



Spolufinancováno Evropskou unií
Nástroj pro propojení Evropy




Projekt "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou" je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	ČÍSLO SOUPRAVY:



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
IDS: kjee9md
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ PARMA	G.ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
ING. JIŘÍ MALINA	ING. JIŘÍ MALINA	ING. JIŘÍ PARMA	
KRAJ: ZLÍNSKÝ, OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ	OBEC: -	
"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"		ZÁK.Č. MCO	17-104-232-PS
		ÚČEL	DSP
		DATUM	PROSINEC 2018
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		ČÁST B.	PŘÍLOHA B.1

B.1 Souhrnná technická zpráva



O b s a h

B.1.1	Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze	6
B.1.2	Zhodnocení staveniště.....	7
B.1.3	Průzkumy a podklady.....	8
	a) údaje o provedených průzkumech.....	8
	b) geologické a hydrogeologické poměry v území.....	12
	c) použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému).	13
B.1.4	Ochranná pásma	14
	a) stávající ochranná pásma.....	14
	b) nová ochranná pásma	19
	c) údaje o chráněných ložisk. území, zajištění st. proti účinkům poddolování, ochranná pásma dle zákona o ochraně přírody a krajiny.....	19
	d) údaje o zeleni.....	20
	e) údaje o záboru ZPF a LPF	21
B.1.5	Koncepce stavby	21
	a) účel stavby.....	21
	b) dodržení obecně technických požadavků na výstavbu.....	22
	c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do krajiny	22
	d) navržené technické řešení SO a PS	23
	e) postupné provádění stavby, lhůty výstavby	76
	f) požadavky stavby na zdroje	76
	g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci.....	77
	h) napojení na dopravní systém	77
	i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění	77
	j) bezpečnost práce.....	77
	k) bezbariérové řešení stavby	77
	l) podmiňující a související investice.....	79
	m) statické výpočty	81
B.1.6	Údaje o splnění stanovených podmínek.....	82
	a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby	82
	b) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí	82
	c) dodržení kapacitních údajů.....	85
B.1.7	Příprava pro výstavbu	85
	a) uvolnění staveniště	85
	b) využití stávajících nebo budovaných objektů	85
	c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby	85
	d) způsob provedení demolice a místa skládek	85
	e) likvidace porostů	85
	f) likvidace škodlivých odpadů	86
	g) zabezpečení ochr. pásem, chráněných objektů a porostů po dobu výstavby..	86
	h) přeložky podzemních a nadzemních vedení.....	86
	i) omezující bezpečnostní opatření	86
	j) výluka dopravy a jiná bezpečnostní opatření	86
	k) omezení v dodávce energií	87

B.1.8	Výkup pozemků a staveb.....	87
B.1.9	Výjimky z předpisů.....	92
B.1.10	Provozní a dopravní technologie	92
B.1.11	Vliv stavby na životní prostředí.....	94
B.1.12	Odolnost a zabezpečení stavby	97
	a) odolnost a zabezpečení z hlediska požární ochrany	97
	b) odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení.....	97
B.1.13	Energetické výpočty	97
B.1.14	Protikorozi ochrana.....	97
B.1.15	Graf dynamického průběhu rychlostí.....	97
B.1.16	Dopravní opatření.....	97
	Železniční doprava:	97
	Silniční doprava:.....	98
B.1.17	Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL	98
	Zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)	98
	Zábory pozemků tvořících součást zem. půdního fondu (ZPF)	98
B.1.18	Úspora energie a ochrana tepla	98
B.1.19	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	99
B.1.20	Ochrana obyvatelstva	99
B.1.21	Bezbariérové užívání	100
	Příloha č.1 - Podmínky vlastníků infrastruktury a státní správy.....	102
	Vlastníci infrastruktury	102
	1) Čepro	102
	2) ČD – RSM (Regionální správa majetku)	103
	3) ČD – Telematika	103
	4) CETIN	104
	5) ČEZ Distribuce.....	105
	6) ČEPS	106
	7) DEZA a.s.	107
	8) ENERGOAQUA a.s.....	107
	9) GreenGas	108
	10) Gridservis – Innogy	108
	11) Numeri.....	110
	12) TS Valašské Meziříčí	110
	13) T-Mobile.....	111
	14) UPC	112
	15) VaK Vsetín	113
	Orgány státní správy.....	114
	1) Ministerstvo vnitra – ředitelství hasičského záchranného sboru.....	114
	2) Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje	114
	3) Hasičský záchranný sbor Zlínského kraje	114
	4) Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje	114
	5) Krajská hygienická stanice Zlínského kraje	115
	6) Krajský úřad Olomouckého kraje – odbor dopravy a silničního hospodářství	116
	7) Krajský úřad Olomouckého kraje – odbor životního prostředí	116

