ocelových konzolách s pochozím pororoštěm. Na zábradlí bude osazena výplň proti odletujícímu šterku.

Stávající ocelové zábradlí na levé římsy (K01) bude opatřeno novou výplní proti odletujícímu šterku.

Bude provedena sanace a reprofilace stávajících betonových ploch sanačními maltami s vrchním sjednocujícím nátěrem. Rozsah sanací bude na straně konstrukce K01 v rozsahu všech pohledových ploch, vč. opěrných křídel. Na straně K02 budou takto sanovány pohledové plochy opěr a boční (pohledová) strana nosné konstrukce. Stejným způsobem proběhne sanace na pohledových plochách pod mostem (pohledové plochy opěr a podhled nosných konstrukcí K01 a K02).

Stávající vyústění odvodnění na křídlech a na opěrách jsou vadně osazená, voda protéká okolo trubek a podmáčí opěry či křídla. Kolem stávajících vyústění bude provedeno jádrovým vrtáním mezikruží. Stávající beton v mezikruží bude do hloubky cca 0,3 - 0,5 m odsekán. Do prostoru mezikruží budou vtlačeny tzv. „injektační packery“, které budou následně injektovány pružnou PUR pryskyřicí. Vzniklý otvor po injektáži bude následně zasanován.

Svahové kužely vpravo porostlé vegetací a mechem budou očištěny tlakovou vodou. Bude zjištěn rozsah stávajícího odláždění. Degradované, rozpadlé, popř. chybějící plochy budou předlážděny. Stávající odláždění bude přespárováno.

Stávající vyústění příčné drenáže na svazích (levá strana) bude odlážděno. Kolej č. 2 nad mostem bude během stavby dočasně snesena a následně bude vrácena do původní polohy. Návrhová životnost nového mostu činí 100 let.

Opravou se nemění základní parametry, umístění ani účel stavby.

Kolejový svršek se vyjme a zpětně vrátí pouze nad objektem mostu v koleji č.2.

Projektová dokumentace opravy mostu zahrnuje pouze obnovu železničního svršku formou zpětné montáže, a to bez podbíjení. Pro zpětnou montáž bude použitý původní materiál a původní pražce.

Výše uvedené stavební úpravy jsou podrobněji řešeny v projektové dokumentaci vypracované projekční společností F-PROJEKT-Dopravní stavby zpracované v 03/2025.

Oproti předkládané výkresové dokumentaci bude jinak řešeno:

- Zábrana proti odlétajícímu šterku provedena z prvků GFRP dle MVL 725 a to jen v oblasti mostního pole. Tato skutečnost je popsána v technické zprávě a zohledněna v předkládaném soupisu prací.

B.1.2.7.12 SO 02.4 - Propustek v km 26,820

a) popis stávajícího stavu

Propustek z roku 1936. V kol. č. 1 byla provedena rekonstrukce v rámci stavby „Rekonstrukce Střelenského tunelu“. Propustek převádí železniční trať přes pěší cestu. Propustek současně převádí i srážkovou vodu (inundační území), a to z pravé strany trati na stranu levou. Úhel křížení železniční trati a propustku je 57°.

Nosná konstrukce ocelobetonová deska. Tuhá výztuž ocelové válcované nosníky I 280 v osových vzdálenostech po cca 490 mm. Podhled nosné konstrukce omítnut cementovou

omítkou. Většina ploch (levá strana a plocha podpěr a podhled nosné konstrukce pod propustkem) opatřena sanačními maltami a sjednocujícím nátěrem (rok 2012). Na obou stranách ŽB monolitické římsy. Římsa na levé straně v dobrém stavu z roku 2012 (vč. ŽB přechodových zídek s římsou, ocelového zábradlí a ocelového kabelového žlabu). Římsa na pravé straně původní, ve špatném stavu (vysunuta ze své polohy, nestabilní).

Spodní stavba masivní betonové tížné opěry, ukončení propustku rovnoběžnými křídly, která jsou monolitickou součástí opěr propustku. V roce 2008 byly k opěrám přibetonovány pomocné pilíře, kotvené do zdiva opěr, které zachycují příčné vysouvání stávajících římsových nosníků (především pravého).

