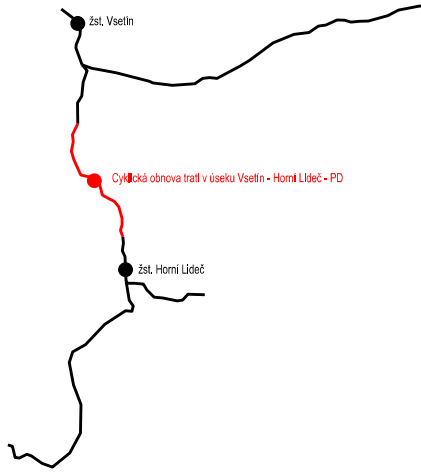





Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma: 		Paré: Razítko oprávněné osoby: Podpis: _____ Datum: _____	

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.10.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Michal Kasaj

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace			
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1			
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Ostrava			
Adresa:	Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava			

Zhotovitel díla:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.			
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc			
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz			

Zhotovitel objektu:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.			
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc			
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz			

Hlavní projektant (HIP):	Ing. Michal Kasaj	Specialista: Ing. Michal Kasaj
--------------------------	-------------------	--------------------------------

Název stavby/akce:	Cyklická obnova trati v úseku Vsetín - Horní Lideč - PD	Označení investora: R602400010
		Zakázka: 25-009-232-US
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název objektu/dílní části:	-	Objekt/skupina objektů: řada úsek řazení podobjekt - - - -
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva	Dílní část: Typ: Číslo přílohy
Název dílní části přílohy:	-	B 1 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Stupeň dokumentace:
Ing. Michal Kasaj	Ing. Michal Kasaj	DPS+PDPS
Kraj:	Katastrální území:	Smluvní datum zpracování:
Zlínský	dle příloh	30.10.2025

Označení investora:	Stupeň dokumentace: Část:	Objekt:	Podobjekt:	Typ:	Příloha:	Revize:
R 6 0 2 4 0 0 0 1 0	- D P S X - B 1 X X	- X X X X X X X X X X	- X X	- 1	- 0 0 1	- 0 0 0

B_1 – Souhrnná technická zpráva

Členění souhrnné technické zprávy dle Přílohy č. 3 k vyhlášce 227/2024 sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury.

Obsah

B_1 – Souhrnná technická zpráva.....	1
Obsah	2
Seznam použitých zkratk	6
B.1 Celkový popis území a stavby.....	9
a) Základní popis stavby; u změny staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené komunikaci, údaje o dotčené dráze nebo objektu	9
b) Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, poloha vzhledem k poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů, poloha vzhledem k záplavovému území, řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.	9
c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území	9
d) Výčet a závěry průzkumu	9
e) Informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu.....	9
f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území, včetně ložisek a prognózních zdrojů nerostů a zdrojů podzemních vod, údaje o odtokových poměrech, poloze vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	10
g) Stávající ochrana území a staveb podle jiných právních předpisů, včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu	10
h) Vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin	12
i) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF nebo pozemků lesa	12
j) Navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma	12
k) Požadavky na monitoring a sledování přetvoření	14
l) Navrhované parametry záměru	14
m) Informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchýlným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.....	14
n) Bilance stavby	15
o) Požadavky na kapacity veřejných sítí	15
p) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci staveb, členění na etapy, věcné a časové vazby staveb, podmiňující, vyvolané a související investice	15
q) Požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz	15
r) Seznam výsledků zeměměřičských výsledků	15
B.2 Urbanistické a základní architektonické řešení	16

a) Urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	16
b) Architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení	16
B.3 Stavebně technické a technologické řešení	16
B.3.1 Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení	16
a) Popis celkové koncepce stavebně technického, technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech.....	16
b) Celková bilance nároků všech druhů energií	19
c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	19
d) Požadavky na kapacity veřejných sítí a komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	19
e) Parametry technologie.....	19
B.3.2. Celkové řešení podmínek přípustnosti.....	19
a) Celkové řešení přístupnosti, se specifikací jednotlivých částí, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu na okolí	19
b) Popis navržených opatření - zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby	20
c) Popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů	20
d) Bezbariérové užívání stavby	20
B.3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby.....	20
B.3.4. Základní technický popis stavebních objektů	21
a) Popis stávajícího stavu	21
b) Popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení.....	26
B.3.5. Technologické řešení – výčet a popis technických a technologických objektů a zařízení ...	43
a) Popis stávajícího stavu	43
b) Popis navrženého řešení.....	43
B.3.6. Zásady požární bezpečnosti	43
B.3.7. Úspora energie a tepelná ochrana	44
Neřeší se.....	44
B.3.8. Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí	44
B.3.9. Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	45
B.4 Připojení na technickou infrastrukturu	46
B.5 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	46
a) Popis dopravního řešení a dopravního režimu	46
b) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu.....	46

c) Přeložky dopravní infrastruktury	46
d) Doprava v klidu včetně vyhrazených parkovacích stání.....	46
e) Pěší a cyklistické stezky.....	46
f) Popis přístupnosti a bezbariérového užívání.....	46
B.6 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	46
a) Terénní úpravy	46
b) Použité vegetační prvky	46
c) Biotechnická, protierozní opatření	47
B.7 Popis vlivů stavby na životní prostředí	47
Řešeno v samostatné Příloze E.3 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.	47
B.8 Celkové vodohospodářské řešení	47
a) Zásobování stavby vodou.....	47
b) Odpadní vody	47
c) Srážkové vody.....	47
d) Vodohospodářské řešení	47
B.9 Ochrana obyvatelstva	47
B.10 Zásady organizace výstavby.....	47
a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot.....	47
b) Odvodnění staveniště	48
c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.....	48
d) Úpravy pro přístupnost a bezbariérové užívání	48
e) Vliv na provádění stavby na okolní stavby	48
f) Ochrana okolí staveniště před negativními vlivy a provádění stavby	48
g) Požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin	48
h) Maximální a dočasné trvalé zábory	48
i) Produkce odpadů a druhotných surovin při stavbě	48
j) Bilance zemních prací.....	48
k) Ochrana životního prostředí při stavbě	48
l) Požární bezpečnost a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	48
m) Objízdné a náhradní trasy	48
n) Zvláštní podmínky a požadavky na realizační podmínky.....	48
o) Limity pro užívání výškové mechanizace.....	48
p) Předpokládaný postup výstavby.....	48
q) Požadavky na postupné uvádění staveb do provozu	48

r)	Dočasné stavby	48
s)	Návrh fází stavby za účelem provedení kontrolních prohlídek	48
t)	Popis zajištění železničního provozu během výstavby	48

Seznam použitých zkratk

AC	Střídavý proud
ASHS	autonomní samočinný hasicí systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CNS	Celkové náklady stavby
CSM	metoda pro hodnocení a posuzování rizik
ČD	České dráhy a.s.
ČD GR	České dráhy a.s., Generální ředitelství
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKV Ol	Depo kolejových vozidel Olomouc (ČD a.s.)
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Dražní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	European Train Control System - evropský vlakový zabezpečovač
ERTMS	European Rail Traffic Management System - evropský systém řízení
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
ESA	Elektronické stavědlo
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	General Packet Radio Services - technologie paketového mobilního přenosu
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway - mobilní
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IN	Investiční náklady
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
KO	Kolejové obvody
KN	katastr nemovitostí
k. ú.	katastrální území
k. č.	kolej číslo
LDS	lokální distribuční systém
MěÚ	Městský úřad
MP	mostní provizorium

MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NP	nadzemní podlaží
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
ON	občasná návěst
OP	ochranné pásmo
PD	přípravná dokumentace
PIN	pořizovací náklady
PN	počítače náprav
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna (nezaměňovat s pohyblivým hrotem srdcovek v odb Hruška)
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
RSM, ČD	Regionální správa majetku (ČD a.s.)
SO	stavební objekty
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství (SŽ s.o.)
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky (SŽ s.o.)
SSZT	Správy sdělovací a zabezpečovací techniky (SŽ s.o.)
SÚ	Stavědlová ústředna
SZE	Správa železniční energetiky
SZG	Správa železniční geodézie Olomouc
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽ GR	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Generální ředitelství
SŽ OR	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství
T.K.	temeno kolejnice
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TMP	trakční měnírna podpůrná
TNS	trakční napájecí stanice

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

B.1 Celkový popis území a stavby

- a) Základní popis stavby; u změny staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené komunikaci, údaje o dotčené dráze nebo objektu**

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury v oblasti železniční dopravy. Místem stavby je celostátní trať č. 280 Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč státní hranice v úseku km 20,0 – 34,7.

Cílem díla je zajištění provozuschopnosti dráhy v nesnížených parametrech, odstranění částí stavby s končící fyzickou životností, a to v oblasti železničního svršku, spodku a mostních objektů a propustků v mezistaničním úseku Horní Lideč (TK č. 2 v km 21,600, TK č. 1 v km 22,500) – Valašská Polanka (km 28,320, krajní výhybka stanice) a Valašská Polanka (29,308, krajní výhybka stanice) – Vsetín (konec stavby km 34,119).

- b) Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, poloha vzhledem k poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů, poloha vzhledem k záplavovému území, řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.**

Stavba využívá stávající pozemky, které slouží pro drážní provoz, z tohoto důvodu nejsou tyto pozemky dotčeny změnou svého užívání.

Stavba se nachází mimo záplavové území Q100, vyjma úseků km 31,280 – 31,720, km 32,500 – 32,750 kde rozliv hladiny Q100 zasahuje do prostoru kolejí.

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

Stavba se nachází převážně v nezastavěném území.

- c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území**

Stavba je v souladu s územními plány procházejících měst a obcí a respektuje jeho dlouhodobou vizi rozvoje.

- d) Výčet a závěry průzkumu**

Veškeré průzkumy jsou doloženy v dokladové části P.1 Průzkumy pro technický návrh, včetně závěrů a zhodnocení

V rámci DPS byly provedeny průzkumy:

- Inženýrskogeologický průzkum (IGP)
- Stavebně technický průzkum (STP)
- Korozní průzkum

Na stavební záměr nebylo zpracováno posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. (záměr svým rozsahem a charakterem nenaplnuje žádný z bodů kategorie I či II uvedené v příloze 1 zákona). Při realizaci záměru je třeba dodržovat podmínky ochrany podle jiných předpisů.

- e) Informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu**

Výjimky z požadavků na výstavbu nejsou vyžadovány.

f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území, včetně ložisek a prognózních zdrojů nerostů a zdrojů podzemních vod, údaje o odtokových poměrech, poloze vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Ve smyslu geomorfologického členění České republiky patří zájmové území do soustavy Vnější Západní Karpaty, do podsoustavy Moravsko – slovenské Karpaty, k celku Javorníky. Základní informace o geologických poměrech zájmového území byly získány z dostupných geologických mapových podkladů, odborných databází a archivu Geofondu ČR.

Z regionálně geologického hlediska spadá zájmové území do soustavy Karpaty, kde přísluší k magurské skupině příkrovů oblasti flyšového pásma, přesněji k račanské jednotce (zlínské souvrství, luhačovické vrstvy), budované rytmickým sledem pískovců a jílovců (flyšové vrstvy s hrubozrnnými arkózovými a drobovými pískovci až drobozrnnými slepenci) paleogenního stáří. Kvartérní sedimenty jsou na lokalitě zastoupeny fluvialními a deluviofluvialními sedimenty, které jsou částečně překryty náspem železnice a vrstvou navážek.

Dle hydrogeologické rajonizace ČR spadá zájmové území k povodí Dunaje, k dílčímu povodí IV. řádu Senice s číslem hydrologického pořadí 4-11-01-0440-0-00 a plochou dílčího povodí 1,708 km². Z regionálně hydrogeologického hlediska je horninové prostředí na lokalitě součástí hydrogeologického rajónu č. 3221 – Flyš v povodí Bečvy, k útvaru podzemních vod č. 32210 – Flyš v povodí Bečvy. Zájmové území řadíme dle klimatické rajonizace ČR do klimatického rajónu MT5, který je charakterizován normálním a krátkým, mírným až mírně chladným, suchým až mírně suchým létem, normálním až dlouhým přechodným obdobím s mírným jarem a mírným podzimem. Zima je normálně dlouhá, mírně chladná, suchá až mírně suchá, s normálním až krátkým trváním sněhové pokrývky.

Stavba se nachází mimo záplavové území Q100, vyjma úseků km 31,280 – 31,720, km 32,500 – 32,750 kde rozliv hladiny Q100 zasahuje do prostoru kolejí.

g) Stávající ochrana území a staveb podle jiných právních předpisů, včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu

Archeologické posouzení a památková rezervace

Zájmové lokality stavby (mosty, propustky) se nachází v blízkosti územní kategorie UAN II (území archeologických nálezů) a to zejména v obci Lidečko (středověké a novověké jádro obce Lidečko; ID_SAS 28944), Valašská Polanka (středověké a novověké jádro obce Valašské Polanka; ID_SAS 28579) a Leskovec (středověké a novověké jádro obce Leskovec; ID_SAS 28563).

Památková rezervace, památková zóna

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

Ochranná pásma vodních děl

Stavba není v ochranném pásmu vodního díla

Natura 2000, ÚSES, VKP, chráněné ložiskové území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

Trat', na které v rámci záměru budou řešeny propustky a mosty slouží zároveň jako západní hranice CHKO Beskydy a EVL Beskydy (CZ0724089). Řešený záměr je takového rozsahu, že nebude mít do budoucna zásadní negativní vliv na výše zmíněné CHKO a EVL.

Stavební práce na žel. mostech a propustcích nebudou mít zásadně negativní vliv na zmíněná chráněná území. Veškeré stavební úpravy se budou konat na nebo těsné blízkosti stávajícího železničního tělesa a nebudou tak negativním vlivem zasahovat do území CHKO Beskydy.

V souvislosti s realizací posuzovaného stavebního záměru dojde k bodovému zásahu do významných krajinných prvků, a to zejména vodních toků:

VKP Parcelní č. Druh / IDTV Vlastník / správce

Matochův potok 4198/1 Vodní tok (10192981) Povodí Moravy, s. p.

Pulčinský potok 4171/1 Vodní tok (10200622) Lesy ČR, s.p.

Veřečský potok 3396/34 Vodní tok (10284296) Lesy ČR, s.p.

bezejmenný 2505/1 Vodní tok (10195989) Povodí Moravy, s. p.

bezejmenný 2507/1 Vodní tok (10191993) Lesy ČR, s.p.

Zájmová lokalita nezasahuje do žádného z vymezených prvků ÚSES. Nejbližší prvky ÚSES jsou vzdáleny více než 500 m. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o výstavbu nové železniční zastávky v oblasti trvalé zástavby, nebudou těmito stavebními zásahy nijak narušeny ani omezeny migrační, ekologické funkce a vazby v okolní krajině.

Posuzovaná lokalita částečně (svou západní hranicí) zasahuje do EVL Beskydy (CZ0724089).

Vzhledem k charakteru stavebního záměru a jeho lokalizaci (vzdálenosti od chráněných území) nepředpokládáme žádný zásadně negativní vliv na lokality sítě Natura 2000.

Ochrana rostlin a živočichů

V zájmovém území se vyskytují populace silně ohroženého (C2b) vstavače bledého (*Orchis pallens*), vyskytující se na parcelách č. 2505/1 a 2509 v katastru obce Leskovec a populace kriticky ohroženého (C1b) orobince stříbrošedého (*Typha shuttleworthii*), který se vyskytuje podél železnice na parcele č. 4200 v katastru obce Lidečko. V lokalitě záměru se mimo jiné vyskytují běžné druhy travníků a ruderalní druhy vázané na intravilán města. Podél zájmového území stavby byl dále zaznamenán početný výskyt invazního trnovníku akát (*Robinia pseudoacacia*). Před začátkem stavebních (v rámci přípravných) prací doporučujeme odstranění a ošetření rezných ploch herbicidy či plošná likvidace metodikou postřiku na list.

V blízkém okolí zájmových lokalit byly zaznamenány výskyty zvláště chráněných živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, a to zejména obojživelníků v blízkosti křížení vodních toků či periodicky nebo nárazově vznikajících tůň a míst s akumulací povrchové vody. Dále se v lokalitě vyskytují především druhy, které jsou adaptované na městské prostředí (např. ve stromech nacházejících se v těsné blízkosti stavebního záměru mohou hnízdit některé druhy ptáků; hlodavci; menší savci apod.).