8)	Krajský úřad Zlínského kraje – odbor dopravy a silničního hospodářství.....	116
9)	Krajský úřad Zlínského kraje – odbor životního prostředí.....	116
10)	Městys Hustopeče.....	117
11)	Městys Hustopeče stanovisko k stavební dopravě	117
12)	Městys Hustopeče – souhlas s kácením – podmínka náhradní výsadby	118
13)	Městský úřad Hranice – odbor životního prostředí a dopravy – koordinované stanovisko	118
14)	Městský úřad ve Valašském Meziříčí – odbor dopravy	119
15)	Městský úřad ve Valašském Meziříčí – odbor územního plánování a stavebního řádu	119
16)	Městský úřad ve Valašském Meziříčí – odbor životního prostředí – koordinované stanovisko	119
17)	Městský úřad ve Valašském Meziříčí – rozhodnutí o kácení.....	122
18)	Obec Choryně – vyjádření ke stavbě.....	123
19)	Obec Choryně – kácení	123
20)	Obec Lešná – vyjádření ke stavbě.....	123
21)	Obec Lešná – kácení.....	123
22)	Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje – souhlas se stavbou	123
23)	Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje – nadezd km 17.3	123
24)	Krajské ředitelství policie Zlínského kraje – souhlas se stavbou.....	123
25)	Povodí Moravy – vyjádření ke stavbě.....	124
26)	Povodí Moravy – související stavby	125
27)	Povodí Moravy – havarijní a povodňový plán	125
28)	Ředitelství silnic Zlínského kraje	125
29)	Správa silnic Olomouckého Kraje.....	126

B.1.1 Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnosměrný proud
DD	dálková diagnostika
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
d.ú.	definiční úsek
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka
ON	občasná návěst
PD	přípravná dokumentace
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna

PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST.	železniční stanice

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

B.1.2 Zhodnocení staveniště

Stavba v rozsahu, tak jak je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí.

Jedná se o rekonstrukci části stávající železniční tratě, napojenou na dosavadní technické vybavení území. Liniová část stavby, stavební objekty a provozní soubory a meziskládky vybouraných hmot budou - až na výjimky - realizovány ve stávajícím obvodu dráhy, na pozemcích SŽDC, s.o. a Českých drah, a.s.

Stavba bude realizována ve stopě stávající železniční trati, která je vedena rovinatým územím údolní nivy řeky Bečvy.

Železniční trať mírně klesá směrem od Valašského Meziříčí (293 m n. m.) do Hustopečí nad Bečvou (267 m n. m.).

Rozsah stavby byl v průběhu tvorby a projednávání prací na přípravné dokumentaci (DUR) zpřesněn a je různý pro jednotlivé stavební obory – specializace. Prostorově, kilometricky je stavba celkově definována rozsahem úprav zabezp. zařízení a kabelových rozvodů elektro.

Stavba začíná výměnou kabelů DOUO na trakční podpěře 44,43 v km14,895 v traťovém úseku Hustopeče Teplice, dále úpravami výše uvedených zařízení a rozvodů ve výpravní budově žst. Hustopeče nad Bečvou, tj. v km 15,370, končí opět úpravami slaboproudých zařízení a rozvodů ve výpravní budově žst. Valašské Meziříčí, tj. v km 24,995.

Začátek rekonstrukce žel. svršku a spodku je v km 15,962 (konec výhybky č.2 v kol.č.1) a konec úprav žel. svršku a spodku je v km 24,238 (začátek přechodnice v kol.č.1) – délka úseku kolejových úprav 8 276 m (v kol.č.1).

Stavební záměr se z převážné většiny nachází v ochranném pásmu dráhy na drážních pozemcích, v některých případech pak na obecních pozemcích, případně zasahuje do pozemků soukromých vlastníků, se kterými je v rámci projektu jednáno. Územně plánovací dokumentace, platná pro danou lokalitu, připouští navržené využití pozemků. Pozemky určené ke stavbě jsou v současné době využívány převážně jako ostatní plochy.

Správcem trati je SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc. Drážní doprava na trati je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1

B.1.3 Průzkumy a podklady

a) údaje o provedených průzkumech

Pro zajištění optimálního návrhu technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů, byly v rámci projektové přípravy provedeny nutné průzkumy, směřující ke zjištění stávajícího stavu staveniště a k doplnění průzkumů zpracovaných v rámci přípravné dokumentace stavby. Doplnkový geotechnický průzkum je předmětem přílohy B.14.