Na obou římsách je osazeno stávající ocelové zábradlí. Na pravé straně původní, na levé straně zábradlí z roku 2012 - na zábradlí osazen ocelový kabelový žlab.

Propustek je hodnocen, dle předpisu SŽ S5, stupněm 2.

Kolej č. 1:

V levostranném směrovém oblouku ($R = 303,429 \text{ m}$), trať klesá - 12,94 ‰, traťová rychlost 70 km/hod. Uzavřené kolejové lože, v dobrém stavu bez viditelných závad. Trať celostátní, elektrifikovaná.

Bezстыková kolej – kolejnice tvaru 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích B91S/1 s pružnými svěrkami Skl 14 – upevnění W 14 (bezpodkladnicové upevnění Vossloh).

Kolej č. 2:

V pravostranném směrovém oblouku ($R = 300 \text{ m}$), klesá -17,84 ‰, traťová rychlost 70 km/hod. Uzavřené kolejové lože, kolejové lože v dobrém stavu bez viditelných závad. Trať celostátní, elektrifikovaná. Bezстыková kolej – kolejnice tvaru 49 E1 (S 49) na betonových pražcích SB 8P s žebrovými podkladnicemi S 4pl – svěrky ŽS 4 – upevnění K. V místě propustku jsou osazeny pražcové kotvy na každém třetím pražci.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

Návrh řešení opravy spočívá v rozšíření deskového propustku novým římsovým nosníkem v kol.č.2. identicky jako v kol.č.1. Přechody z objektu do trati budou provedeny pomocí přechodových zídek. Na desce bude provedena nová vodotěsná izolace z natavovaných asfaltových pásů. Na římsovém nosníku a přechodových zídkách bude osazeno nové, úhelníkové dle MVL 720. Příčné odvodnění bude napojeno do odvodnění provedeného u kol.č.1. Bude provedena oprava vodotěsné izolace v kol.č.1.

Opravné práce lze shrnout do těchto bodů:

- vytyčení inženýrských sítí;
- vybudování zařízení staveniště;
- vyjmutí stávající koleje v nezbytné délce;
- odtěžení kolejového lože v délce nutné pro provedení nové vodotěsné izolace (pod kolejí č. 2) a opravy stávající vodotěsné izolace (pod kolejí č. 1);
- Provedení nových a oprava stávajících vodotěsných izolací na nosné desce, vč. napojení nového příčného odvodnění do stávajícího;
- bourání stávajícího římsového nosníku v koleji č.2;
- provedení nového římsového nosníku v koleji č.2, vč. osazení nových přechodových zídek;
- osazení nového ocelového zábradlí na novém římsovém nosníku v kol. č. 2;
- zpětné osazení koleje;
- sanace a reprofilace stávajících betonových ploch;
- dokončovací práce (odlážďení lomovým kamenem, terénní úpravy apod.).
- odstranění zařízení staveniště;
- rekultivace ploch zařízení staveniště.

Opravou se nemění základní parametry, umístění ani účel stavby.

Na nosné konstrukci pod kolejí č. 2 bude provedena nová vodotěsná izolace z natavovaných asfaltových pásů. Příčné odvodnění bude napojeno do odvodnění provedeného na konstrukci pod kolejí č.1. Bude provedena oprava vodotěsné izolace na nosné konstrukci pod kolejí č.1.

Bude provedeno rozšíření deskového propustku novým římsovým nosníkem v kol.č.2. identicky jako na konstrukci v kol.č.1. Přechody z objektu do trati budou provedeny pomocí přechodových zídek.

Na novém římsovém nosníku a nových přechodových zídkách bude osazeno nové ocelové úhelníkové zábradlí dle MVL 720.

Inženýrské sítě (dále jen IS) jsou uloženy v ocelovém kabelovém žlabu na levé římse propustku (K02). Za levou římsou budou ve štěrkovém loži nově osazeny 2 prefabrikované betonové žlaby TK1, do kterých budou výše uvedené inženýrské sítě přeloženy.