Vzhledem ke skutečnosti, že v rámci realizace stavby dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les, ve kterých lze očekávat hnízdění některých druhů ptáků, je nutné kácet dřeviny mimo období hnízdění ptáků a mimo vegetační sezónu (tj. 1. dubna – 30. října). Pokud by došlo ke kácení ve vegetační sezóně, doporučujeme provést kontrolu dřevin odborně způsobilou osobou těsně před

jejich pokácením. Jestliže tato osoba vyloučí hnízdění ptactva či výskyt ZCHD v dutinách stromů, pak je možné dřeviny pokácet.

Vzhledem k malému rozsahu záměru, jeho charakteru a bodovému umístění v místech stávajících mostů a propustků a při dodržení výše zmíněného opatření nepředpokládáme zásadně negativní vliv na flóru a faunu. Podrobněji bude řešeno v samostatných dílčích dokumentacích biologický průzkum a migrační studie.

h) Vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

Stavba svým charakterem a využitím nijak zásadně nemění stávající vodní režim ani odtokové poměry v dané lokalitě.

V rámci stavby dojde k demolici dotčených stávajících mostních objektů a snesení stávajícího kolejového roštu v dotčeném úseku. V rámci této rekonstrukce dojde i kácení stávajících dřevin. Více je řešeno v SO820.00.01. Rozsah kácení dřevin vychází z podrobného terénního dendrologického průzkumu.

i) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF nebo pozemků lesa

Požadavky na zábory ZPF a PUPFL jsou v samostatné části dokladů E.3

j) Navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba je navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy se stavbou nemění.

Ochranná pásma inženýrských sítí, komunikací a drah

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§ 46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):
 - o 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
 - o 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
 - o 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
 - o 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
 - o 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - o 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV
 - o 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV
- ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.
- ochranné pásmo plynovodů
 - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
 - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu
 - u technologických objektů 4 m od půdorysu
 - u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb., v platném znění)

- u silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- u silnic II. nebo III. třídy místní komunikace II. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- ochranné pásmo dráhy celostátní, regionální je vymezeno jako prostor po obou stranách dráhy do 60 m od osy krajní koleje, ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy a pro dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/h platí ochranné pásmo po obou stranách dráhy do 100 m od osy krajní koleje
- pro dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení, jsou vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 2 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

Během realizace stavby budou dotčena některá ochranná pásma inženýrských sítí. Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí a komunikací jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Veškeré zásahy do ochranných pásem budou konzultovány s vlastníky a provozovateli sítí a staveb.

Pozemky ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a pozemky PUPFL

Realizací stavebního záměru nebudou dotčeny pozemky PUPFL ani pozemky vzdálené méně než 50 m od okraje lesa. (dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., v aktuálním znění).

Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba se vyskytuje v ochranném pásmu vodních zdrojů (00218514; Ústí prameniště, vrt, ONV Vsetín) a (00220714; Valašské Meziříčí povrchový zdroj Vsetínská Bečva, ONV Vsetín). Při dodržení bezpečnosti všech stavebních postupů a nakládání s odpady by však nemělo dojít negativnímu vlivu na vodním zdroji.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů

Předmětná stavba nezasáhne do stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v aktuálním znění.

Ochranné pásmo dřevin

Při realizaci záměru je třeba dbát na ochranu dřevin a jejich kořenového prostoru. Při stavební činnosti je nutné dodržet standardy péče o přírodu a krajinu, které jsou definovány Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky ve standardu s názvem „Ochrana dřevin při stavební činnosti“.

Ochranné pásmo památných stromů

Není stavbou dotčeno.

Ochranné pásmo zvláště chráněného území

Lokalita stavby částečně zasahuje do zvláště chráněného území CHKO Beskydy a jejího ochranného pásma, které se vyskytuje východně od chystaného stavebního záměru.

Podmínky ochrany podle jiných předpisů

1. Během stavebních prací je třeba předcházet šíření invazních druhů, v případě výskytu nových invazních druhů (např. zlatobýlu, turanu ročního, pcháče oset apod.) je třeba je okamžitě odborně odstranit.
2. Kácení stromů a odstranění křovin doporučujeme provést mimo hnízdní období ptáků, a zároveň během období vegetačního klidu (1. říjen až 31. březen).

3. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní spotřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
4. V případě úniku ropných látek budou dodržovány obvyklé zásady a postupy: zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob, neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.
5. Budou důsledně dodržována ochranná opatření proti možnosti znečištění povrchových i podzemních vod (např. záchytné vany pod odstavenou technikou).
6. Z důvodů prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
7. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám do k tomuto účelu vyhrazených prostor.
8. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
9. Budou důsledně dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – bude dbáno na pravidelné uklízení komunikací, v případě suchého počasí budou plochy staveniště kropeny, stavební mechanismy budou pravidelně čistěny atd.
10. S odpady v průběhu výstavby bude nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství.
11. Během stavebních prací bude důkladně dbáno na prevenci havarijních stavů spojených s možnými úniky nebezpečných chemických látek do okolního prostředí.

Navrhované funkce a parametry a výkon stavby

Viz. příloha této zprávy s označením provozní a dopravní technologie

k) Požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Nejsou.

l) Navrhované parametry záměru

Cílem díla je zajištění provozuschopnosti dráhy v nesnížených parametrech, odstranění částí stavby s končící fyzickou životností, a to v oblasti železničního svršku, spodku a mostních objektů a propustků v mezistaničním úseku Horní Lideč (začátek stavby v km 21,600, což je konec dříve rekonstruovaného úseku) – Valašská Polanka (km 28,320, krajní výhybka stanice) a Valašská Polanka (29,308, krajní výhybka stanice) – Vsetín (konec stavby km 34,119).

Součástí cyklické obnovy bude 14 mostních objektů z toho 8 mostů a 6 propustků.

Součástí stavby bude dále výměna kolejového roštu v úseku 21,6-34,1, nástupiště v zastávkách Lužná a Leskovec a úpravy zárubních zdí 21,92-22,15.

m) Informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Výjimky z předpisů nejsou vyžadovány.

n) Bilance stavby

Voda pro potřeby stavby:

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů v rámci ŽST Horní Lideč. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a smluvně ošetřen. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena. Průběh vodovodních řádů v obvodu staveniště a bezprostředním okolí je zakreslen v koordinační situaci.

Elektrická energie:

Zařízení staveniště a staveniště budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn ŽST Horní Lideč (pro zázemí stavby). Průběh kabelových tras je zřejmý ze situací stavby. Každé odběrné místo bude projednáno s dodavatelem elektrické energie a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít mobilní elektrocentrály. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Kanalizace:

Odtok vody ze staveniště předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami. Budování kanalizace, respektive žump pro WC a sociální zařízení v rámci zařízení staveniště se nepředpokládá. Předpokládáno je použití mobilních WC s chemickou likvidací exkrementů.

o) Požadavky na kapacity veřejných sítí

Stavba nevyžaduje napojení na stávající technické vybavení.

Všechny stávající sítě v zájmovém území je třeba před započítáním stavebních prací nechat vytyčit jejich správci, práce v jejich blízkosti provádět za dozoru jejich správců a řídit se jejich pokyny.

p) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci staveb, členění na etapy, věcné a časové vazby staveb, podmiňující, vyvolané a související investice

Navazující/související stavby

- Investiční stavba „GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná“. Předpoklad dokončení do roku 2030.
- Zpracovává se projektová dokumentace ke stavbě „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“. Termín dokončení projektových prací do 12/2025.
- „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“. Předpoklad realizace 1/2026 – 5/2027.

Stavba proběhne za úplné výluky železničního provozu v roce 2026. Podrobněji viz příloha B.10 ZOV.

q) Požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz

P Předčasné užívání stavby se nepředpokládá. Nutností uvedení stavebního objektu do provozu je TBZ, pokud ji daný objekt vyžaduje. Seznam TBZ je součástí přílohy A průvodní list.

r) Seznam výsledků zeměměřičských výsledků

Charakter stavby nevyžaduje specifické zeměměřičské činnosti.

B.2 Urbanistické a základní architektonické řešení

a) Urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Neřeší se.

b) Architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Neřeší se.

B.3 Stavebně technické a technologické řešení

B.3.1 Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

a) Popis celkové koncepce stavebně technického, technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

000 Objekty přípravy staveniště

Staveniště bude dle možností oploceno systémovým staveništním oplocením.

Plochy zařízení staveniště jsou předpokládány:

ZS1: Umístění: Vlevo trati (po směru kilometráže), v km 23,5 na pozemcích parc.č.4153/35 (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Ředitelství silnic a dálnic s. p., k.ú. Lidečko, ostatní plocha)
parc.č.4153/30 (vlastnické právo obec Lidečko, k.ú. Lidečko, ostatní plocha),
parc.č.3696 (vlastnické právo obec Lidečko, k.ú. Lidečko, ostatní plocha), **uvažována recyklační základna.**

Po ukončení stavby bude předmětná plocha uvedena do původního nebo předem sjednaného stavu.
Velikost: 4500 m².

Úprava povrchu, zpevnění: Plochu ZS zpevnit štěrkem betonovým recyklátem, panely nutno ochránit stávající inženýrské sítě.

Přístup na staveniště: Stávajícím sjezdem ze silnice I/57.

Účel: Výrobní a skladovací.

ZS2: Umístění: Vlevo trati (po směru kilometráže), v km 19,5 na pozemcích parc.č.2138/1 (k.ú. Lidečko, ostatní plocha),
parc.č.2152/2 (k.ú. Lidečko, ostatní plocha),
parc.č.2155/1 (k.ú. Lidečko, ostatní plocha),
parc.č.2157/1 (k.ú. Lidečko, ostatní plocha),
parc.č.2161/2 (k.ú. Lidečko, ostatní plocha),
parc.č.2170/1 (k.ú. Lidečko, ostatní plocha).

Po ukončení stavby bude předmětná plocha uvedena do původního nebo předem sjednaného stavu.
Velikost: 422 m².

Úprava povrchu, zpevnění: Plochu ZS zpevnit štěrkem, případně panely (nutno ochránit stávající inženýrské sítě).

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou (1), jízdou v ose stávající koleje.

Účel: Výrobní a skladovací.

ZS3: Umístění: v prostoru zpevněných ploch ZAST Lidečko ves v km 21,45 na pozemku parc.č.4198/1 (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní

organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, k.ú. Lidečko, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha).

Velikost: 766 m².

Úprava povrchu, zpevnění: Plochu ZS zpevnit šterkem, případně panely (nutno ochránit stávající inženýrské sítě).

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou v ose stávající koleje.

Účel: Výrobní a skladovací.

Využití této plochy je třeba koordinovat se zhotovitelem stavby konverze, pro práce na BTS, kabelových trasách

ZS4: Umístění: v km 22,4 na pozemku

parc.č.4152/5 (vlastnické právo Obec Lidečko, č. p. 467, 75612 Lidečko, k.ú. Lidečko, způsob využití jiná plocha, druh pozemku ostatní plocha),

parc.č.4198/1 (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, k.ú. Lidečko, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha).

Velikost: 693 m².

Úprava povrchu, zpevnění: Plochu ZS zpevnit, případně silničními panely tl.22 cm se šterkovým podsypem 10 cm (nutno zamezit znečištění silnice I/57 staveništní technikou a ochránit stávající inženýrské sítě).

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou v ose stávající koleje.

Účel: Výrobní a skladovací.

ZS5: Umístění: v prostoru zpevněných ploch ZAST Lidečko na pozemku parc.č.4200 (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, k.ú. Lidečko, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha).

Velikost: 2 196 m².

Úprava povrchu, zpevnění: Plochu ZS zpevnit šterkem, případně panely (nutno ochránit stávající inženýrské sítě).

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou v ose stávající koleje.

Účel: Výrobní a skladovací.

Využití této plochy je třeba koordinovat se zhotovitelem stavby konverze.

ZS6: Umístění: v prostoru zpevněných ploch ZAST Lidečko na pozemku parc.č.4200 (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, k.ú. Lidečko, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha).

Velikost: 1 110 m².

Úprava povrchu, zpevnění: Plochu ZS zpevnit šterkem, případně panely (nutno ochránit stávající inženýrské sítě).

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou v ose stávající koleje.

Účel: Výrobní a skladovací.

Využití této plochy je třeba koordinovat se zhotovitelem stavby konverze, nutné umožnění přístupu pro demontáž nadchodu, nástupiště

Zřízení zázemí stavby bude záležitostí zhotovitele stavby. Předpokládá se využití staveništních buněk a kontejnerů, mobilních kancelářských prostor a hygienických zařízení. Prostory budov v přilehlých ŽST objednatele lze využít pouze s jeho souhlasem.

Plochy zařízení staveniště v přílohách B.8.1, B.8.2, B.8.3 a B.8.4.

Zřízení zázemí stavby bude záležitostí zhotovitele stavby. Předpokládá se využití staveništních buněk a kontejnerů, mobilních kancelářských prostor a hygienických zařízení. Prostory rekonstruovaných budov objednatele lze využít pouze s jeho souhlasem.

Montážní a demontážní základna uvažována v prostoru ŽST Valašská Polanka.

Další uvažované plochy zařízení staveniště:

ZS1-M:

Umístění: v km 30,08 vlevo trati v blízkosti mostu v km 30,084 na pozemcích parc.č.3434 a parc.č.2794/1.

Velikost: 185 m².

Úprava povrchu, zpevnění: Plochu ZS zpevnit šterkem, případně panely (nutno ochránit stávající inženýrské sítě).

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou (MK) od I/57.

Účel: Výrobní a skladovací.

ZS2-M:

Umístění: v km 32,10 vpravo trati v blízkosti ZAST Leskovec.

Velikost: (54+83) m².

Úprava povrchu, zpevnění: Plochu ZS zpevnit šterkem, případně panely (nutno ochránit stávající inženýrské sítě).

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou (MK) od I/57.

Účel: Výrobní a skladovací.

110 Objekty kolejového svršku a spodku

V rámci úprav žel. svršku dojde k výměně stávajícího kolejového roštu za nový, pročištění a doplnění šterkového lože.

V rámci úprav žel. spodku dojde k doplnění/obnově odvodnění a sanaci zárubní zdi v km 21,960 – 22,150. Nová konstrukce pražcového podloží nebude zřizována.

120 Objekty dopravních ploch dráhy

SO121.11.01 zast. Lužná u Vsetína, nástupiště

Nástupištní hrana délky 140 m bude u obou nástupišť v km 26,288 – 26,428 tvořena prefabrikovanými dílci H. Výška nástupištní hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice.

SO121.13.01 zast. Leskovec, nástupiště

Nástupištní hrana délky 140 m bude u obou nástupišť v km 32,040 – 32,180 (km 32,182 u TK č. 2) tvořena prefabrikovanými dílci H. Výška nástupištní hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice.

140 Objekty mostů, propustků, zdí a konstrukcí

6* propustek – vždy celková náhrada za novou troubu nebo rám

2* sanace klenby, nadbetonování říms, nové zábradlí, sanace klenby, sanace spodní stavby

1* Nasazená deska na klenbu, nová izolace, nadbetonování říms, nové zábradlí, sanace klenby, sanace spodní stavby, přepočty, průzkum

1* nová ŽB deska na nových úložných prazích, podchycení spodní stavby

2* nový žb uzavřený rám

2* nová deska ZBN, nové úložné prahy, sanace spodní stavby

800 Objekty úpravy území

SO820.00.01 Horní Lideč - Vsetín, kácení

Rozsah kácení dřevin vychází z podrobného terénního Dendrologického průzkumu (Káňa, 2025). Celkem je navrženo k odstranění 27 stromů rostoucích mimo les. Dále jsou k odstranění navrženy zapojené porosty dřevin o celkové ploše 6147 m². Označení dřevin, jejich popis a zakreslení koresponduje s dendrologickým průzkumem a tabulkovou částí.