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

Geotechnické a stavebnětechnické průzkumy a rozbor

Geotechnický průzkum pro akci "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou" byl proveden v rámci zpracování PD v roce 2013. V rámci zpracování aktualizace přípravné dokumentaci byl průzkum v roce 2017 rozšířen o ověření hladiny podzemní vody v prostoru nově projektovaného mostu - podjezdu v ev. km 19,406, ověření geotechnických poměrů v trase chodníku u obce Lešná a pro upravený rozsah protihlukových stěn.

V roce 2018 byl doplněn pro účely DSP. Sestává z dílčích průzkumů pro následující části:

- železniční spodek
- mostní objekty
- pozemní objekty
- chemické analýzy zemin železničního spodku
- korozní průzkum

Uvedený doplnkový průzkum je uveden v oddílu B.14 – doplňková měření a průzkumy.

Železniční spodek

Hlavní částí je geotechnický průzkum pražcového podloží, hydrotechnický průzkum pro vsakování, průzkum znečištění pražcového podloží.

Geotechnický průzkum pražcového podloží byl zaměřen na doplnění informací o stávající skladbě konstrukce pražcového podloží, geotechnických vlastností zemin tvořících zemní pláň a ověření úrovně hladiny podzemní vody.

Průzkum spočíval v provedení kopaných sond, statických zatěžovacích zkoušek, dynamických penetrací a odběru vzorků zemin ze zemní pláně.

Inženýrské objekty – mosty propustky

Stavebnětechnický průzkum pro inženýrské objekty byl zaměřen na získání informací o základových poměrech a technickém stavu vybraných objektů. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven požadavky zpracovatelů SO. Doplnkový průzkum byl proveden pro:

SO 02-19-06	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, silniční nadjezd v km 17,302
SO 02-19-09	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,800
SO 02-19-10	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,202
SO 02-19-11	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,351
SO 02-19-12	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,582
SO 02-19-14	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,112
SO 02-19-15	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,483
SO 02-19-16	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,939
SO 02-19-17	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 19,406
SO 04-19-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847
SO 04-19-04	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037

Průzkum stavebních objektů

Pro pozemní objekty se dá průzkum rozdělit do dvou částí a to geotechnické sondy pro účely založení protihlukových stěn (PHS) a stavebně technický průzkum, který byl proveden pro výpravní budovy v Hustopečích nad Bečvou a Lhotce nad Bečvou.

Rozbory kontaminace šterku stávajícího kolejového lože a zemin pražc. Podloží

Znečištění, které lze očekávat ve zkoumaném úseku, se do konstrukce tělesa železničního svršku dostávalo a dostává dlouhodobě, při převozu pevných a kapalných látek a dále též odpady z provozu osobní dopravy. Informace o případné havárii ani významném úniku přepravovaných hmot nebo provozních náplní lokomotiv a vagónů v dotčeném úseku trati nebyly zpracovateli protokolu poskytnuty a ani jím získány.

Použité stavební materiály – při zřizování stavby, železničního svršku byly použity standardní přírodní materiály – kamenivo, šterk.

Místo, kde byl šterk těžen, není známo. Železniční spodek je z části tvořen zeminami z místa stavby a z části antropogenními navážkami, které jsou i součástí pláň. Způsoby užívání stavby včetně vybavení stavby technologiemi – stavba byla od svého zřízení užívána k účelu, k němuž byla zřízena. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury určenou zejména k pohybu osobních a nákladních vlaků.

Rozvody (voda, plyn, elektřina, odpady – kanalizace apod.): Součástí stavby jsou elektrické kabely s chráničkami. Charakter použitých materiálů, zejména izolujících hmot a kanalizačních potrubí není v celém rozsahu stavby ověřen.

Součástí stavby jsou pražce, částečně betonové, částečně dřevěné. Místně při přejezdech stavebních konstrukcí, ve výhybkách, odstavných kolejích, železničních přejezdech, jsou užity dřevěné pražce, které jsou impregnovány kreosotovým olejem. Kvalita pražců a nakládání s pražci, které se při rekonstrukci stavby stanou odpadem, není předmětem tohoto protokolu. Obdobné konstatování platí i ve vztahu ke kolejnicím a příslušným spojovacím a kotvicím materiálům.

V rámci průzkumu kontaminace bylo těleso železničního svršku rozděleno na tři vertikální zóny: A) šterkové lože, B) konstrukční vrstva a C) zemní pláň.