Bude provedena sanace a reprofilace stávajících betonových ploch sanačními maltami s vrchním sjednocujícím nátěrem. Sanační práce budou provedeny na pravé straně konstrukce v rozsahu pohledových ploch opěrných křídel a nosné konstrukce, vč. podpůrných sloupů (rok 2012). Stejným způsobem proběhne sanace na pohledových plochách pod propustkem (pohledové plochy opěr a podhled nosné konstrukce).

Plochy pod propustkem, na stávajícím terénu, budou upraveny kamenným odlážděním do betonového lože. Stávající minimální podchodná výška 2,0 m musí být zachována. Nové odláždění bude navazovat na stávající odláždění (levá/ pravá strana). Stávající (dochované odláždění) bude přespárováno. Stávající příkopy na straně výtoku budou pročištěny a upraveny (vč. odláždění) tak, aby byl zachován odtok vody z propustku do stávajícího nepevněného odvodňovacího příkopu na pozemku parc. č. 2316/1 (obec Horní Lideč), který je sveden (o cca 80,0 m dále) do řeky Senice.

Stávající vyústění příčné drenáže na svazích (levá strana) bude odlážděno. Nové vyústění drenáže (pravá strana) bude odlážděno.

Před propustkem (pravá strana) se nachází stávající, již nepoužívaný základ původního stožáru TV, který bude v rámci stavebních prací odstraněn.

Kolej č. 1:

Kolej bude snesena v rozsahu stavebních prací na nosné konstrukci. Štěrkové lože se v místě propustku nahradí novým materiálem. Na původní betonové pražce budou zpětně do původní polohy namontovány původní kolejnice. Materiál k upevnění kolejnice se zpětně použije stávající. Obnovení bezstykové koleje bude provedeno pomocí 4 svarů. Stávající výstroj tratě nebude stavbou dotčena.

Kolej č. 2:

Kolej bude snesena v rozsahu stavebních prací na nosné konstrukci. Štěrkové lože se v místě propustku nahradí novým materiálem. Na původní betonové pražce budou zpětně do původní polohy namontovány původní kolejnice. Materiál k upevnění kolejnice se zpětně použije stávající. Kolej bude zpětně stykována 4 styky. Stávající výstroj tratě nebude stavbou dotčena.

Výše uvedená stavební činnost je podrobněji popsána v projektové dokumentaci zpracované projekční společností F-PROJEKT-Dopravní stavby zpracované v 03/2025.

B.1.2.7.13 SO 02.5 Propustek v km 27,180

a) popis stávajícího stavu

Původní propustek byl postavený v roce 1935. Nosnou konstrukci tvoří osmihranné železobetonové trouby DN 600 uložené do podkladního betonu. Propustek je na straně vtoku zakončený kolmým čelem s římsou a na straně výtoku šikmým zakončením s obetonováním.

Propustek je značně zanesen naplaveninami, což omezuje jeho funkčnost. Kolmé čelo na straně vtoku je výrazně degradované a kamenné odláždění vykazuje známky zvětrání. Na výtokové straně je šikmé zakončení s obetonováním částečně zasypano a porostlé vegetací. Jeho šířka neodpovídá aktuálním normám pro minimální šířku pláň tělesa železničního spodku.

Železniční svršek nad propustkem tvoří otevřené kolejové lože podle ČSN 73 6201. Přibližně v roce 2010 probíhala rekonstrukce železničního svršku a spodku koleje č. 1. Informace o opravách a údržbě koleje č. 2 nejsou známy. Stav svršku odpovídá jeho stáří a průběžně prováděné opravě nebo údržbě.

Na levé straně, podél koleje č. 1, je zřízena drážní stezka. Na pravé straně není drážní stezka zřízena nebo je přesypaná štěrkem a porostlá nízkou vegetací. V oblasti propustku přepadává štěrk z kolejového lože do příkopů – propustek nemá dostatečnou šířku.

Kolej č. 1 – železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích B91S/1 (rozdělení – u) s bezpodkladnicovým pružným upevněním typu Vossloh.