SO840.00.01 Horní Lideč - Vsetín, náhradní výsadba

Dle požadavků obcí k náhradní výsadbě bude vysazeno celkem 50 kusů dřevin (34 stromů a 16 keřů).

b) Celková bilance nároků všech druhů energií

V rámci projektu nedochází k novým nárokům ani k navýšení spotřeby žádného druhu energií (např. elektrická energie, plyn, tepla, vody), proto není požadováno posílení dodávek ze strany dodavatelů energií.

c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Viz. dokladová část E.3 Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí

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

Projekt nevznáší žádné nové požadavky na kapacity veřejných sítí, komunikačních vedení ani elektronických komunikačních zařízení veřejné komunikační sítě. Projekt se omezuje na stávajícími kapacitami infrastruktury a nevyžaduje její rozšíření ani posílení ze strany provozovatelů sítí.

e) Parametry technologie

V rámci tohoto projektu nejsou specifikovány žádné parametry technologie, jelikož předmětná stavba ani její účel nepředpokládají zavedení či využití žádné specifické výrobní technologie nebo technologických procesů.

B.3.2. Celkové řešení podmínek přípustnosti

a) Celkové řešení přístupnosti, se specifikací jednotlivých částí, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu na okolí

Využití stávajících komunikací a zřízení navržených provizorních přístupových cest bude projednáno a odsouhlaseno s příslušnými městskými a obecními úřady a s vlastníky příslušných pozemků v dalším stupni dokumentace. V dostatečném předstihu bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu vozovek, které budou využívány stavbou během provádění prací, bude pořízena fotodokumentace stávajícího stavu (to se týká silnic I., II., III. třídy, místních a účelových komunikací). Zpevnění polních cest, které budou sloužit pro příjezd na zařízení staveniště jednotlivých stavebních objektů, se provede posypem a zhutněním šterkodrtě. Alternativně je možné použít silniční panely. Místa vjezdu staveništních vozidel na veřejné komunikace budou označena dopravními značkami IP22 Výjezd vozidel stavby. Opravy poničených živých vozovek vlivem stavební činnosti jsou uvažovány takto. Odfrézují se poškozená místa do hloubky 50-70

mm, vyčistí se, opatří se spojovacím nátěrem z katioaktivní emulze v množství 0,3 kg/m² a vyplní se vrstvou ABS II v tloušťce 50-70 mm se zhutněním (technologie opravy bude zvolena dle místních podmínek a po dohodě se správcí komunikací). Odfrézovaný materiál se odveze na skládku dle zákona o odpadech.

b) Popis navržených opatření - zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby

Přístup na stavbu je více řešen v příloze B.10 této zprávy.

c) Popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů

Stavbou nedojde ke změně přístupnosti. Na některých objektech bude osazena SDZ B 16 Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez.

d) Bezbariérové užívání stavby

Stavba není bezbariérově přístupná.

B.3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby

Při užívání stavby budou dodržovány platné právní předpisy zejména zákon č. 309/2006 Sb., další požadavky na BOZP, nařízení vlády č. 591/2006 Sb., bližší minimální požadavky na BOZP při práci na staveništi. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na pozemku SŽ řeší předpis SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace dále SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace.

Posuzovaná stavba a úpravy objektů, navrhované v rámci této stavby, splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO. V místech, kde je třeba vyloučit přístup veřejnosti, budou osazeny výstražné tabule zákazu vstupu.

a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Ochrana před vlivy trakčního vedení je řešena dle platných norem a předpisů. Práce na trakčním vedení a v jeho blízkosti bude v beznapěťovém stavu, tj. trakční vedení bude vypnuto.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Korozní průzkum byl proveden a je doložen v části P.

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

c) opatření zabráňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy, jeho monitoring
Neřeší se.

d) *zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi*
Neřeší se.

e) *výjimky z norem a předpisů (resp. popis řešení odchýlného od řešení podle technické normy a zajišťujícího nejméně stejnou úroveň bezpečnosti jako řešení podle technické normy) ve vztahu k bezpečnosti při užívání stavby (např. omezení volného a schůdného manipulačního prostoru atd.)*

Výjimky z norem nejsou požadovány.

B.3.4. Základní technický popis stavebních objektů

a) Popis stávajícího stavu

110 Objekty kolejového svršku a spodku

V mezistaničním úseku Horní Lideč – Valašská Polanka se nachází stávající kolejový rošt s kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB6 s tuhým upevněním. Ve stávajícím kolejovém roštu nacházejí také ucelené úseky s dřevěnými pražci. V celém mezistaničním úseku je zřízena BK.

V ŽST Valašská Polanka se nachází stávající kolejový rošt s kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích a na betonových pražcích SB6 s tuhým upevněním. V celém mezistaničním úseku je zřízena BK.

V mezistaničním úseku Horní Lideč – Valašská Polanka se nachází stávající kolejový rošt s kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB6 s tuhým upevněním. Ve stávajícím kolejovém roštu nacházejí také ucelené úseky s dřevěnými pražci. V celém mezistaničním úseku je zřízena BK.

V úseku Horní Lideč – Valašská Polanka je původní odvodňovací zařízení zaneseno a je ve velké míře nefunkční. Místy je šířka drážního tělesa nedostatečná. V km 22,600 – 22,750 se opakovaně objevuje zbahnělé kolejové lože. V tomtéž úseku se nachází skalní svah zarostlý náletovou vegetací, ze kterého se uvolňují větší balvany.

V úseku Horní Lideč – Valašská Polanka je původní odvodňovací zařízení zaneseno a je ve velké míře nefunkční. Místy je šířka drážního tělesa nedostatečná.

Stávající kamenné hektometrovníky budou v celém úseku km 20,1 – 34,1 demontovány. Demontovány včetně základu budou taktéž stávající zajišťovací značky, a to v celém opravovaném úseku. Odbourány budou v celém opravovaném úseku taktéž veškeré bývalé základy po návěstidlech a dalších zařízeních, a to do úrovně min. 0,1 m pod úroveň upraveného terénu.

120 Objekty dopravních ploch dráhy

SO121.11.01 zast. Lužná u Vsetína, nástupiště

Stávající nástupiště výšky 300 mm nad temenem kolejnice je tvořeno deskami Sudop K (KD)145 uloženými na tvárnících Tischer a úložných blocích U. Nástupiště u TK č. 1 je zřízeno v km 26,279 – 26,485, nástupiště u TK č. 2 pak v km 26,265 – 26,405. Nástupiště u TK č. 2 je zřízeno z nových nástupištních desek. Přístupové plochy jsou tvořeny z betonové dlažby plošné a zámkové, či jsou nezpevněné.

SO121.13.01 zast. Leskovec, nástupiště

Stávající nástupiště výšky 300 mm nad temenem kolejnice je tvořeno deskami Sudop K (KD)145 uloženými na tvárnících Tischer a úložných blocích U. Nástupiště u TK č. 1 a 2 je zřízeno v km 31,974 – 32,200. Přístupové jsou nezpevněné. Zpevněné plochy jsou pouze pod přístřešky.

140 Objekty mostů, propustků, zdí a konstrukcí

Úprava geometrie koleje je minimální a nemění zatížení konstrukce od dopravy. U stávajících mostních objektů se parametry přechodnosti a přidružené rychlosti nemění a odpovídají platným TTP – viz příloha. Tyto parametry jsou garantovány správcem trati a mostních objektů.

TTP 308-

Tabulka 12

Změna č.: 33

Strana 1/1

Účinné od: 15.04.2025

12. DOVOLENÉ ZATÍŽENÍ TRATĚ (ČÁSTI TRATĚ) SVISLÝMI ÚČINKY VOZIDEL – SOUVISEJÍCÍ TRAŤOVÉ TŘÍDY ZATÍŽENÍ S PŘIDRUŽENOU RYCHLOSTÍ, ZATŘÍDĚNÍ TRATĚ PRO HNACÍ VOZIDLA PODLE PŘÍČNÝCH ÚČINKŮ NA ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK; REFERENČNÍ PROFILY

(Lúky pod Makytou) -

Začátek trati: H.Lideč st.hr. (km 21,110)

Konec trati: Hranice na M. (km 211,820)

Zatřídění hnacích vozidel podle svislých účinků na trať a hodnota příčných účinků hnacích vozidel na železniční svršek je stanovena v tabulce 1j předpisu SŽDC (ČD) D2/1 a IS REVOZ

Trať (úsek tratě)	Max. TTZ s přidruženou rychlostí	TTZ s maximální přidruženou rychlostí	Skupina přechodnosti	Referenční profil	Poznámky
1	2	3	4	5	6
Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč	D4/90		3	GCZ3	
Horní Lideč – Valašská Polanka	D4/80		3	GC	
Valašská Polanka – Vsetín	D4/95		3	GC	
Vsetín – Jablůnka	D4/90		3	GC	
Jablůnka – Valašské Meziříčí	D4/110		3	GC	
Valašské Meziříčí – Hranice na M. město	D4/120	D2/155	3	GC	
Hranice na M. město – Hranice na Moravě	D4/80		3	GC	

SO141.11.01 Horní Lideč - Valašská Polanka, most v km 21.684

Jedná se o stávající přesýpaný klenutý most o jednom otvoru o světlosti 5,0 m převádějící 2 koleje v širé trati přes Matochův potok a místní komunikaci obce Lidečko. Výška násypu v místě kolejového lože je 6,5m. Most byl v minulosti budován postupně, původní most (1925, nyní kolej č. 2) tvoří betonová klenba s kamennou spodní stavbou včetně šikmých svahových křídel a průčelními zdmi. Následovalo rozšíření mostu ve stejném konstrukčním řešení jako původní most (1936). Most je kolmý s délkou přemostění 5,0m, vzepětí klenby je 2,01m, tloušťka klenby ve vrcholu je 700 mm a v patě 850 mm. Celková šířka opěr je 28,8m. Minimální podjezdná výška je 3,7m. Na lici klenby je umístěn a připevněn metalický sdělovací kabel CETIN. MK pod mostem je v majetku obce Horní Lideč. Vodoteč je ve správě Povodí Moravy (IDVT 10192981).

SO141.11.02 Horní Lideč - Valašská Polanka, most v km 22.399

Jedná se o stávající přesýpaný klenutý most o jednom otvoru o světlosti 3,0 m převádějící 2 koleje v širé trati přes místní komunikaci obce Lidečko. Výška přesypávky je 5,1-6,8m. Most byl v minulosti budován postupně, původní most (1925, nyní kolej č. 2) tvoří betonová klenba

s kamennou spodní stavbou včetně šikmých svahových křídel a průčelních zdí. Následovalo rozšíření mostu ve stejném konstrukčním řešení jako původní most (1936).

Most je kolmý s délkou přemostění 3,0m, vzepětí klenby je 1,06 m, tloušťka klenby ve vrcholu je 600 mm a v patě 700 mm. Celková šířka opěr je 24,5m. Pod mostem je z velké části zachovaná původní kamenná dlažba.

SO141.11.03 Horní Lideč - Valašská Polanka, most v km 22.791

Jedná se o stávající klenutý most o jednom otvoru o světlosti 10,0 m převádějící 2 koleje v širé trati přes Pulčinský potok a silnici III třídy. Most byl budován postupně, původní most (nyní kolej č. 2) tvoří kamenná klenba s kamennou spodní stavbou včetně šikmých svahových křídel a čela. Následovalo rozšíření mostu ve stejném konstrukčním řešení jako původní most, vyjma kamenné klenby, ta je provedena jako betonová.

Most je kolmý s délkou přemostění 10,0m, vzepětí klenby je 5,0m. Celková šířka opěr je 16,0m. Dilatační spára oddělující obě konstrukční části motu se nachází 4,5 m od líce vtokové průčelní zdi mostu.

Stávající konstrukce mostu nesplňuje požadavky na přechodnost v širé trati VMP2,5.

SO141.11.04 Horní Lideč - Valašská Polanka, most v km 27.354

Jedná se o stávající most o jednom otvoru o světlosti 3,0 m. Most předvádí 2 koleje přes účelovou komunikaci, která slouží především pro správu výtlačného vodovodního řadu a přístupu k němu. Další využití této účelové komunikace je prakticky možné jen pro pěší. Výtlačný vodovodní řad a s ním související další kabelové sítě jsou v otvoru mostu situovány pod účelovou komunikací, která měla být při zřízení křížení vodovodu (po roce 1980) vytvořena kamennou dlažbou. Vodovodní řad je v ocelové chráničce a kabelová vedení podél vsetínské opěry jsou pod ochrannou deskou (zřejmě ŽLB prefabrikátem). Dlažba kopanou sondou nebyla zjištěna. Současný stav v mostním otvoru prakticky znemožňuje jakékoli jiné využívání komunikace pod mostem. K účelové komunikaci v mostním otvoru není přístup silničních vozidel ze strany od obce (ke koleji č.1) po sérii několika pozemků, které jsou v soukromém vlastnictví fyzických osob. Obec Lužná neplánuje ani výhledově napojit účelovou komunikaci v mostním otvoru na místní komunikace ve správě obce. Z pohledu obce slouží objekt pro křížení sítí ve správě VaK Vsetín s dráhou a pro pěší. Úhel křížení s přemostěvanou komunikací 90 °. Min. podjezdná výška je 2,5 – 2,8 m. (Původní podjezdná výška na vtokovém líci při zdvoukolejnění trati byla 2,85 m.) Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové, líc opěr vyzděn z kamene. Most je na obou stranách ukončen rovnoběžnými křídly s římsami, křídla betonová, líc vyzděn z kamene, na římsách je osazeno ocelové zábradlí.

SO142.11.01 Horní Lideč - Valašská Polanka, propustek v km 23.122

Stávající obdélníkový propustek se světlostí otvoru š. 1,5 x v. 2,0 m, křížení s tratí 88°, nosné betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové s kamenným obkladem, betonové úložné prahy, na obou stranách je propustek ukončen kolmými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Odvodňuje přilehlý strmý zalesněný svah a příkopu podél koleje č.2. Šířka propustku 8,8 m. Podélný spád dna propustku 3,0 %. Na vtokové straně (u koleje č.2) se nachází stávající přemostění vtokového úžlabí ocelovou chráničkou pro kabelové sítě. Propustek v širé trati. Původní konstrukce propustku bude vybourána.

SO142.11.02 Horní Lideč - Valašská Polanka, propustek v km 24.095

Dosavadní propustek s obdélníkovým světlým průřezem otvoru š. 0,8 x v. 1,2 m. Úhel křížení s tratí 89°, nosné betonové desky, opěry masivní betonové, betonové úložné prahy, na obou koncích

propustek ukončen kolmými betonovými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Na výtokové straně je čelní zeď doplněna kolmými betonovými svahovými křídly včetně říms. Výškový rozdíl TK dosavadní (na výtokové straně přilehlé) koleje č.1 a dna na výtoku je cca 10 m. Propustek odvodňuje přilehlý strmý zalesněný svah a odvodňovací příkopu podél koleje č.2 trati. Šířka propustku 22,8 m. Podélný spád propustku je 24,0 %. Otvorem propustku je vedeno dosavadní kabelové vedení NN. Propustek v širé trati. Konstrukce dosavadního propustku bude z části odstraněna, z části ponechána.

SO142.11.03 Horní Lideč - Valašská Polanka, propustek v km 27.621

Stávající propustek obdélníkového světlého průřezu š. 0,6 x v. 1,4 m, úhel křížení s tratí 88°, nosné betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové, betonové úložné prahy, na obou koncích propustek ukončen kolmými betonovými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Na propustku není, dodržena minimální tl. štěrkového lože, na výtokové straně je situováno ve vzdálenosti 1,0 m od čelní zdi přemostění odtokového úžlabí ocelovou konstrukcí kabelovodu. Propustek odvodňuje přilehlý strmý zalesněný svah a odvodňovací příkopu podél koleje č.2 trati. Šířka propustku 8,7 m. Podélný spád dna propustku je 5,0 %. Propustek v širé trati. Dosavadní konstrukce propustku bude odstraněna.

SO142.11.04 Horní Lideč - Valašská Polanka, propustek v km 27.909

Stávající propustek se světlým obdélníkovým průřezem š. 0,6 x v. 0,9 m, úhel křížení s dráhou 89°, nosné desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové, betonové úložné prahy, na obou koncích propustek ukončen kolmými betonovými čely s betonovými římsami bez zábradlí, v dosavadním stavu nedodržena minimální tl. kolejového lože, propustek zanesen (především v odtokovém korytě). Z tohoto důvodu je propustek částečně trvale zatopen. Zřejmým důvodem zanesení a zatopení propustku je nedostatečná kapacita a výškové umístění dalšího (na odtoku navazujícího) propustku, který je situován na sousedním soukromém pozemku (za oplocením dančí obory). Propustek odvodňuje přilehlý strmý zalesněný svah a příkopu odvodnění železničního spodku podél koleje č.2 trati. Šířka propustku 8,8 m. Podélný spád dna původního propustku je 0,5 %. Propustek v širé trati. Dosavadní konstrukce propustku bude odstraněna.