Ze šterkového lože bylo celkem odebráno 21 bodových vzorků, z nichž ze 20 vzorků bylo smícháno 7 vzorků směsných, dále jen vzorky, v žst. Lhotka nad Bečvou a přilehlých traťových úsecích (detaily o lokalizaci jednotlivých odběrů viz př. 2). Z konstrukční vrstvy bylo celkem odebráno 8 bodových vzorků, z nichž ze 7 vzorků byly smíchány 3 vzorky směsné, dále jen vzorky, v žst. Lhotka nad Bečvou. Ze zemní pláně bylo celkem odebráno 13 bodových vzorků, z nichž byly smíchány 4 vzorky směsné, dále jen vzorky, v TÚ Hustopeče n. B – Lhotka n.B. a TÚ Lhotka n.B. –Valašské Meziříčí.

Rozbory vzorků jsou předmětem přílohy B.14.4.

Průzkumy a měření z oblasti ochrany životního prostředí

- *Akustická studie - aktualizace*
- *Biologický průzkum území stavby - aktualizace*
- *Dendrologický průzkum - aktualizace*
- *Vibrace studie*

Doloženo v samostatné části B.3.

Speciální měření a průzkumy

- *Korozní průzkum*

V rámci prací na PD byl proveden korozní průzkum s následným posouzením protikorozní ochrany ohrožených objektů. Jedná se především o korozní průzkum u vybraných mostních objektů a na vytipovaných inženýrských sítích. Práce byly uskutečněny v listopadu a prosinci 2013. V rámci DSP byl korozní průzkum doplněn ve třech lokalitách o měření rezistivity půdy

V zájmové oblasti byl proveden korozní průzkum sestávající z:

- **Měření intenzity elektrického pole v zemi** - Registrační měření intenzity elektrického pole a stanovení hustoty proudu v půdě.
- **Měření rezistivity půdy** – Měření rezistivity půdy čtyřelektrodovou Wernerovou metodou. Rezistivita byla měřena pro výpočet hustoty proudu v půdě.
- **Měření potenciálu potrubí - elektroda** - Registrační měření potenciálu na stávajících inženýrských sítích - převážně plynovodech.
- **Měření vstupujícího/vystupujícího proudu do/z potrubí** - Registrační měření vstupujícího/vystupujícího proudu do/z stávajících plynovodů pomocí ocelového vzorku o ploše 100 cm².

Korozní průzkum prokázal vliv stejnosměrných elektrických polí ve sledované oblasti. Zdrojem stejnosměrných bludných proudů je především železniční trať č. 280 (dle knižního jízdního řádu) Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Za zdroje bludných proudů lze považovat i stanice katodických ochranných protikorozi pro VTL plynovodů a ocelových distribučních vodovodů, tj. stanic katodických ochranných, které zajišťují protikorozi ochrannou zmíněných potrubních řadů.

Ve sledované oblasti byla podle ČSN 03 8375 „Ochrana kovových potrubí v půdě nebo ve vodě proti korozi“ **zjištěna agresivita prostředí všech stupňů tj. od I. až IV. včetně.** S touto skutečností je třeba počítat při návrzích stavebních konstrukcí a kovových vedení a zařízení. Situace posouzená s využitím předpisu SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) vyžaduje převážně základní ochranná opatření stupně č. 3. Dále je nutnost respektovat Technické kvalitativní podmínky staveb SŽDC, kapitola 25, část 25 A „Ochrana proti elektrochemické korozi a korozi bludnými proudy“.

Korozní průzkum je samostatnou přílohou souhrnné technické zprávy č. B.14

- *Hydrogeologický průzkum*

Na lokalitě, v oblasti uvažovaného vsaku, byla dne 6.11.2013 realizována kopaná sonda. Sonda byla vykopána traktorbagrem do hloubky 5,12 m pod terén, byla geologicky zdokumentována. Na sondě LHOKS 1 byla ve dnech 7. až 8.11.2013 provedena vsakovací zkouška. Hladina podzemní vody byla na sondě LhoKS 1 zastižena 4,9 m p. t. a po 23 hodinách dosáhla úrovně 4,01 m pod terénem.

Směr proudění podzemní vody je dle archívních údajů směrem JZ k toku řeky Bečvy.