Kolej č. 2 – železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 49 E1 (S 49) na betonových pražcích SB 6 (rozdělení – e) s žebrovými podkladnicemi S 4pl upevněním K se svěrkami ŽS 4.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

Stávající propustek bude odstraněn a na jeho místě vznikne nový železobetonový propustek. Nová nosná konstrukce propustku bude z železobetonových, patkových trub schválených k použití u Správy železnic. Vlevo i vpravo trati bude propustek ukončen svislými svahovými čely. Pro zlepšení odtokových poměrů budou okolní příkopy upraveny a zpevněny kamenným odlážděním.

Kolej nad propustkem bude během stavby dočasně snesena ve dvou etapách, přičemž po dokončení každé etapy bude vrácena do původní polohy. Návrhová životnost nového propustku činí 100 let.

Opravou se nemění základní parametry, umístění ani účel stavby.

Kolejový svršek se vyjme a zpětně vrátí pouze nad objektem propustku. Svršek bude snesený ve dvou etapách tak, aby byl zachován provoz vždy minimálně na jedné z kolejí.

Projektová dokumentace opravy propustku zahrnuje pouze obnovu železničního svršku formou zpětné montáže, a to bez podbíjení. Pro zpětnou montáž bude použitý původní materiál a původní pražce.

Výše uvedená stavební činnost je podrobněji popsána v projektové dokumentaci zpracované projekční společností F-PROJEKT-Dopravní stavby zpracované v 03/2025.

B.1.2.7.14 SO 02.6 Propustek v km 21,781

a) popis stávajícího stavu

Jde o trubní propustek s nosnou konstrukcí ze železobetonových trub o světlosti 1,25m z roku 1935. Vlevo i vpravo je propustek ukončen čelními zídkami. U čelních zdí je proveden kamenné odláždění. Propustek převádí dvoukolejnou železniční trať občasný vodní tok Čamínský potok ve správě Povodí Moravy, s.p., IDVT toku 10188241. Objekt je na vtoku i výtoku silně obrostlý náletovými křovinami. Betonové zdivo čelních zídek je silně degradované s četnými kavernami. Kamenné odláždění s degradovaným spárováním, narušení vegetací. Omočený obvod železobetonových trub je silně degradovaný vlivem proudící vody, obnažena je lokálně šroubovice, část výztuže trub. Propustek je z tohoto důvodu hodnocen stupněm „3“ dle předpisu SŽ S5.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

Jedná se o sanační práce. V rámci stavby bude provedeno:

- Odstranění náletových křovin
- Převedení vodoteče
- Pročištění průtočného profilu propustku
- Sanace průtočného profilu žel. bet. trub
- Sanace kamenného odláždění
- Sanace čelních zdí a říms
- Sanace odláždění

Prostorové uspořádání na objektu: Objekt s přesypávkou. Plánovanými pracemi prostorové uspořádání nebude dotčeno.

Budou odstraněny náletové křoviny ze svahů nad objektem vlevo i vpravo trati, a to z důvodu přístupu k objektu. Dále budou odstraněny náletové křoviny z okolí čelních zdí, kamenných svahových kuželů a kamenného odláždění koryt na vtoku i výtoku. Křoviny budou zlikvidovány štepkováním.

Provede se vybudováním těsnící hrázky a svedením vody mimo průtočný profil propustku na vtoku a čerpáním, případně převedení toku potrubím v otvoru propustku dle aktuálního stavu hladiny vodního toku – jde o občasný vodní tok.

Bude provedeno odstranění naplavenin z průtočného profilu propustku ručně, případně za použití vodního paprsku. Z koryt na vtoku a výtoku budou odstraněny naplaveniny.

Po odstranění naplavenin z průtočného profilu bude provedeno očištění trouby vodním paprskem min. 60 MPa a omytí 20 MPa. Poté bude provedeno očištění obnažené výztuže na stupeň St2. Výztuž bude zbavena zbytků koroze a ručně očištěna na požadovaný stupeň dle předpisu SŽ S5/4. Na výztuži bude proveden ochranný nátěr v jedné vrstvě. Použitá nátěrová hmota musí mít dobrou přilnavost k výztuži a zároveň k sanačnímu materiálu. Bude použit nátěrový materiál modifikovaný polymerem s obsahem aktivních inhibitorů koroze a spojovací můstek mezi betonem a sanačním materiálem. Použitý výrobek musí vytvářet ochrannou vrstvu zamezující korozní procesy ocelové výztuže.