SO141.13.01 Valašská Polanka - Vsetín, most v km 29.724

Jedná se o stávající most o jednom otvoru o světlosti 3,0 m. Most předvádí 2 koleje přes účelovou komunikaci (pozemek) ve vlastnictví obce, úhel křížení s přemostěvanou překážkou 90°. Min. podjezdová výška je 3,20 m. Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové. Most je na obou koncích ukončen rovnoběžnými křídly s římsami, na římsách je osazeno ocelové zábradlí. Vzhledem ke stavu spodní stavby pod kolejí č. 2 (hodnocena správcem objektu jako nevyhovující =3) uvažovalo se nejprve o náhradě celé mostní konstrukce. To bylo po důkladném zvážení celé problematiky na jednání se správcem mostu přehodnoceno.

SO141.13.02 Valašská Polanka - Vsetín, most v km 30.084

Jedná se o stávající most o jednom otvoru o světlosti 9,12 m. Most předvádí 2 koleje přes místní komunikaci a vodní tok potok Veřečný, úhel křížení s přemostěvanou překážkou 60°. Min. podjezdová výška je 3,54 – 3,68 m. Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové, líc vyzděn z kamene. Most je na obou koncích ukončen šikmými svahovými křídly s římsami, křídla betonová, líc vyzděn z kamene, na římsách nosné desky je osazeno ocelové zábradlí. Na římsách křídel zábradlí osazeno není.

SO141.13.03 Valašská Polanka - Vsetín, most v km 30.324

Původní most o jednom otvoru o světlosti 3,0 m. Most předvádí 2 koleje přes polní cestu, úhel křížení s přemostňovanou překážkou 90°. Min. podjezdná výška je 2,61 m. Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové obložené kamenným zdivem. Most je na obou průčelích ukončen rovnoběžnými křídly s římsami, levá římsa (u koleje č.1) je podepřena ocelovou podpěrnou konstrukcí, aby se nezřítla. Na římsách je osazeno ocelové zábradlí. Vzhledem ke stavu spodní stavby pod kolejí č. 2 (hodnoceno správcem jako nevyhovující stav =3) bylo rozhodnuto o náhradě celé mostní konstrukce.

SO141.13.04 Valašská Polanka - Vsetín, most v km 32.469

Jedná se o dosavadní most o jednom otvoru o světlosti 6,82 m. Most předvádí 2 koleje přes místní komunikaci a vodoteč, úhel křížení s přemostňovanou překážkou 60°. Min. podjezdná výška je 3,40 m.

Nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými nosníky, opěry betonové, líc vyzděn z kamene. Křídla u koleje č.2 jsou rovnoběžná, u koleje č.1 je vsetínské svahové křídlo kolmé, lidečské šikmé. Křídla betonová, líc vyzděn z kamene, na římsách mostu a rovnoběžných křídlech je osazeno ocelové zábradlí. Na svahových křídlech u koleje č.1 zábradlí není.

SO142.13.01 Valašská Polanka - Vsetín, propustek v km 30.751

Stávající obdélníkový propustek se světlostí otvoru š. 1,0 x v. 1,3 m, křížení s tratí 90°, nosné betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové s kamenným obkladem, betonové úložné prahy. Na vtoku je propustek vybaven vtokovou jímkou a je ukončen kolmými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Odvodňuje přilehlý strmý svah a příkop podél trati. Šířka propustku 8,7 m. Podélný sklon dna propustku je 1,0 %. Nachází se v širé trati, ve směrovém oblouku. Stávající konstrukce propustku bude kompletně odstraněna. Na výtoku cca 7,0 m dále po směru toku se nachází vtokový objekt do meliorace.

SO142.13.02 Valašská Polanka - Vsetín, propustek v km 30.994

Stávající obdélníkový propustek se světlostí otvoru š. 1,0 x v. 1,0 m, křížení s tratí 90°, nosné betonové desky se zabetonovanými kolejnicemi, opěry masivní betonové s kamenným obkladem, betonové úložné prahy. Na vtoku je propustek vybaven vtokovou jímkou a je ukončen kolmými čely s betonovými římsami bez zábradlí. Odvodňuje přilehlý strmý svah, vodoteč a příkop podél trati. Šířka propustku 8,7 m. Podélný spád propustku je 1,0 %. Nachází se v širé trati, v přímém úseku. Stávající konstrukce propustku bude kompletně odstraněna. Na výtoku cca 7,0 m dále po směru toku se nachází vtokový objekt do meliorace.

SO144.11.01 - Horní Lideč - Valašská Polanka, zárubní zeď km 21,960 – 22,150

Stávající zárubní zeď v km 21,955 – 22,080 byla zřízena ve 30. letech 20. století jako tížná z prostého betonu. V patě zdi je zřízena zděná příkopová zídka, která je z důvodu sesouvání rozepřena pomocí rozpěr. Líc zdi trpí povrchovou degradací. Větší známky degradace jsou patrné v místech dilatačních spár.

800 Objekty úpravy území

Rozsah kácení dřevin a náhradní výsadby vychází z podrobného terénního dendrologického průzkumu.

b) Popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

110 Objekty kolejového svršku a spodku

Úprava geometrie koleje je minimální a nemění zatížení konstrukce od dopravy. U stávajících mostních objektů se parametry přechodnosti a přidružené rychlosti nemění a odpovídají platným TTP – viz příloha. Tyto parametry jsou garantovány správcem trati a mostních objektů.

TTP 308-

Tabulka 12
Strana 1/1

Změna č.: 33
Účinné od: 15.04.2025

12. DOVOLENÉ ZATÍŽENÍ TRATĚ (ČÁSTI TRATĚ) SVISLÝMI ÚČINKY VOZIDEL – SOUVISEJÍCÍ TRAŤOVÉ TŘÍDY ZATÍŽENÍ S PŘIDRUŽENOU RYCHLOSTÍ, ZATŘÍDĚNÍ TRATĚ PRO HNACÍ VOZIDLA PODLE PŘÍČNÝCH ÚČINKŮ NA ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK; REFERENČNÍ PROFILY					
(Lúky pod Makytou) - Začátek trati: H.Lideč st.hr. (km 21,110) Konec trati: Hranice na M. (km 211,820)					
Zatřídění hnacích vozidel podle svislých účinků na trať a hodnota příčných účinků hnacích vozidel na železniční svršek je stanovena v tabulce 1j předpisu SŽDC (ČD) D2/1 a IS REVOZ					
Trať (úsek tratě)	Max. TTZ s přidruženou rychlostí	TTZ s maximální přidruženou rychlostí	Skupina přechod- nosti	Referenční profil	Poznámky
1	2	3	4	5	6
Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč	D4/90		3	GC23	
Horní Lideč – Valašská Polanka	D4/80		3	GC	
Valašská Polanka – Vsetín	D4/95		3	GC	
Vsetín – Jablůnka	D4/90		3	GC	
Jablůnka – Valašské Meziříčí	D4/110		3	GC	
Valašské Meziříčí – Hranice na M. město	D4/120	D2/155	3	GC	
Hranice na M. město – Hranice na Moravě	D4/80		3	GC	

SO111.11.01 – Horní Lideč - Valašská Polanka, kolejový svršek

V rámci SO je uvažováno se snesením veškerých stávajících prvků zab. zařízení, které se nacházejí v úsecích s výměnou kolejového roštu. Obnova zab. zařízení je předmětem akce „ETCS“. Stávající pražcové kotvy ve stávajících přechodové oblasti v km 21,6 a v oblouku v km 21,9 – 22,1 budou výjmuty.

V rámci akce dojde ke kompletní výměně stávajícího kolejového roštu v TK č. 1 a 2 za nový rošt s kolejnicovými pásy tv. 60E2 dl. 120 m na nových betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním délky min. 2,6 m s rozdělením „u“. Ve vytipovaných úsecích budou vloženy kolejnice z materiálu R350HT. V úsecích s výběhy pojistných úhelníků budou použity speciální betonové pražce VPS s připravenými hmoždinkami pro pojistné úhelníky. V km 25,888 a km 25,928 budou demontována v obou kolejích dilatační zařízení.

Na ocelovém mostě v ev. km 25,938 budou v obou TK taktéž vyměněny stávající kolejnice S49 za nový tvar 60E2. Pro umožnění výměny budou po snesení kolejnic na stávajících mostnicích vyměněny stávající podkladnice S4M za nové podkladnice R4M. Při výměně dojde současně k výměně vrtulí za nové vrtule R2 včetně nových dvojitých pružných kroužků. Z důvodu použití nových delších vrtulí bude nutné prohloubit stávající otvory po vrtulích R1 cca na polovině mostnic. Stávající otvory v mostnicích budou před vložením nových vrtulí ošetřeny impregnačním přípravkem v takovém množství, aby při dotažení vrtulí došlo k jeho zjevnému vytlačení pod jejich

hlavu. Při výměně podkladnic dojde také výměně polyetylenových podložek pod podkladnici za nové a vložení nových pryžových položek pod patu kolejnice.

Současně s výměnou kolejnic na mostě budou upraveny pochozí plechy, které budou opatřeny novým antikoročním nátěrem. Do koleje budou vloženy taktéž nové vyšší pojistné úhelníky L 200×200×14. Veškeré stávající otvory v mostnicích po upevňovacích prvcích (vrtule, šrouby) budou před opětovnou montáží řádně ošetřeny impregnačním prostředkem. Na mostě se nachází v obou TK dilatační zařízení, které bude demontováno a v jeho místě budou vloženy nové dřevěné mostnice v počtu 3 ks pro každou kolej.

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. Zapuštěné nebo polozapuštěné kolejové lože bude zřízeno v úsecích se zárubní zdi a odvodňovacími žlaby typu UCH/UCB. Typ konkrétního tvaru kolejového lože je uveden v příslušných příčných řezech.

Bezстыková kolej bude zřízena v celém mezistaničním úseku.

Po provedení podbití bude provedena dynamická stabilizace, která bude součástí posledního podbití.

SO112.11.01 - Horní Lideč – Valašská Polanka, kolejový spodek

V celém úseku traťové koleje bude na místech daných projektem upraven tvar drážního tělesa a stezek. Stezky budou upraveny jako vodorovné. Úprava bude spočívat v strhnutí a odtěžení buřiny a nánosů, anebo v rozšíření za pomoci výzisku z čištění kolejového lože nebo pomocí gabionových vázaných košů. Vytěžený materiál bude na místě použit k zásypům a zbylý materiál bude odvezen a uložen na skládku. Navazující terén (svahy drážního tělesa mimo korunu) bude dle místních podmínek upraven ve sklonu 5 % a větším tak, aby odváděl srážkovou vodu směrem od koleje.

Rozšíření koruny zemního tělesa pomocí gabionů bude provedeno v následujících úsecích:

- km 21,730 – 21,850 u TK č. 1
- km 22,200 – 22,350 u TK č. 1
- km 22,910 – 23,020 u TK č. 1
- km 24,675 – 24,715 u TK č. 1
- km 26,835 – 26,925 u TK č. 1

Po odtěžení stávajícího terénu budou gabionové koše o příčném rozměru 0,5 × 0,5 m zřízeny na vodorovné skloněné základové spáře vyložené separační geotextilií na vrstvě srovnaného a zhutněného materiálu (výzisk z KL) tl. 100 mm. Gabiony budou tvořeny ze svařovaných ocelových sítí a vyskládány budou lomovým kamenem. Jejich horní povrch a bude tvořit drážní stezku z vrstvy ŠD fr. 8/16 a bude zřízen ve výšce dané projektem. Vzdušný líc a pata gabionů bude částečně prisypán dle místních podmínek materiálem z výkopů nebo výziskem z KL.

Vzhledem ke stávajícímu nevyhovujícímu stavu bude zřízeno v rámci akce nové odvodňovací zařízení. Stávající zanesené drážní příkopy budou reprofilovány tak aby dno příkopu bylo sníženo alespoň 300 mm pod pláň tělesa železničního spodku. Taktéž dojde v místech s polozapuštěným kolejovým ložem k odtěžení navážky do úrovně pláň tělesa železničního spodku. Vytěžený materiál bude částečně použit pro rozšíření drážního tělesa a částečně odvezen k uložení na skládce. V rámci stavby bude v TK č. 1 a 2 v níže uvedených úsecích zřízena nová konstrukční vrstva pražcového podloží, a to ze ŠD 0/32 v tl. min. 150 mm.

- km 21,950 – 22,150 – úsek zárubní zdi u Čertových skal
- km 22,600 – 22,750 – úsek u skalního odřezu

- km 26,280 – 26,430 – úsek zastávky Lužná u Vsetína

V km 22,600 – 22,720 u TK č. 2 bude stávající skalní svah v pásu o šířce cca 15–20 m ode dna příkopu očištěn od náletové vegetace a následně od zvětralé horniny.

SO111.12.01 - ŽST Valašská Polanka, kolejový svršek

V rámci SO je uvažováno se snesením veškerých stávajících prvků zab. zařízení, které se nacházejí v úsecích s výměnou kolejového roštu. Obnova zab. zařízení je předmětem akce „ETCS“.

V rámci rušení výhybky č. 7 (viz kapitola 9.1 Geometrické parametry koleje, část výhybky) bude snesena i část koleje č. 5, a to od výhybky č. 7 po první izolovaný styk za výhybkou (zhruba na úrovni stávající lampy č. 21). Kolej č. 5 bude nově zakončena kolejnicovým zarážedlem.

V rámci akce dojde ke kompletní výměně stávajícího kolejového roštu ve SK č. 1 a 2 za nový rošt s kolejnicovými pásy tv. 60E2 dl. 120 m na nových betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním délky min. 2,6 m s rozdělením „u“.

Kolejové lože bude v celém úseku zřízeno jako zapuštěné v základním tvaru dle předpisu S3 díl X. Bezstyková kolej bude zřízena v celém opravovaném úseku, tj. v km 28,438 – 29,108. Většina svarů bude provedena technologií stykové s odtavením. Pouze svary v místech závěrných svarů na koncích dlouhých svařených úseků a svary při navázání na stávající stav budou řešeny jako aluminotermické. Vzhledem k nepředvídatelnosti klimatických podmínek bude však možné po domluvě se zástupcem ST v rámci ustanovení předpisu SŽ S3/2 změnit postup a technologii zřizování bezstykové koleje. Navázání bezstykové koleje na stávající stav bude provedeno povolením upevňovadel, umožněním volné dilatace a zřízením nové upínací teploty na vzdálenost danou předpisem SŽ S3/2 od konce výměny kolejnic směrem do stávajících kolejí, resp. výhybek.

Navázání na stávající kolejnice S49 v TK č. 1 a 2 v km 28,438 a km 29,108 bude realizováno pomocí přechodových aluminotermických svarů. V TK č. 1 a 2 v km 28,431 – 28,438 a km 28,108 – 29,114 budou na dřevěné příčné a výhybkové pražce osazeny vystřídaně nové pražcové kotvy.

Koleje a výhybky budou podbity 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.

SO112.12.01 - ŽST Valašská Polanka, kolejový spodek

Součástí stavby je demontáž a opětovná montáž nástupišť v ŽST Valašská Polanka u SK č. 1 a 2 v nové zkrácené poloze.

Obě nástupiště budou v celé své délce demontována včetně základů. Po provedení výměny kolejového roštu a úpravě GPK budou obě nástupiště obnovena, a to u SK č. 1 v km 28,807 – 28,947 v délce 140 m a u SK č. 2 v km 28,664 – 28,805 v délce 140 m. Budou zřízena z užitého materiálu jako úrovně z desek K145 uložených oboustranně na základech z tvárnic Tischer a úložných bloků, a to dle vzorových řezů pro úrovně nástupiště. Výška nástupiště bude 250 mm nad temenem kolejnice. Příchod na nástupiště bude tvořen stávajícím úrovněm přechodem, který bude umístěn na stávající poloze a bude obě nástupiště půlit. Z úrovně přechodu bude výškový rozdíl nástupištní hrany vyrovnán na obě strany pomocí desek, které budou nejbližší přechodu, uložených ve sklonu max. 8,3 %. Konce nástupišť budou tvořit 3 desky uložené ve sklonu. Veškeré prvky budou uloženy na cementovou maltu MC10. Úložné bloky pak budou uloženy na vrstvě podkladového betonu C16/20 tl. min. 100 mm.