Po provedení nátěru výztuže bude degradovaný průtočný profil reprofilován sanační směsí pevnosti R4. S reprofilací je uvažováno i lokálně v neomočeném obvodu trouby. Celý obvod trub bude po reprofilaci opatřen sanačním vícevrstevným nátěrem.

Kamenné odláždění, svahové kužele na vtoku i výtoku, kamenného odláždění koryta vodoteče v rozsahu dle výkazu výměr. Kamenné odláždění bude očištěno od vegetace a zeminy. Veškeré spárování kamenného odláždění bude odstraněno. Nové spárování bude provedeno jako hloubkové s provedením povrchové finalizace. Případné chybějící kameny, dle skutečnosti, budou doplněny.

Betonové zdivo čelních zdí a říms bude zbaveno vegetace, zeminy a budou mechanicky odstraněny nesoudržné a uvolněné části konstrukce. Poté se betonové zdivo očistí vodním paprskem min 60 MPa a bude provedeno omytí vodním paprskem tlakem 20 MPa. Kaverny čelních zdí a říms budou reprofilovány. Všechny reprofilované plochy se opatří adhezním nátěrem, zkoušky v tahu povrchových vrstev prováděny nebudou.

Po reprofilaci se betonové zdivo čelních zdí a říms opatří sjednocující stěrkou bez sanačního nátěru.

Výše uvedená stavební činnost je podrobněji popsána v projektové dokumentaci vypracované zadavatelem, SŽ, OŘ Ostrava, Správa mostů a tunelů.

B.1.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Stavební záměr spadá do kategorie stavby 0, tedy nepředstavuje zvláštní nebezpečí a nepodléhá výkonu státního požárního dozoru (bez požadavku na zpracování požárně bezpečnostního řešení).

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky hořlavých materiálů a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Ostatní stavební objekty (kolejiště, komunikace, mosty, zpevněné plochy, inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení aj.) proto nepodléhají posouzení z hlediska požární bezpečnosti.

Rekonstrukci mostu nelze řešit dle požárních norem ČSN 7308... Při pracích na mostech nebudou narušeny přilehlé komunikace, které slouží pro příjezd požárních vozidel ke stávajícím objektům. Nebude zasahováno do zásobování požární vodou.

Zhotovitel stavby stanoví podmínky požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhl. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů a zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření.

Při provádění řezání ocel. Konstrukcí a kolejnic, případně při svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS SŽ JPO Přerov, Tovární 439/14, 750 02 Přerov, nepoplachové č. tel. 972 734 144, email: HZSPREoper@spravazeleznic.cz v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

B.1.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neřeší pozemní stavební objekty, tudíž se zde úspora energie ani tepelná ochrana neuplatní.

B.1.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Není v rámci rozsahu stavby se neuplatní

B.1.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neuplatní se.

b) ochrana před bludnými proudy

Ochrana proti bludným proudům je řešena technickými prostředky v souladu s normami a vnitřními předpisy správce železniční dopravní cesty. Stavba bude probíhat při napěťových výlukách. Mosty jsou určeny pro elektrizovanou trať se stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV. Pro mosty nebyly provedeny korozní průzkumy, předpokládá se však nejvýše 4. stupeň základních ochranných opatření pro omezení vlivu bludných proudů.

c) ochrana před technickou seizmicitou

V dané oblasti není nutné dodržovat zásady a ustanovení podle ČSN EN 1998-1.

d) ochrana před hlukem

Neuplatní se.

e) protipovodňová opatření

Realizace předmětné akce částečně zasáhne do záplavového území Q100 vodního toku Senice. Budou zde probíhat práce na mostě v ev. km 26,295 a bude zde zřízeno zařízení staveniště pro tento objekt. Zhotovitel musí před zahájením stavby zpracovat povodňový a havarijný plán.

- Povodňový plán stavby zhotovitel stavby předloží v souladu s § 71 odst. 7 zákona č. 254/2001 Sb. k potvrzení souladu s povodňovým plánem vyšší úrovně povodňovému orgánu příslušné obce.
- Havarijní plán musí zhotovitel stavby v souladu s § 39 odst. 2 projednat s příslušným správcem vodního toku a předložit jej ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu.

f) ochrana před ostatními účinky

V rozsahu předmětné stavby se nevyskytují žádná poddolovaná území, oblasti s výskytem metanu apod., tudíž se žádná další ochrana stavby nepředpokládá.

g) ochrana železničního bodového pole

Všechny stavbou dotčené nebo zničené body ŽBP (včetně zajišťovacích značek) budou nahrazeny v souladu s předpisem SŽDC M20/MP007 a zaslány správci SŽB ke kontrole, a to nejpozději před provizorním zajištěním koleje. V případě, že zajištění koleje není předmětem stavby, bude kompletní dokumentace nahrazených bodů ŽBP zaslána správci ŽBP ke schválení v rámci DSPS. Podklady k ŽBP viz příloha č. 3.

B.1.3. Připojení na technickou infrastrukturu

Stavbou nevzniknou potřeby připojení nových vedení na technickou infrastrukturu. Stávající kabelová vedení podél trati, která jsou v majetku stavebníka, budou po dobu stavby pouze provizorně vyvěšena a následně vrácena do nové polohy ve žlabu v kolejovém loži nebo do stezek podél koleje.

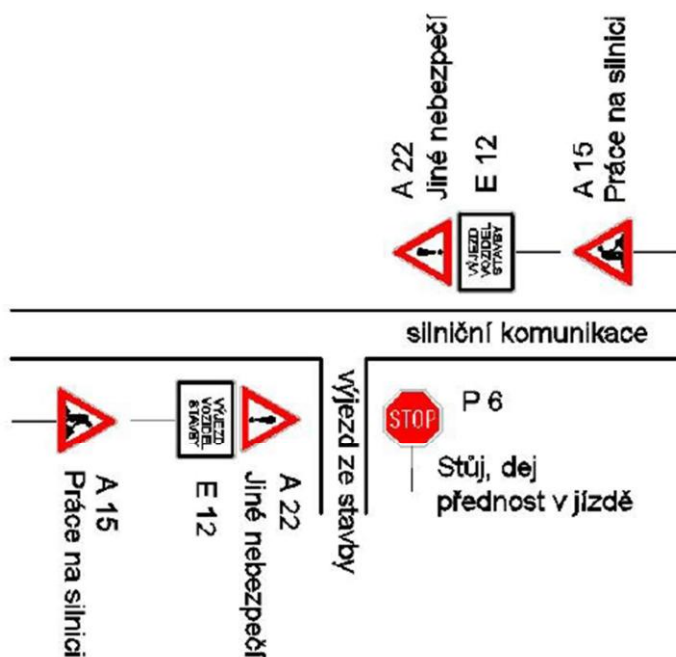
B.1.4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Odstraněním nefunkčních zařízení železniční dopravní cesty nevzniknou změny v provozu na stávající trati.

V rámci cyklické obnovy dojde k odstranění stávajících nevyhovujících stavů zařízení infrastruktury včetně propadů rychlosti. To umožní znovuzavedení původní traťové rychlosti (mírné zvýšení o 5-10 km/h oproti stávajícímu stavu). V rámci stavby dojde k zavedení rychlostního profilu V130. Budou osazeny nové rychlostníky N a nové horní rychlostníky. Podrobnější popis průběhu traťových rychlostí je uveden v bodě B.1.2.7.7.

Návrh a realizaci dočasného dopravního značení vč. případných uzavírek a objízdných tras dle TP 66 zajistí a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem zhotovitel stavby v dostatečném předstihu. Jedná se zejména o značení uzavírek veřejných komunikací pro umožnění prací na přejezdech a v rámci příjezdu k zařízení staveniště po účelové komunikaci provizorní dopravní značení upozorňující na výjezd vozidel ze stavby. (např. A22)

Staveniště bude v intravilánu ohrazeno proti vstupu cizích osob. Výjezdy ze stavby budou opatřeny dopravním značením např. viz obr.:



B.1.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

V rámci akce se předpokládá mulčování nízké vegetace a výřez stromů do obvodu 80 cm.