Přechod bude demontován a po výměně kolejového roštu a provedení úpravy GPK bude opětovně zřízen. Taktéž přístupová komunikace bude demontována a podle nové výškové polohy přechodu bude opětovně zřízena z užití dlažby a nových obrubníků uložených v betonovém loži.

SO111.13.01 – Valašská Polanka - Vsetín, kolejový svršek

V rámci SO je uvažováno se snesením veškerých stávajících prvků zab. zařízení, které se nacházejí v úsecích s výměnou kolejového roštu. Obnova zab. zařízení je předmětem akce „ETCS“. Stávající pražcové kotvy ve stávajících přechodové oblasti v km 31,1 budou vyjmuty.

V rámci akce dojde ke kompletní výměně stávajícího kolejového roštu v TK č. 1 a 2 za nový rošt s kolejnicovými pásy tv. 60E2 dl. 120 m na nových betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním délky min. 2,6 m s rozdělením „u“. Ve vytipovaných úsecích budou vloženy kolejnice z materiálu R350HT.

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. Zapuštěné nebo polozapuštěné kolejové lože bude zřízeno v úsecích s odvodňovacími žlaby typu UCH/UCB. Typ konkrétního tvaru kolejového lože je uveden v příslušných příčných řezech.

Bezстыková kolej bude zřízena v celém mezistaničním úseku.

Po provedení podbití bude provedena dynamická stabilizace, která bude součástí posledního podbití.

SO112.13.01 - Valašská Polanka - Vsetín, kolejový spodek

Obě stávající nástupiště v bývalé zastávce Ústí u Vsetína budou kompletně v celé své délce sneseny a rozebrány.

V celém úseku traťové koleje bude na místech daných projektem upraven tvar drážního tělesa a stezek. Stezky budou upraveny jako vodorovné.

Rozšíření koruny zemního tělesa pomocí gabionů bude provedeno v následujících úsecích:

- km 31,910 – 31,950 u TK č. 2
- km 31,965 – 31,990 u TK č. 2

Vzhledem ke stávajícímu nevyhovujícímu stavu bude zřízeno v rámci akce nové odvodňovací zařízení. Nově zřízený odpařovací příkop bude opatřen na svazích kombinovanou protierozní ochranou tvořenou osetím travním semenem a položení rohoží např. z kokosového vlákna.

Stávající zanesené drážní příkopy budou reprofilovány tak aby dno příkopu bylo sníženo alespoň 300 mm pod pláň tělesa železničního spodku. Taktéž dojde v místech s polozapuštěným kolejovým ložem k odtěžení navážky do úrovně pláň tělesa železničního spodku.

V rámci stavby bude v traťových kolejích č. 1 a 2 v níže uvedených úsecích zřízena nová konstrukční vrstva pražcového podloží, a to ze ŠD 0/32 v tl. min. 150 mm.

– km 32,030 – 32,190 – úsek zastávky Leskovec

Vytěžený materiál bude odvezen na skládku. Zemní pláň bude příčně střechovitě vyspádována ve sklonu 5 %. Pláň tělesa železničního spodku bude vodorovná. Konstrukční vrstva bude řádně zhutněna a budou na ní provedeny ověřovací statické zatěžovací zkoušky v počtu 2 ks na úsek.

SO115.10.01 – Horní Lideč – Vsetín, výstroj trati

Staničníky

V celém úseku Horní Lideč – Vsetín (km 20,100 – 34,100) budou osazeny nové staničníky ve formě plechových tabulí o rozměru 320 × 610 mm. Staničníky v km 20,4 – 21,0 umístí stavba „Sanace svahu Lidečko“. Staničníky budou umístěny v souladu s výjimkou z předpisu SŽDC M21. Staničníky s lichou hodnotou hektometru se umístí z vnější strany tratě vlevo, staničníky se sudou hodnotou hektometru se umístí z vnější strany tratě vpravo vzhledem ke směru růstu staničení.

V mezistaničním úseku budou staničníky umístěny pomocí objímek na stožárech TV a budou umístěny tak, aby byla zajištěna jejich viditelnost (např. využití konzol u stožáru se závažím).

Ve stanici ŽST Vlašská Polanka budou staničníky v km 28,5 – 29,1 umístěny na nízkém sloupku o průměru 60 mm mezi kolejemi č. 1 a 2 tak, aby nezasahovaly do průjezdného průřezu. Sloupek bude zabetonován v betonové patce v betonové patce min. hloubky 800 mm a bude opatřen víčkem. Ostatní staničníky ve stanici budou umístěny na stožáry TV v souladu s výše popsanou výjimkou z předpisu SŽDC M21.

Staničníky budou opatřeny informací o přisušeném TUDU a přesným doměrkem. Staničníky musí být osazeny až po provedení osazení zaj. značek do základů TV v rámci akce „Konverze“.

Sklonovníky

V celém úseku Horní Lideč – Vsetín (km 20,015 – 34,871) budou osazeny nové sklonovníky. Stávající sklonovníky budou demontovány včetně betonových patek. Sklonovníky budou umístěny na sloupku o průměru 60 mm opatřeném víčkem. Sloupek bude zabetonován v betonové patce min. hloubky 800 mm. Sklonovníky budou umístěny vně koleje pro každou kolej zvlášť.

Tabule před zastávkou

Stávající tabule před zastávkou zastávek Lidečko, Lužná u Vsetína a Leskovec budou demontovány včetně betonových patek. Nové tabule před zastávkami Lužná u Vsetína a Leskovec budou umístěny na dvou sloupcích o průměru 60 mm opatřených víčky. Sloupek bude upevněn v hliníkové patce umístěné na betonové patce min. hloubky 800 mm. Tabule před zastávkou budou umístěny vstřícně vně kolejí pro každou kolej zvlášť.

Návěstidla pro práci pluhu

Stávající návěstidla pro práci pluhu v celém úseku, kde probíhá výměna kolejového roštu (km 22,500 – 34,100) budou demontována včetně betonových patek. Nová návěstidla pro zastavení a započetí práce pluhu budou umístěna na ocelovém sloupku o průměru 60 mm opatřeném víčkem. Sloupek bude zabetonován v betonové patce min. hloubky 800 mm. Návěstidla budou umístěna vstřícně vně koleje pro každou kolej zvlášť.

120 Objekty dopravních ploch dráhy

SO121.11.01 zast. Lužná u Vsetína, nástupiště

Nástupištní hrana délky 140 m bude u obou nástupišť v km 26,288 – 26,428 tvořena prefabrikovanými dílci H. Výška nástupištní hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice. Konce nástupišť budou tvořeny monolitickou betonovou zídou z betonu C20/30 tl. 300 mm s hloubkou založení min. 1,0 m pod niveletou koleje. V km 26,287 u TK č. 2 budou zřízeny schody z užitých tvárnic Tisher. V km 26,287 u TK č. 1 bude zřízen přístup pomocí rampy se klonem 8 %. Z vnější strany bude tvořen prefabrikovanými dílci, ze strany od koleje bude tvořen náspem s obrubníkem. Vnější hrana nástupišť bude tvořena betonovými obrubníky min. šířky 100 mm uloženými v betonovém loži tl. 100 mm. V km 26,362 - 26,428 bude vnější nástupištní hrana u nástupiště u TK č. 1 tvořena prefabrikovanými nástupištními dílci L.

Odvodnění nástupišť budou tvořit podélné trativody z perforovaného plastového potrubí DN 150 pod nástupišti v km 26,288 – 26,429 u TK č. 1 a v km 26,286 - 26,428 u TK č. 2. Trativodní žebro bude po obvodu vyloženo separační geotextilií a bude vyplněno kamenivem fr. 16/32. Budou zřízeny trativodní plastové šachty o průměru min. 400 mm v celkovém počtu 9 ks, z toho přímo v nástupišti v počtu 5 ks. Poklopy šachet budou umístěny v úrovni pochozí plochy nástupišť a budou zřízeny dle vzorového listu Ž8 10.4.203 jako jednosegmentový poklop pro zadláždění. Ostatní šachty mimo plochu nástupiště budou opatřeny plastovým poklopem.

Vyústění trativodu u TK č. 1 bude provedeno monolitickou trativodní výustí na terén. Vyústění trativodu u TK č. 2 bude v km 26,429 provedeno do betonové monolitické horské vpusti.

Horská vpust v km 26,429 u TK č. 2 bude provedena jako betonová monolitická o vnějších půdorysných rozměrech 1,5 × 0,9 m opatřená ocelovou mříží. Horská vpust bude svým dnem navazovat na podélné odvodnění tvořené příkopovými žlaby J velkými.

Odvodnění plochy nástupiště bude provedeno příčným sklonem 2 % směrem od koleje. U nástupiště u TK č. 2 bude z tohoto důvodu v km 26,288 – 26,315 a km 26,327 – 26,428 zřízen u paty svahu zpevněný příkop z tvárnic TZZ4a uložených v betonovém loži tl. 100 mm, který bude přímo navazovat na vnější hranu nástupištní plochy. Příkop bude v km 26,429 končit v horské vpusti. Příkop bude v oblasti zpevněné plochy pod schodištěm převeden pomocí prahové vpusti s mřížkou min. šířky 250 mm a min. hloubky dna 170 mm. Prahová vpust bude uložena v betonovém loži tl. 100 mm. Podélný sklon příkopu a prahové vpusti bude totožný s podélným sklonem koleje a nástupiště.

Podél nástupiště u TK č. 2 bude zřízen i dešťový svod z plastového potrubí DN 200 který bude začínat ve stávající šachtě v km 26,313 a vyústěn bude na konci nástupiště do společné horské vpusti. Svod bude opatřen 2 ks šachet umístěných v nástupišti s poklopy řešenými dle vzorového listu Ž8 10.4.203.

Pro umožnění odtoku vody z prostoru koleje bude základ nástupištních dílců H proveden dle vzorového listu Ž8 4.2.203. V základu z betonu C30/37 bude skrz celou šířku základu vložena vedle sebe série potrubí DN 100 ve sklonu 5 % směrem od koleje v maximální osové vzdálenosti 1,0 m. Vtok i výtok bude opatřen separační geotextilií min. 300 g/m².

Konce nástupišť budou označeny návestidlem konec nástupiště a tabulkou s piktogramem zákaz vstupu na jednotném sloupku o průměru 60 mm s hliníkovou patkou ukotvenou v betonové patce. Současně budou osazeny tabule s názvem stanice, určením směru a označení sektorů na nástupišti u obou kolejí. Cedule s názvy a č. nástupiště budou na sloupcích o průměru 60 mm s hliníkovou patkou ukotvenou v betonové patce min. hl. 800 mm, označení sektorů bude zavěšeno na osvětlovacích stožárech. Provedení tabulí, jejich grafika a umístění budou odpovídat aktuální verzi uvedené v grafickém manuálu SŽ a SM118. Před jejich výrobou bude grafický návrh tabulí odsouhlasen ze strany SŽ.

Přístupové komunikace a plocha pod přístřeškem budou dle projektu zpevněny zámkovou dlažbou o rozměrech 200 × 200 mm tl. 60 mm bez sražených hran. Okraje komunikací budou zpevněny chodníkovým obrubníkem. Ten bude v místech daných projektem zvýšený nad povrch dlažby a bude tvořit vodící linii. V ostatních případech bude jeho horní povrch v úrovni dlažby. Skladba podkladních vrstev je stejná jako v případě dlažby na nástupišti.

SO121.13.01 zast. Leskovec, nástupiště

Nástupištní hrana délky 140 m bude u obou nástupišť v km 32,040 – 32,180 (km 32,182 u TK č. 2) tvořena prefabrikovanými dílci H. Výška nástupištní hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice. Konce nástupišť budou tvořeny monolitickou betonovou zídou z betonu C20/30 tl. 300 mm s hloubkou založení min. 1,0 m pod niveletou koleje. Vnější hrana nástupišť bude tvořena

betonovými obrubníky min. šířky 100 mm uloženými v betonovém loži tl. 100 mm. V km 32,040 - 32,090 bude vnější nástupištění hrana u nástupiště u TK č. 1 tvořena prefabrikovanými dílci PU3. Přístřešek u TK č. 1 bude přesunut do nové polohy a výšky dle projektu. Pro přesunutý přístřešek bude zřízen nový základ dle typového listu. Elektroinstalace pro osvětlení přístřešku bude znovu zřízena a přezkoušena. Zrušena a znovuzřízena bude taktéž vsakovací šachta ze stávajících ŽB trub a nového zásypu.

Konce nástupišť budou označeny návěstidlem konec nástupiště a tabulkou s piktogramem zákaz vstupu na jednotném sloupku o průměru 60 mm s hliníkovou patkou ukotvenou v betonové patce. Současně budou osazeny tabule s názvem stanice, určením směru a označení sektorů na nástupišti u obou kolejí. Cedula s názvy a č. nástupiště budou na sloupcích o průměru 60 mm s hliníkovou patkou ukotvenou v betonové patce min. hl. 800 mm, označení sektorů bude zavěšeno na osvětlovacích stožárech. Provedení tabulí, jejich grafika a umístění budou odpovídat aktuální verzi uvedené v grafickém manuálu SŽ a SM118. Před jejich výrobou bude grafický návrh tabulí odsouhlasen ze strany SŽ.

Přístupové komunikace budou dle projektu zpevněny zámkovou dlažbou o rozměrech 200 × 200 mm tl 60 mm bez sražených hran. Okraje komunikací budou zpevněny chodníkovým obrubníkem. Ten bude v místech daných projektem zvýšený nad povrch dlažby a bude tvořit vodící linii. V ostatních případech bude jeho horní povrch v úrovni dlažby. Skladba podkladních vrstev je stejná jako v případě dlažby na nástupišti.

140 Objekty mostů, propustků, zdí a konstrukcí

SO141.11.01 Horní Lideč - Valašská Polanka, most v km 21.684

Před započítáním stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovisek včetně kořenového systému.

Stávající konstrukce klenby i spodní stavby bude zachována, nebude se zasahovat do násypu nad objektem. Průjezdový profil je zachován.

Rub klenby bude opatřen těsnicí injektáží polyuretanovou pryskyřicí, v místě dilatačních a pracovních spár bude těsnicí injektáž zhuštěna.

Sanační práce budou provedeny na betonových plochách i kamenném zdivu opěr, křídel a průčelních zdí. Sanace betonových ploch spočívá v reprofilaci povrchů do 20mm nebo 50mm, injektáží trhlin, aplikaci sjednocující stěrky a provedení ochranného nátěru betonové konstrukce. Sanace kamenných konstrukcí spočívá v očištění a přespárování kamenného zdiva křídel a průčelních zdí cementovou maltou, na opěrách bude provedena ochranná obetonávka z provzdušněného betonu odolného proti CHRL do výšky 800mm nad obrubou. Na stávajících průčelních zdech a stávajících šikmých svahových křídlech mostu budou přibetonovány nové monolitické římsy. Na nové římsy bude osazeno nové úhelníkové zábradlí. Za křídly bude proveden pás odláždění v šířce 1,0m dle MVL 102, za průčelními zdmi bude proveden pás odláždění v šířce 2,0m.

Metalický sdělovací kabel CETIN bude po předchozí dohodě se správcem pravděpodobně v průběhu sanačních prací vyvěšen a po dokončení přikotven zpět na líc klenby.

V místě přemostované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a osazeno značení B16.

SO141.11.02 Horní Lideč - Valašská Polanka, most v km 22.399

Před započítím stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovisek včetně kořenového systému.

Stávající konstrukce klenby i spodní stavby bude zachována, nebude se zasahovat do násypu.

Rub klenby bude opatřen těsnicí injektáží polyuretanovou pryskyřicí.

Sanační práce budou provedeny na betonových plochách i kamenném zdivu opěr, křídel a průčelních zdí. Sanace betonových ploch spočívá v reprofilaci povrchů do 20mm nebo 50mm, injektáží trhlin, aplikaci sjednocující stěrky a provedení ochranného nátěru betonové konstrukce. Sanace kamenných konstrukcí spočívá v očištění a přespárování kamenného zdiva opěr, křídel a průčelních zdí cementovou maltou. V místě dilatačních a pracovních spár budou za účelem odvedení vody osazeny svodnice, které budou vyústěny na kamennou dlažbu komunikace pod mostem.

Na stávajících průčelních zdech a stávajících šikmých svahových křídlech mostu budou přibetonovány nové monolitické římsy. Na nové římsy bude osazeno úhelníkové zábradlí. Za průčelními zdmi bude proveden pás odláždění v šířce 2,0m a za křídly bude proveden pás odláždění o šířce 1,0m dle MVL 102.

Stávající kamenná dlažba pod mostem bude očištěna a sanována. Sanací se

V místě přemostované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a bude umístěno značení B16.

SO141.11.03 Horní Lideč - Valašská Polanka, most v km 22.791

Před započítím stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovisek, místě křídel provést včetně odstranění kořenového systému).

V novém stavu je požadováno splnění přechodnosti v širé trati VMP2,5. Na mostě bude provedeno uzavřené kolejové lože. Splnění VMP2,5 bude provedeno rozšířením mostu v rámci nasazené desky s čelními zdmi a římsami. Vpravo vedle koleje č. 2 bude umístěn rezervní kabelový žlab typu TK2. Veškeré nové i stávající kabelové vedení v místě mostního objektu bude vedeno v přilehlé stávající kabelové lávce na vtokové straně mostu (kolej č. 2).

V rámci stavebních prací dojde k odbourání části stávajících čel po úroveň nové ŽB desky. Nová železobetonová deska s čelní zídou a římsou bude do zbytku čelních zdí přikotvena. Železobetonová deska byla zvolena z důvodu opatření proti překlopení čelních zdí. Přechod mezi uzavřeným a otevřeným ložem bude proveden pomocí přechodových zídek. Celá nová konstrukce bude přesahovat přes obrys stávajícího mostu.

Horní hrana desky bude v podélném směru vyspádována střechovitě, od osy mostu ve 2%. Na konci NK bude ve stejném spádu navázaná mezilehlá izolace ve stejném spádu, která bude končit v drenážním příčném žeburu. Drenáž bude umístěna na konci celého SVI. Přesné umístění drenáže je určeno sklonem 1:1 od paty opěry na rubové straně mostu po průsečík s SVI. Vyústění drenáže bude provedeno jednostranně na výtakovou stranu mostu v žel. spodku. Toto vyústění bude odlážděno.

V prostoru ohraničeném sklonem 1:1 od paty opěry bude svah žel. spodku těsněn bentonitovou rohoží s geobuňkovým systémem navazující na volně ložený SVI.

Stávající konstrukce mostu (NK, opěry a křídla) zůstane zachována, v rámci stavebních prací dojde k sanaci stávajících kamenných (očištění a přespárování zdiva) a betonových konstrukcí (reprofilace a sjednocení vzhledu) v celém rozsahu.

Na stávajících svahových křídlech bude přibetonována nová římsa. Za křídly bude proveden pás odláždění dle MVL 102.

Na římsách na mostě a svahových křídlech bude osazeno ocelové úhelníkové zábradlí dle MVL 720. Zábradlí na mostě bude opatřeno výplní proti odletujícímu štěrku.

V místě přemost'ované silnice III. třídy je ve stávajícím stavu označena podjezdná výška klenby. Koknrétně se jedná o svislé dopravní značení B16 – „4,3m“, A6a a značení P7 a P8 určující přednost v jízdě. Toto značení bude případně upraveno v rámci stavebních prací, na základě požadavků vznesených správcem silnice III. třídy (ŘSZK, p. o.).

V rámci projektové dokumentace bude vyřešeno DIO po dobu prováděných prací na mostě, včetně omezení autobusové dopravy a průjezdnosti IZS.

Byl proveden stavebně technický průzkum i IG průzkum, které jsou součástí PD a jejichž výsledky jsou zahrnuty ve statickém výpočtu stavebního objektu.

SO141.11.04 Horní Lideč - Valašská Polanka, most v km 27.354

Před započatím stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovin včetně kořenových systémů. Most je navržen na profil VMP 2,5 v obou kolejích, vně koleje č.2 v kolejovém loži je navržen prostor pro uložení kabelových žlabů o šířce 380 mm. Na mostě bude zřízeno uzavřené kolejové lože. Splnění VMP 2,5 bude provedeno rozšířením mostu. Úložné prahy na obou opěrách budou oboustranně konzolovitě vyložené přes líc dosavadních průčelních zdí o cca 0,65 m.

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová deska. Dosavadní NK se odbourá. Celková délka desky bude 5,20 m. Boční zajištění žlabu kolejového lože na desce bude čelními zídками šířky 310 mm, na kterých budou nadbetonovány římsy šířky 470 mm. Horní povrch desky bude v podélném směru spádovaný střechovitě s oboustranným sklonem 2,0 % za rub úložných prahů. Tloušťka desky bude ve středu rozpětí 400 mm, v místě uložení 370 mm. Deska bude končit v podélném směru zkosením 100/100. Dolní povrch desky bude vodorovný. Celková šířka úložných prahů a desky v úrovni uložení desky bude 10,06 m. Římsy s vnějším přesahem 0,10 m přes líc zídek na desce i rovnoběžných křídlech. Přestože je nová železobetonová deska navrhována v minimální tloušťce, dojde ke snížení dolního líce desky proti dosavadnímu stavu, ke snížení podchodné výšky NK. Bude projednáno s obcí i s VaK Vsetín.

Původní opěry a křídla mostu pod úrovní nových úložných prahů zůstanou zachovány především proto, že zakládáním nových opěr i odbourání původních by došlo k ohrožení vodovodního řádu. Po jednání s VaK Vsetín bylo zjištěno, že provoz vodovodního výtlačku nesmí být ohrožen. Přerušování provozu je možné jen v řádu několika hodin. Navíc je most prakticky nepřístupný pro těžkou mechanizaci z pozemních komunikací. Nosná konstrukce ŽB desky bude uložena na úložných prazích, ty budou provedeny po odbourání původních úložných prahů a části opěr do požadované výšky. Do stejné úrovně se odbourají i rovnoběžná křídla. Každý úložný práh bude podporován 11-ti mikropilotami. Také každé rovnoběžné křídlo bude na konci (směrem do trati) podporováno 1 mikropilotou. Mikropiloty budou zřízeny v potřebné délce dle statického výpočtu, budou provrtány přes dřívky původních opěr a křidel. Délkový rozměr úložných prahů od líce po rub bude 1,9 m. Výška úložných prahů bude v lici opěry cca 0,70 m. Horní povrch úložných prahů bude vytvarován tak, aby nosná deska byla osazena do ozubů (s rozpěrákovým účinkem, tvar uložení desky do ozubů dle MVL 511). Za konci křidel budou osazeny úhlové zídky v délce cca 2,0 m pro umožnění zřízení přechodu kolejového lože z mostu do širé trati dle MVL 102. Na úhlových zídkách bude provedena římsa, která bude navazovat na tvar římsy na křídlech. Na římsách bude instalováno nové třímadlové ocelové zábradlí.

Na stávajících zachovaných opěrách a křídlech budou provedeny sanační práce včetně výplňové injektáže.

Za rubem opěr budou provedeny výkopy pro uložení rubové drenáže s návazností na nové konstrukce spodní stavby.

Pod mostem bude provedena dlažba z lomového kamene do betonového lože proto, aby bylo umožněno bezproblémové převedení odvodnění koleje č.2 otvorem mostu. Podchodná výška pod mostem bude min. 2,5 m.

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude použito záporové pažení zřízené cca v ose os pro rozdělení výstavby do jednotlivých etap.

SO142.11.01 Horní Lideč - Valašská Polanka, propustek v km 23.122

Nový propustek z prefabrikovaných ŽB patkových trub DN 1200 s těsněním proveden dle MVL 649. V obou kolejích navržen profil VMP 2,5. Úhel křížení s tratí 90°. Propustek bude založen plošně na monolitické ŽB desce tl. 200 mm na výtoku se zesíleným základem a s podkladní vrstvou z betonu tl. 100 mm. Ukončení propustku na vtoku kolmým ŽB čelem š. 800 mm na ŽB základu š. 1,1 m. Čelní zeď s monolitickou ŽB římsou š. 450 mm bez zábradlí (zdůvodnění do TZ). Římsa bude částečně součástí drážní stezky. Ukončení na výtokové straně prefabrikovanou ŽB koncovou troubou se šikmým čelem. Vtokový a výtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm lemován betonovým obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění ve směru toku bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku.

Návaznost vtokové části propustku na odvodnění podél koleje č.2, které je navrženo ze žlabů typu UCB 0, bude provedeno ukončením UCB žlabu a následným zatrubněním z korugovaných trub PP SN8 DN 400 vyústěných v odlážděné části svahování vtokové části, kde budou trouby seříznuty dle průběhu svahování. Podélný spád zatrubnění bude směřován směrem k propustku. Ukončení žlabů UCB 0 bude cca 5 m na obě strany od ukončení nové římsy. Čela žlabů budou zabetonována betonovou stěnou tl. 200 mm s kari sítí. Na vtokové straně bude mezi koncem odláždění vtokové části a ukončením UCB žlabů (nad zatrubněním) provedeno navázání odvodnění podél koleje č.2 na odláždění pomocí příkopy z betonových žlabovek š. 600 mm v délce 3,0 m od konce dlažby směrem do trati. Následně budou příkopy plynule vysvahovány k horní hraně ukončení UCB žlabů (do úrovně drážní stezky). Na výtokové straně bude provedeno vyústění trativodů v odláždění.

Šířka nového propustku bude 13,0 m. Podélný spád dna propustku bude 3,0 %. Propustek bude proveden v jedné etapě za výluky obou kolejí. Při výkopových pracích bude na vtokové straně provedeno pažení z larzen III n stávajících betonových základů kabelové lávky.

SO142.11.02 Horní Lideč - Valašská Polanka, propustek v km 24.095

Stávající propustek bude odbourán do požadované úrovně pro zřízení nového propustku z rámových prefabrikátů. Rekonstruovaný propustek bude obecně ve stejném místě (ve stejné ose) s tím, že úhel křížení nového propustku bude 90°. Vzhledem k tomu, že spád dna nových rámových prefabrikátů je omezen (do 5-ti %), bude výtok z koncového prefabrikátu mnohem výše proti dosavadnímu stavu (výška propustku bude proti původnímu stavu menší). Značná část zdíva původního propustku především na výtokové straně zůstane zachována. Na původní dlažbu ponechané části propustku bude uložena drenážní trouba (min. DN 150) pro oddrenážování průsaků. Trouba drenáže ve spádu původního dna bude vyústěná následně do odtokového koryta. Otvor v původní čelní zdi na výtoku bude zaslepen (zdí) a zbylá část ponechaného prostoru otvoru původního propustku bude vyplněna betonem C16/20. Prostor na výtoku mezi svahovými křídly vně původní výtokové čelní zdi bude zasypána hutněným zásypem z nového materiálu dle předpisu S4 příloha 24. Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustů s těsněním se světlostí otvoru š. 1,0 x v. 2,0 m, křížení s tratí 90°. Průjezdni profil obou kolejí VMP 2,5. Prefabrikáty nového propustku budou uloženy

plošně na monolitické ŽB desce tl. 300 mm s podkladním betonem tl. 100 mm. Ukončení desky na obou koncích monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Ukončení propustku na vtoku i výtoku prefabrikovanými ŽB koncovými svahovými prefabrikáty (se šikmým ukončením). Na obou prefabrikátech koncových rámových propustí bude provedena monolit. ŽB římsa š. 450 mm se zábradlím z úhelníků dle MVL 720. Na šikmých svahových stěnách koncových prefabrikátů propustku bude nadbetonována monolitická ŽB římsa š. 300 mm, která bude opatřena zábradlím z úhelníků dle MVL 720 ukončeným ve výšce 2,0 m nade dnem. Zábradlí na římsě stropní příčle bude na toto zábradlí bezprostředně navazovat. Vtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm a bude lemován obrubníkem š. 100 mm. Výtoková část bude tvořena 20-ti výškovými stupni z dlažby z lomového kamene tl. 200 mm v bet. loži tl. min. 100 mm. Tyto stupně budou oboustranně lemovány betonovými pasy š. 200 mm vyvýšenými o 100 mm nad stupni. Za rubem pasů lemujících stupně v podélném směru do tratí bude provedeno odláždění z dlažby z lomového kamene v betonovém loži lemováno ukončujícím betonovým obrubníkem š. 100 mm. Odláždění odtokového koryta po jeho obou stranách pásem odláždění o šířce 1,0 m dle MVL 102. V postupných vzdálenostech po 3,0 m za výtokovým prefabrikátem bude proveden příčný stabilizační betonový práh odtokového koryta. Kaskáda bude ukončena betonovým čelem š. 200 mm s koncovým betonovým prahem š. 400 mm. Výtok z čela bude navazovat na stávající terén s 100 mm vyvýšeným přelivem. Všechny stupně a plochy dna výtokové části, které budou ve styku s odtékající vodou, budou provedeny ve sklonu 5,0 %. Ukončení odláždění ve směru toku bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Na vtokové i výtokové straně bude upravena návaznost příkop odvodnění železničního spodku na odláždění. Vpravo ve směru staničení tratě, podél koleje č.2, bude nad propustkem uložen nový kabelový žlab š. 380 mm pro vedení kabelů. Šířka propustku 23,0 m. Podélný spád dna nového propustku bude 5,0 %. Bude provedeno ZKPP. Stávající kabelové vedení NN vedoucí propustkem bude zrušeno a nahrazeno v rámci stavby Konverze. Propustek bude proveden v jedné etapě za výluky obou kolejí. Při výkopových pracích bude provedeno pažení z larzen IIIIn nově umístěných sloupů trakčního vedení.

SO142.11.03 Horní Lideč - Valašská Polanka, propustek v km 27.621

Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustí s těsněním se světlostí otvoru š. 2,0 x v. 1,0 m, křížení s tratí 90°. Průjezdni profil obou kolejí navržen VMP 2,5. Propustek bude založen plošně na monolitické ŽB desce tl. 300 mm s podkladním betonem o vrstvě tl. 100 mm. Deska bude ukončena na obou koncích monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Ukončení propustku na vtoku i výtoku monolitickými ŽB kolmými čely š. 800 mm na monolit. ŽB základu š. 1,1 m. Na čelních zdech budou monolit. ŽB římsy š. 450 mm bez zábradlí. Na výtoku bude rub římsy čelní zdi vně drážní stezky (otevřené kolejové lože), na vtokové straně bude podélný průběh drážní stezky výškově plynule navázán na římsu pomocí ramp ve sklonu max. 12,0 %, protože část povrchu římsy bude součástí drážní stezky (polouzavřené kolejové lože). Vtokový i výtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm. Dlažba bude lemována obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění ve směru toku bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Na vtokové straně budou odvodňovací prvky železničního spodku (žlab J velký a příkopová tvárnice TZZ4) plynule napojeny na odláždění. Na výtokové straně bude za rubem římsy pod drážní stezkou podél čela uložen rezervní kabelový žlab š. 380 mm. Vzhledem k rozsahu výkopových prací návrh počítá s rozebráním a dočasným odstraněním stávajícího přemostění odtokového úžlabí ocelovým kabelovodem včetně odstranění jeho stávajících základových patek. Stávající kabelová vedení budou provizorně vyvěšena a po dokončení stavby propustku zpětně uložena do nového ocelového přemostění kabelovodu. Budou

také provedeny nové základové patky přemostění kabelovodu. Šířka rekonstruovaného propustku bude 10,0 m. Podélný spád dna propustku bude 5,0 %. Bude provedeno ZKPP. Propustek bude proveden ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení cca v ose os kolejí pro umožnění etapizace výstavby.

SO142.11.04 Horní Lideč - Valašská Polanka, propustek v km 27.909

Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustů s těsněním se světlostí š. 1,5 x v. 1,0 m. Na dolní příčel rámu každého prefabrikátu bude provedena nadbetonovaná vrstva tl. 100 mm, takže světlý průřez propustku bude š. 1,5 x v. 0,9 m, úhel křížení s dráhou 90°. V obou kolejích navržen průjezdní profil VMP 2,5. Propustek bude založen plošně na monolitické ŽB desce tl. 300 mm s podkladním betonem tl. 100 mm. Podkladní deska bude na obou koncích ukončena monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Ukončení propustku na vtoku i výtoku monolitickými ŽB kolmými čely š. 800 mm na monolitickém ŽB základu š. 1,1 m. Čelní zdi budou opatřeny ŽB římsou š. 450 mm bez zábradlí. Podél obou říms čel propustku bude polouzavřené kolejové lože (část povrchu římsy průčelní zdi na propustku bude součástí drážní stezky). Podélný výškový průběh drážní stezky bude plynule navázán pomocí ramp ve sklonu max. 12,0 %. Vtokový i výtokový prostor vně nových čelních zdí bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm lemován obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění ve směru toku bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Na vtokové i výtokové straně bude provedena návaznost odvodňovacích prvků (příkopový žlab J velký a příkopová tvárnice TZZ4) a příkop drážního spodku na odláždění. Na vtokové straně bude provedeno rozšíření vtokové části před propustkem směrem do přilehlého svahu pomocí zídky z kamenného zdiva na betonovém základu. Zídka bude oboustranně plynule navazovat na odvodňovací příkopu či prvky podél koleje č.2 trati.