Svahy násypových a zářezových těles, kde budou prováděny terénní úpravy a svahování výzisků a výkopků budou provedeny ve sklonu 1:1,5.

b) Použité vegetační prvky

Po reprofilaci drážních stezek, výzisků z čištění KL a příkopů nebude provedeno ohumusování a osetí svahů. Výsadba nových dřevin není plánována. Případné vegetační prvky u mostů a propustků jsou řešeny v dokumentaci těchto objektů.

c) Biotechnická a protierozní opatření

Vzhledem k plánovanému rozsahu zemních prací nebudou provedena žádná biotechnická a protierozní opatření.

B.1.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde přechodně v období výstavby v okolí zařízení staveniště, tento vliv je pouze lokální a časově omezený. Po dokončení prosté rekonstrukce nehrozí ve srovnání se současným stavem zvýšená produkce emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší.

Případně použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod.

Během stavby vznikne množství výzisků a odpadů různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽDC č. 42 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem s účinností od 7.1.2013 (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo). Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Pojem výzisk se používá v drážní terminologii pro materiál, který je vytěžen ve stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v jiných stavbách.

Ke zvýšení hluku může dojít pouze přechodně pod dobu rekonstrukce mostu, propustku a železničního svršku. Zhotovitel musí dodržovat limity hluku. Po dokončení cyklické obnovy je v návaznosti na celkové zlepšení technického stavu trati očekáván mírný pokles hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu.

b) Vliv na přírodu a krajinu

V prostoru staveniště a na plochách zařízení staveniště se nachází vzrostlá zeleň v podobě náletových dřevin. Případný výřez nebo kácení bude provedeno během stavby.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

V blízkosti stavby se nachází chráněné území NATURA 2000 – evropsky významná lokalita; ptačí oblast. Negativní vliv stavby na chráněné území se nepředpokládá.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Stanovisko bude doplněno na základě vyjádření jednotného environmentálního stanoviska.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci, základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách, nebo integrované povolení

Zákon o integrované prevenci se zde neuplatní.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ve stavbě nejsou navrhována ochranná a bezpečnostní pásma podle jiných právních předpisů.

B.1.7. Ochrana obyvatelstva

Stavba nemá vliv na prvky civilní obrany a nebude sloužit k ochraně obyvatelstva.

B.1.8. Zásady organizace výstavby

Stavba bude realizována v nepřetržité kolejové výluce pro traťovou kolej č. 2 v délce 80 dnů v termínu 15. 9. - 3. 12. 2025 a pro traťovou kolej č. 1 v délce 22 dnů v termínu 15. 3. - 5. 4. 2026. Dále pak budou práce probíhat za noční výluky obou traťových kolejí (předpoklad 15. 9. - 26. 9. 2025 - 12 nočních výluk).

Pro zařízení staveniště SO 02.1 Most v km 26,049, SO 02.2 Most v km 26,295 a pro SO 02.5 Propustek v km 27,180 jsou obcí Horní Lideč a Českými drahami, a.s. vyžadovány smlouvy o pronájmu ploch. Tyto smlouvy zajistí zadavatel, OŘ Ostrava.

Podrobně je řešeno ZOV pouze pro objekty SO 02. Pro ostatní SO nejsou ZOV řešeny.

B.1.9. Celkové vodohospodářské řešení

Stávající poměry zůstanou zachovány, voda bude nadále stékat drážními příkopy či zídkami podél trati, jako tomu je v současnosti. Odvodňovací zařízení budou vyústěna ve stávajících místech buď do vodotečí nebo na volný terén.

Ostatní práce nebudou mít vliv na vodohospodářské řešení.

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Schéma výměny kolejového svršku v TK č. 2

Příloha č. 2 – Schéma úpravy staničení

Příloha č. 3 – Podklady pro ŽBP