Šířka drážního propustku 10,0 m. Podélný spád dna propustku bude 0,5 %. Bude provedeno ZKPP. Propustek bude proveden ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení na rozhraní jednotlivých etap výstavby.

Z důvodů vyplývajících z hydrotechnického posouzení a z důvodu potřeby dodržet minimální tl. kolejového lože pod pražci bude dno nového propustku situováno níže oproti úrovni dna původního propustku. Nová úroveň vyústění dna železničního propustku při navrženém podélném sklonu dna propustku 2,5 % tak vychází o 600 mm níže proti dosavadní (zanesené) úrovni dna. Minimální podélný sklon propustku nebyl navržen z toho důvodu, protože se již počítá se souběžnou realizací nového navazujícího propustku na soukromém pozemku parc. č. 1612/13. Ten bude proveden z korugované PE trouby DN 1200 SN12 na pískovém loži tl. min. 100 mm, celková délka propustku cca 9,0 m, podélný spád dna 2,5 % - plynule navazující na drážní propustek. Čela trouby budou na obou stranách seříznuty dle průběhu šikmého svahování, která nebudou odlážděny, pouze dosypány. Trouba bude přesypána vrstvou tl. min. 300 mm a překryta dvojicí silničních ŽB panelů o rozměrech 2x3 m tl. 210 mm (jedná se o manipulační komunikaci pro vozidla). Navazující rampové napojení bude provedeno dosypáním ve spádu 6,0 %. Po realizaci soukromého propustku bude obnoveno původní oplocení. Provizorní oplocení nutné pro zhotovení propustku (jedná se o dančí oboru) bude provedeno samotným majitelem soukromého pozemku na výzvu hlavního investora akce. Úprava bude součástí nákladů rekonstrukce drážního objektu. S výše popsáním návrhem byl majitel soukromého pozemku již seznámen bez připomínek z jeho strany. S majitelem bude sepsána smlouva nutná pro zhotovení díla. Majitel pozemku bude srozuměn s tím, že vybudovaný propustek nebude ve vlastnictví SŽ a SŽ jej nebude udržovat, to bude nadále povinností vlastníka pozemku.

SO141.13.01 Valašská Polanka - Vsetín, most v km 29.724

Před započatím stavebních prací dojde v okolí mostu k odstranění náletových dřevin a křovin včetně kořenových systémů. Most je navržen na profil VMP 2,5 v obou kolejích, na pravé straně ve směru rostoucí kilometráže (vně koleje č.2) je navržen prostor pro umístění kabelového žlabu o šířce 380 mm. V novém stavu je zachován průjezdný průřez účelové komunikace jak šířkově, tak výškově. Z tohoto důvodu bude upravena niveleta účelové komunikace pod mostem v nezbytném rozsahu. Na mostě bude zřízeno uzavřené kolejové lože. Splnění VMP 2,5 bude provedeno rozšířením mostu. Úložné prahy na obou opěrách budou oboustranně konzolovitě vyloženy přes líc dosavadních průčelí.

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová deska. Dosavadní NK se odbourá. Celková délka nové desky bude přizpůsobena stávajícím parametrům spodní stavby a bude činit přibližně 5,20 m. Boční zajištění žlabu kolejového lože na desce bude čelními zídками, na kterých budou nadbetonovány římsy. Horní povrch desky bude v podélném směru spádovaný střechovitě s oboustranným sklonem 2,0 % za rub úložných prahů. Deska bude končit v podélném směru zkosením 100/100. Dolní povrch desky bude vodorovný.

Původní opěry a křídla mostu pod úrovní nových úložných prahů zůstanou zachovány. Nosná konstrukce ŽB desky bude uložena na úložných prazích, ty budou provedeny po odbourání původních úložných prahů a části opěr do požadované výšky. Do stejné úrovně se odbourají i rovnoběžná křídla. Každý úložný práh bude podporován mikropilotami. Také každé rovnoběžné křídlo bude na konci (směrem do trati) podporováno mikropilotami. Mikropiloty budou zřízeny v potřebné délce dle statického výpočtu, budou provrtány přes dříky původních opěr a křídel. Horní povrch úložných prahů bude vytvářen tak, aby nosná deska byla osazena do ozubů (s rozpěrákovým účinkem, tvar uložení desky do ozubů dle MVL 511). Za konci křídel budou osazeny přechodové úhlové zídky potřebné délky pro umožnění zřízení přechodu kolejového lože z mostu do širé trati dle MVL 102. Na římsách bude instalováno nové třímadlové ocelové zábradlí. Na dosavadních zachovaných opěrách a křídlech budou důkladně provedeny sanační práce včetně výplňové injektáže. Za rubem opěr budou provedeny výkopy pro uložení rubové drenáže s návazností na nové konstrukční části mostu (s vyvedením vně rovnoběžných křídel).

Pod mostem bude provedena nová dlažba z lomového kamene do betonového lože, budou instalovány šterbinové žlaby (napříč vozovkou účelové komunikace před a za mostem s trubním propojením). Do žlabu na vtoku budou zaústěny příkopy odvodnění železničního spodku u koleje č.2.

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude použito záporové pažení zřízené cca v ose os pro rozdělení výstavby do jednotlivých etap.

SO141.13.02 Valašská Polanka - Vsetín, most v km 30.084

Nosná konstrukce bude vzhledem ke svému špatnému stavebnímu stavu zdemolována a bude provedena nová NK s novými ÚP. Nové prostorové uspořádání bude vyhovovat VMP2,5.

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení na rozhraní jednotlivých etap výstavby.

Stávající průjezdný profil na místní komunikaci pod mostem bude zachován (nedojde k jeho snížení).

Most je navržen na průjezdní profil VMP 2,5 (rychlost na objektu 90km/h) v obou kolejích, na pravé straně ve směru rostoucí kilometráže (vně koleje č.2) je navržen prostor pro uložení nového kabelového žlabu o šířce 380 mm.

Nová NK bude ŽB monolitická deska se zabetonovanými válcovanými nosníky HEB450. Římsy budou ŽB monolitické, zábradlí třímadlové. V podélném směru bude NK ve střežovitém spádu 1%, v příčném směru v rovině. NK v jednotlivých kolejích budou samostatné s dilatací v ose os kolejí, úložné prahy budou provedeny pouze s pracovní spárou. Izolace bude NAIP s tvrdou ochranou. Odvodnění mostovky podélným spádem za opěry do příčné drenáže. NK bude uložena na ozub na nový ŽB monolitický úložný práh. Úložný práh bude v příčném směru vykonzolovaný přes bok opěry. Kotvení do ponechané původní spodní stavby bude vlepenými trny. Stávající křídla budou nadbetonována a v podélném směru bude nadbetonávka vykonzolována tak, aby bylo možné provést přechody do trati na délce křídel. Rampa tzn. přechod do trati bude ve sklonu 12%. Na svahových křídlech bude provedena nová ŽB monolitická římsa.

Kamenná křídla a opěry budou otryskány a přespárovány. Podél křídel bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu olemováno betonovou obrubou. Na vsetínské opěře, která pod mostem vytváří pravý břeh vodoteče, bude do výšky cca 1,0m od odláždění dna provedeno vysekání zvětřalého kamenného obložení a bude provedena dobetonávka vyztužena kari sítí. Dno koryta toku bude v místě opěry vydlážděno lomovým kamenem do betonového lože.

V rámci zachování provozu na místní komunikaci po dobu výstavby pod mostem dojde k rozšíření stávající komunikace směrem ke vsetínské opěře mostu, aby mohly probíhat stavební práce a sanační práce na opěrách. Současně dojde k zatrubnění potoka a přesypání tohoto zatrubnění podél opěrné zídky místní komunikace. Ze zídky bude současně po dobu rekonstrukce mostu demontováno původní zábradlí. Po skončení stavebních prací bude na stávající opěrné zdi provedeno nové zábradlí.

V místě přemostované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a bude umístěno značení B16.

SO141.13.03 Valašská Polanka - Vsetín, most v km 30.324

Nová nosná konstrukce je navržena jako ŽB uzavřený rám.

Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné z obou kolejí. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení na rozhraní jednotlivých etap výstavby.

Nová konstrukce rámu se předpokládá monolitická bez dilatačních spár navzdory etapizaci výstavby.

Výška dosavadního průjezdního prostoru pod mostem zůstane zachována (nedojde k jejímu snížení).

Nový most je navržen pro průjezdní profil VMP 2,5 v obou kolejích. Na pravé straně ve směru rostoucí kilometráže (vně koleje č.2) je navržen prostor pro uložení kabelového žlabu o šířce 380 mm. Dosavadní nosná konstrukce a spodní stavba mostu budou zcela odbourány. Nová nosná konstrukce je navržena jako uzavřený ŽB rám o světlosti 3,1 m. Tloušťka příčle navržena 380-405 mm, tloušťka stojek (stěn, opěr) navržena 400 mm, tl. základové příčle navržena na 400 mm, výška stojek (stěn, opěr) 3,70 m. Šířka mostu 10,15 m. Založení nového mostu se předpokládá plošné. Na vtokové i výtokové straně bude most ukončen rovnoběžnými křídly (křídla budou tvořit částečně úhlové zdi). Přechod do trati bude ve sklonu 12%. Povrch komunikace pod mostem bude jako v původním stavu odlážděn. Do otvoru mostu bude zaústěno odvodnění trati podél koleje č.2, které bude pod mostem při vsetínské opěře převedeno ve žlabu.

V místě přemostované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a bude umístěno značení B16.

SO141.13.04 Valašská Polanka - Vsetín, most v km 32.469

Nosná konstrukce bude vzhledem ke svému špatnému stavebnímu stavu zdemolována a bude provedena nová NK s novými ÚP. Nové prostorové uspořádání bude vyhovovat VMP2,5 v oblouku. Stavební práce budou provedeny ve dvou etapách vždy za výluky pouze jedné koleje. Z tohoto důvodu bude vždy použito záporové pažení na rozhraní jednotlivých etap výstavby.

Stávající průjezdný profil na místní komunikaci pod mostem bude zachován (nedojde k jeho snížení).

Most je navržen na průjezdní profil VMP 2,5 (rychlost na objektu 90km/h) v obou kolejích, na levé straně ve směru rostoucí kilometráže (vně koleje č.1) je navržen prostor pro uložení nového kabelového žlabu o šířce 380 mm.

Nová NK bude ŽB monolitická deska se zabetonovanými válcovanými nosníky HEB400 S355. Nosníky jsou voleny s výškou cca $L/20$. Projektant upozornil na vyšší hodnoty zatížitelnosti v podélném směru, které jsou způsobeny potřebou vyšší konstrukční výšky pro příčný směr, který je vlivem velké šikmosti výrazně namáhán kroucením a příčným ohybem. Na jednání byla shoda, že není vhodné uměle snižovat zatížitelnost nižší třídou oceli případně úpravou ocelových válcovaných nosníků, ani jedno z řešení by v důsledku nepřineslo úspory.

Římsy budou ŽB monolitické, zábradlí třímadlové. V podélném směru bude NK ve střechovitém spádu 1%, v příčném směru v rovině. NK bude v podélném směru rozdílatována na 2 díly. Izolace bude NAIP s tvrdou ochranou. Odvodnění mostovky podélným spádem za opěry do příčné drenáže. NK bude uložena na ozub na nový ŽB monolitický úložný práh. Úložný práh bude v příčném směru vykonzoloovaný přes bok opěry. Kotvení do ponechané původní spodní stavby bude vlepenými trny. Stávající křídla budou nadbetonována a v podélném směru bude nadbetonávka vykonzoloována tak, aby bylo možné provést přechody do trati na délce křídel. Rampa tzn. Přechod do trati bude ve sklonu 12%. Na svahových křídlech bude provedena nová ŽB monolitická římsa. Kamenná křídla a opěry budou otryskány a přespárovány. Podél křídel bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu olemováno betonovou obrubou. Území pod mostem tj. lesní komunikace a koryto s opěrnou zdí bude bez úprav stávající – nejedná se o majetek SŽ.

V místě přemostované místní komunikace bude dle TP 65 geodeticky změřena a stanovena podjezdová výška a bude umístěno značení B16.

SO142.13.01 Valašská Polanka - Vsetín, propustek v km 30.751

Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustí s těsněním se světlostí otvoru š. 1,40 x v. 1,00 m, křížení s tratí 90°, navržen na průjezdní profil VMP 2,5 v obou kolejích, založen plošně na monolit. ŽB desce tl. 300 mm na podkladním betonu tl. 100 mm ukončenou monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Na vtoku je navržena vtoková jímka o vnitřním půdorysném rozměru 1,60 x 1,20 m, hl. 1,76 m, s kompozitní mříží na horní hraně jímky, v úrovni drážní stezky +0,05 m. Z bočních a čelní strany jímky je navrženo zaústění odvodnění. Na výtoku bude propustek ukončen kolmým čelem s monolit. ŽB římsou š. 450 mm bez zábradlí, vedle drážní stezky. Podél římsy bude drážní stezka a v prostoru stezky je uvažováno s umístěním kabelového žlabu, pro umístění kabelových vedení. Vtokový a výtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm lemován betonovým pásem nebo obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Šířka propustku je 10,50 m. Sklon dna propustku bude 1,0 %. Propustek bude proveden ve dvou etapách, mezi kolejemi bude provedeno pažení. Prefabrikované dílce budou na rubu opatřeny asfaltovými nátěry 1x asfaltovým penetračním nátěrem + 2x asfaltový nátěr SA12 proti zemní vlhkosti. Není uvažováno s ochranou izolace pomocí geotextilie, ani přeizolováním spár NAIP.

Je zajištěna koordinace návaznosti s projektem opravy tratě na nově navržené odvodnění na vtokové i výtokové straně propustku. Na vtoku bude ze směru od Horního Lidče do vtokové jímky

zaústěno odvodnění, které je navrženo z prefabrikovaných příkopových žlabů typu J velký. Ze směru od Vsetína není zaústění vzhledem k podélnému spádu potřeba a žlab J velký bude pouze doražen k rubové straně jímky.

SO142.13.02 Valašská Polanka - Vsetín, propustek v km 30.994

Nový propustek bude z prefabrikovaných ŽB rámových propustí s těsněním se světlostí otvoru š. 2,00 x v. 1,20 m, křížení s tratí 90°, navržen na profil VMP 2,5 na obou kolejích, založen plošně na monolit. ŽB desce tl. 300 mm na podkladním betonu tl. 100 mm ukončenou monolitickým ŽB základem š. 1,1 m. Na vtoku je navržena vtoková jímka o vnitřním půdorysném rozměru 2,40 x 1,20 m, hl. 1,69 m, s kompozitní mříží na horní hraně jímky, v úrovni drážní stezky +0,05 m. Z bočních a čelní strany jímky je navrženo zaústění odvodnění. Na výtoku bude propustek ukončen kolmým čelem s monolit. ŽB římsou š. 450 mm bez zábradlí, vedle drážní stezky. Podél římsy bude drážní stezka navýšena a dosypána do úrovně -0,05 m od horní hrany římsy, v prostoru stezky je uvažováno s umístěním kabelového žlabu, pro umístění kabelových vedení. Vtokový a výtokový prostor bude odlážděn dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do bet. lože tl. 100 mm lemován betonovým pásem nebo obrubníkem š. 100 mm. Ukončení odláždění bude vždy koncovým betonovým prahem š. 400 x v. 800 mm kolmo k toku. Šířka propustku 10,50 m. Sklon dna propustku bude 1,0 %. Propustek bude proveden ve dvou etapách, mezi kolejemi bude provedeno pažení. Prefabrikované dílce budou na rubu opatřeny asfaltovými nátěry 1x asfaltovým penetračním nátěrem + 2x asfaltový nátěr SA12 proti zemní vlhkosti. Není uvažováno s ochranou izolace pomocí geotextilie, ani přezizolováním spár NAIP.

Je zajištěna koordinace návaznosti s projektem opravy tratě na nově navržené odvodnění na vtokové i výtokové straně propustku. Na vtoku bude ze směru od Horního Lideče do vtokové jímky zaústěno odvodnění, které je navrženo z prefabrikovaných příkopových žlabů typu J velký. Ze směru od Vsetína není zaústění vzhledem k podélnému spádu potřeba a žlab J velký bude pouze doražen k rubové straně jímky.

SO144.11.01 - Horní Lideč - Valašská Polanka, zárubní zeď km 21,960 – 22,150

Sanace povrchu zdi proběhne po celé délce zdi v km 21,995 – 22,150 do hloubky 1,1 m pod niveletu koleje. Sanace povrchu zdi bude spočívat v odstranění a osekání degradovaného betonu o tloušťce 50–150 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 60–160 mm. Stříkaným betonem bude dosaženo původního líce zdi a jejího původního sklonu. Stříkání bude provedeno po vrstvách s maximální tloušťkou 100 mm. Maximální přípustná odchylka v celkové tl. sanační vrstvy od původního líce je 10 mm.

Nová římsa o rozměru 500 × 500 mm bude zhotovena z monolitického betonu třídy C30/37 XF3 s konstrukční ocelovou výztuží. Podélný profil římsy bude kopírovat stávající korunu zdi. Podélný sklon však nesmí klesnout pod 0,5 % směrem ke koncům zdi. Horní plocha bude příčně skloněna ve sklonu 5 % směrem ke svahu. Líc římsy bude přesazen o 80 mm před líc zdi. Výztuž bude tvořit 8 podélných prutů R16 rozmístěných rovnoměrně po obvodu průřezu a třmínky z ocelových prutů R8 po vzdálenostech 200 mm obklopující podélné pruty. 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. Na vzdušné straně římsy bude zřízen okapový nos. Římsa bude rozdělena na stejné dilatační celky jako samotná zeď. Šířka dilatační spáry bude 20 mm. Definitivní výplň dilatační spáry bude z nenasákavého polystyrenu tl. 20 mm. Líc spáry bude utěsněn a zatmelen trvale pružným materiálem s odolností proti UV záření.

Po odstranění povrchové vrstvy poškozeného betonu v ploše zárubních zdí bude v dilatačních spárách vyřezána drážka minimální šířky 200 mm. V zadní stěně takto vzniklé drážky v hloubce 500 mm od stávajícího líce zdi 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 20 mm pásek z pěnového PE pro omezení rozpínání ledu, pokud by v zimním období došlo k zamrznutí vody ve svodnici. Ve výšce 100 mm pod niveletou TK č. 2 bude svodnice ukončena typovým přechodovým dílem na kruhovou drenážní trubku DN75. Ta bude vyústěna ve sklonu 5 % na líc zdi ve výšce 100 mm nad zamýšlený povrch zapuštěného kolejového lože. Trubka bude z líce zdi vyčnívat min. 50 mm. Na krycí vrstvu svodnice ze stříkaného betonu tl. 50 mm bude uloženo překrytí svodnic výplňovým materiálem (nenasákavý polystyren) tl. 100 na celou šířku vyřezané drážky (min. 200 mm). Svodnice budou provedeny pouze v těch dilatačních spárách, kde jejich délka dosáhne min. 400 mm.

Dělení sanační vrstvy na dilatační celky a zřízení odvodnění dilatačních spár bude korespondovat se stávajícím dilatačním dělením. Šířka dilatační spáry bude 20 mm. Definitivní výplň dilatační spáry bude z nenasákavého polystyrenu tl. 20 mm. Líc spáry bude utěsněn a zatmelen trvale pružným materiálem s odolností proti UV záření.

Po odtěžení kolejového lože a materiálu pro konstrukční vrstvu bude odbourána stávající příkopová zídka a část předpokládaného základu zídky v km 21,995 – 22,150 do hloubky min. 1,3 m pod niveletu koleje č. 2, tak aby bylo možné zřídit trativod.

Odvodnění paty zárubní zdi bude provedeno pomocí trativodu z perforovaného plastového potrubí DN 150, a to v km 21,955 - 26,150. Vyspádován bude ve sklonu přilehlé koleje č. 2 ve směru na Valašskou Polanku. Bezprostředně za nově zřízenou železobetonovou římsou bude zřízen po celé délce zdi zpevněný příkop tvořený tvárnicemi TZZ4a. Příkop bude kopírovat průběh nivelety nově zřízené římsy s minimálním podélným sklonem 0,5 % směrem ke koncům zdí. Horní hrana tvárnic bude zarovnána s horní hranou nové římsy. Tvárnice budou uloženy do betonového lože z betonu tř. C 12/15 min. tl. 100 mm. Vzniklá mezera mezi hranou římsy a hranou tvárnic bude vyplněna betonovou mazaninou. Přilehlý svah bude vysvahován ve sklonu 1:1 a zpevněn pomocí zatravnovacích tvárnic tl 80 mm v pásu o šířce 0,6 m. Na začátku a na konci zdi bude tento příkop ukončen do nově zřízených horských vpustí v km 21,955 a 22,150. Horské vpusti budou provedeny jako betonové monolitické o vnějších půdorysných rozměrech 1,5 × 0,9 m a budou opatřeny ocelovou mříží. Horské vpusti budou svým dnem navazovat na podélné odvodnění tvořené příkopovými tvárnicemi TZZ4a.

800 Objekty úpravy území

SO820.11.01 ŽST Valašské Meziříčí, kácení

Veškeré dřeviny navržené k odstranění se nacházejí na katastrální území obce Lidečko (683671). K pokácení byly navrženy všechny stávající dřeviny, které podle předpokladu budou dotčeny při realizaci projektu. Záměr lemují převážně běžné druhy českého intravilánu tak extravilánu. Žádná z dřevin není značená jako památný strom.

Kácení se řídí platnými předpisy a legislativou ČR. Doporučené období pro kácení dřevin je doba vegetačního klidu (30. 10. – 31. 3.). Při kácení nesmí být poškozovány okolní dřeviny a porosty, které nebudou káceny. V případě kácení dřevin a zapojených porostů dřevin přesahujících legislativně stanovené rozměry nebo v případě alejí/stromořadí je nutné povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Tato povolení, resp. závazná stanoviska vydává příslušný Obú/Měú. Dřeviny, které nebudou káceny, je třeba na stanovišti chránit dle arboristického standardu AOPK – Ochrana dřevin při stavební činnosti.

V případě kácení v období mimo vegetační klid, je nutné provést ornitologický průzkum vylučující hnízdění ptáků v kácených porostech.

Kácením bude dotčeno 27 stromů, spolu s celkovou plochou 6147 m² zapojených porostů dřevin. Kácením vznikne 389,310 tun dřevní hmoty. Ta bude nabídnuta nejprve vlastníkům, pokud ji vlastníci nebudou chtít, bude odvezena na skládku (do kompostárny) jako biologicky rozložitelný odpad. V rozpočtu bude počítáno s odvezením veškeré hmoty.

Všechny uvedené dřeviny a zapojené porosty dřevin určené k pokácení se nachází na katastrálním území obce Lidečko [683671], Valašská Polanka [544990], Lužná u Vsetína [689416] a Leskovec [544264]. Vlastník dotčených pozemků je ve většinovém případě Správa železnic s. p.

SO840.11.01 ŽST Valašské Meziříčí, náhradní výsadba

Dle požadavků obcí k náhradní výsadbě bude vysazeno celkem 50 kusů dřevin (34 stromů a 16 keřů).

B.3.5. Technologické řešení – výčet a popis technických a technologických objektů a zařízení

a) Popis stávajícího stavu

Neřeší se.

b) Popis navrženého řešení

Neřeší se.

B.3.6. Zásady požární bezpečnosti

Stavba " Cyklická obnova trati v úseku Vsetín - Horní Lideč - PD" obsahuje pouze SO, které jsou dle vyhl. 460/2021 Sb. o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva stavbou kategorie 0 (dle §6 odst. 1g) se jedná o stavbu dráhy). Úprava mostního objektu je stavbou kategorie 0 dle §6, odst.2). Most převádí stávající žel. trať přes místní komunikaci. Ve stávajícím stavu není možný pod mostem průjezd zásahových vozidel HZS. Tato situace nebude touto stavbou měněna. Součástí stavby nejsou objekty budov.

Pro stavbu kategorie 0 se dle §3 9-40 zák. 133/1985 Sb. o požární ochraně v platném znění se nezpracovává Požárně bezpečnostní řešení, na stavbě se nevykonává státní požární dozor.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhl. č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhl. č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování

podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhl. 246/2001 Sb., vyhláška o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů.

Při provádění řezání konstrukcí případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky řádu SŽ R14.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS SŽ JPO Přerov, Tovární 439/14, 750 02, nepoplachové č. tel. 972 734 462, 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.3.7. Úspora energie a tepelná ochrana

Neřeší se.

B.3.8. Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí

a) denní a umělé osvětlení

Stavba bude realizována pouze ve venkovním prostředí především v denní době. V případě požadavku na práci v noci si zhotovitel zajistí umělé osvětlení.

b) oslunění

Neřeší se.

c) hluk a vibrace

Viz Příloha E.3 Vliv stavby na ŽP

d) větrání

Neřeší se.

e) prašnost

Viz Příloha E.3 Vliv stavby na ŽP

f) mikroklima – zajištění tepelné pohody

Neřeší se.

g) opatření k ochraně zdraví před účinky nadměrné expozice chemickými látkami

Neřeší se.

h) opatření ohledně expozice azbestem

Neřeší se.

i) *hodnocení fyzické zátěže*
Neřeší se.

j) *hodnocení pracovní polohy*
Neřeší se.

k) *opatření k ochraně zdraví*
Řešeno v samostatné části N.3 Posouzení v rámci procesu řízení rizik

l) *požadavky na pracovní rovinu a pracovní místo*
Neřeší se.

B.3.9. Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) *ochrana před pronikáním radonu z podloží*
Zájmová lokalita se nachází v oblasti s radonovým indexem 1 (nízký).

b) *ochrana před bludnými proudy*
Korozní průzkum byl proveden a je doložen v části P.

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

c) *ochrana před technickou seizmicitou*

Podle ČSN EN 1991 (Eurokód 8): Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, Části 1: Obecná pravidla, seizmická zatížení a pravidla pro pozemní stavby (leden 2016), národní přílohy NA jsou pro okres Vsetín, v němž zájmové území leží, stanoveny hodnoty referenčního špičkového zrychlení podloží typu A:

$a_{gR} = 0,05 \cdot g$

Podle Eurokódu 8, čl. NA. 2. se za případy velmi malé seismicity, kdy není třeba dodržovat ustanovení ČSN EN 1998-1, v ČR považují takové, kdy hodnota součinu

$a_{gR} \times \kappa \times S$, použitého pro výpočet seizmického zatížení, není větší než 0,05.

Pro výpočet vodorovného seizmického zatížení se použije spektrum pružné odezvy Typ 1 s hodnotami pro výpočet uvedenými v tabulce NA.1 a NA.3 ČSN EN 1998-1. V uvedeném vztahu jsou koeficienty κ - součinitel významu a S - součinitel podloží.

d) *ochrana před hlukem a vibracemi*

Ochrana před hlukem je primárně řešena kvalitním novým svrškem svařeným do bezстыkové koleje.

Účinky vibrací jsou opět eliminovány novým svrškem.

Před realizací stavebních prací se doporučuje provést pasportizaci objektů podél trati a příjezdových komunikací.

e) *protipovodňová opatření*
Neřeší se.

f) *ochrana před ostatními účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod.*
Neřeší se.

B.4 Připojení na technickou infrastrukturu

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby, se přípojná místa na technickou infrastrukturu nemění.

Stavba nevyvolává přeložky stávajících inženýrských sítí. **Před zahájením stavby je nezbytně nutné požádat správce jednotlivých inženýrských sítí o jejich přesné vytyčení.** V situačních výkresech jsou inženýrské sítě vyobrazeny pouze orientačně.

Před realizací stavby je nutné ověřit přesnou polohu stávajících sítí a kopanými sondami zjistit hloubku uložení a všechny sítě ochránit. V případě kabelových vedení osadit minimálně vysokopevnostní půlené chráničky např. KOPOHALF, v případě potrubních vedení ochranu pomocí ocelových plechů o tloušťce min. 3 cm.

B.5 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) Popis dopravního řešení a dopravního režimu

Viz samostatná příloha B.5 této zprávy.

b) Napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Předmětná stavba neřeší žádné nově budované napojení na dopravní infrastrukturu.

c) Přeložky dopravní infrastruktury

V rámci stavby není řešeno.

d) Doprava v klidu včetně vyhrazených parkovacích stání

V rámci stavby není řešeno.

e) Pěší a cyklistické stezky

V rámci stavby není řešeno.

f) Popis přístupnosti a bezbariérového užívání

Stavba není bezbariérově přístupná.

B.6 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Plochy po zrušení provizorních přístupových komunikacích mimo drážní těleso budou zrekultivovány do původního stavu.

b) Použité vegetační prvky

Nenavrhují se.

c) Biotechnická, protierozní opatření
Nenavrhují se.

B.7 Popis vlivů stavby na životní prostředí

Řešeno v samostatné Příloze E.3 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

B.8 Celkové vodohospodářské řešení

a) Zásobování stavby vodou

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů v rámci ŽST Horní Lideč. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a smluvně ošetřen. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena. Průběh vodovodních řádů v obvodu staveniště a bezprostředním okolí je zakreslen v koordinační situaci.

b) Odpadní vody

Odtok vody ze staveniště předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami. Budování kanalizace, respektive žump pro WC a sociální zařízení v rámci zařízení staveniště se nepředpokládá. Předpokládáno je použití mobilních WC s chemickou likvidací exkrementů.

c) Srážkové vody

Musí být trvale zajištěn odvod srážkových vod z výkopů.

d) Vodohospodářské řešení

Není řešeno.

B.9 Ochrana obyvatelstva

a) opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva, zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.)

Není předmětem stavby.

b) prevence závažných havárií

Jakékoliv větší zásahy do tělesa nově vymezeného aktivního území a přemísťování větších objemů zemin bez zajištění svahu vhodným technickým opatřením by mohly docílit aktivaci sesuvných pohybů a ohrožení železniční dopravy na provozované koleji a případně i objektech situovaných těsně pod tělesem dráhy!

B.10 Zásady organizace výstavby

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot

Viz samostatná příloha této zprávy.

b) Odvodnění staveniště

Viz samostatná příloha této zprávy.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Viz samostatná příloha této zprávy.

d) Úpravy pro přístupnost a bezbariérové užívání

Viz samostatná příloha této zprávy.

e) Vliv na provádění stavby na okolní stavby

Viz samostatná příloha této zprávy.

f) Ochrana okolí staveniště před negativními vlivy a provádění stavby

Viz samostatná příloha této zprávy.

g) Požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

Viz samostatná příloha této zprávy.

h) Maximální a dočasné trvalé zábory

Viz samostatná příloha této zprávy.

i) Produkce odpadů a druhotných surovin při stavbě

Viz samostatná příloha této zprávy.

j) Bilance zemních prací

Viz samostatná příloha této zprávy.

k) Ochrana životního prostředí při stavbě

Viz samostatná příloha této zprávy.

l) Požární bezpečnost a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Viz samostatná příloha této zprávy.

m) Objízdné a náhradní trasy

Viz samostatná příloha této zprávy.

n) Zvláštní podmínky a požadavky na realizační podmínky

Viz samostatná příloha této zprávy.

o) Limity pro užívání výškové mechanizace

Viz samostatná příloha této zprávy.

p) Předpokládaný postup výstavby

Viz samostatná příloha této zprávy.

q) Požadavky na postupné uvádění staveb do provozu

Viz samostatná příloha této zprávy.

r) Dočasné stavby

Viz samostatná příloha této zprávy.

s) Návrh fází stavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Viz samostatná příloha této zprávy.

t) Popis zajištění železničního provozu během výstavby

Viz samostatná příloha této zprávy.

Ve Valašském Meziříčí, říjen 2025
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Vypracoval: Ing. Michal Kasaj