Úvodní metráž do hloubky 3,5 m s koeficientem vsaku v rozmezí $k_v < 10^{-7}$ až 10^{-6} m/s můžeme považovat za poloizolátor až izolátor. Zastižené **jílovité hlíny** a **jíly** jsou z hlediska klasifikace propustnosti slabě až velmi slabě propustné. Tato vrstva umožňuje omezenou infiltraci srážkových vod do podzemní vody a na lokalitě představuje stropní poloizolátor. Podle zařazení horninového prostředí do skupin dle ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“ představuje poloha hlín z hlediska vsakování zeminy pro vsak nevhodné.

Polohy **štěrků** v metráži 3,5 – 7,5 m představují **průlinově propustný kolektor**. Koeficient filtrace jsme odvodili přepočtem koeficientu transmisivity z hydrogeologické mapy. Dosáhl hodnoty v rozmezí $K = 3,88 \cdot 10^{-5}$ až $8,2 \cdot 10^{-4}$ m/s což můžeme hodnotit dle klasifikace J. Jetela jako horninové prostředí mírně až dosti silně propustné. Koeficient vsaku byl vypočítán z výsledků nálevové zkoušky na $k_v = 1,42 \cdot 10^{-5}$ m/s.

Svrchní polohy štěrků v metráži 3,5 – 5,5 m budou vzhledem k podílu jemnozrnné zeminy méně propustné, čemuž odpovídá zjištěný koeficient vsaku $k_v = 1,42 \cdot 10^{-5}$ m/s a koeficient filtrace $K = 3,88 \cdot 10^{-5}$ m/s.

Podle klasifikace ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“ představuje poloha štěrků průlinově propustný kolektor pro vsak vhodný.

Hydrogeologický průzkum je samostatnou přílohou souhrnné technické zprávy B.14.

- *Radonové riziko*

Průzkum radonového indexu byl prováděn ve výpravní budově Lhotka nad Bečvou. Závěry jsou doloženy v části B.14.6.

b) geologické a hydrogeologické poměry v území

Geomorfologické poměry

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Zeměpisný lexikon 1987) náleží zájmové území železniční trati Valašské Meziříčí - Hustopeče do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší)

<i>Provincie:</i>	Západní Karpaty
<i>Soustava (subprovincie):</i>	Vnější Západní Karpaty
<i>Podsoustava (oblast):</i>	Západobeskydské podhůří
<i>Celek:</i>	Podbeskydská pahorkatina
<i>Podcelek:</i>	Příborská pahorkatina
<i>Okrsky:</i>	Valašskomeziříčská kotlina

Trasa železniční trati je vedena plochým rovným územím údolní nivy řeky Bečvy. Železniční trať mírně klesá směrem od Valašského Meziříčí (280 m n. m.) do Hustopečí nad Bečvou (275 m n. m.).

Geologická stavba, tektonika a seismická aktivita

Geologická stavba

Fluviální sedimenty jsou v zájmovém území vázané na nivu Bečvy. Svrchu jsou tvořené náplavovými hlínami (písčitými hlínami a hlinitými písky) a v jejich podloží fluviálními písčitými a štěrkovitými zeminami. Fluviální sedimenty v nivě Bečvy jsou svým zrnitostním složením značně laterálně a vertikálně proměnlivé.

Vrtnými sondami J1/16.313, J1/17.577, J120.815 a J123.037 provedenými v rámci průzkumu pro železniční mosty (jejich rekonstrukci) byly zastiženy náplavové hlíny od povrchu terénu nebo v podloží navážek do hloubky 1,0-4,5 m pod terén. Náplavy jsou tvořené písčitými hlínami, písčitými jíly, jílovitými písky, hlínami s nízkou plasticitou a jíly se střední plasticitou.

V podloží náplav byly výše uvedenými vrtnými sondami zastiženy zvodnělé štěrkopísky - převážně štěrky s příměsí jemnozrnné zeminy, písky s příměsí jemnozrnné zeminy a štěrky jílovité. Vrtnou sondou J1/21.847 byly štěrkopísky zastiženy již od povrchu terénu (resp. pod 0,3 m mocnou vrstvou navážek) až do hloubky 5,5 m pod terén. Ve štěrcích byly místy zastiženy podružné vrstvy písčitých jíků.

Hladina podzemní vody byla zastižena vrtnými sondami převážně v hloubce 3-4 m pod terénem

Navážky se vyskytují v celém úseku trasy v náspech železniční trati, tam kde se kříží trať s místními komunikacemi a v městské zástavbě Valašského Meziříčí. Navážky byly zastiženy i vrtnými sondami J1/20.815 (hlíny písčité a písky) a J1/23.037 (jíly a hlíny štěrkovité, štěrky hlinité a jílovité) v mocnostech 1,5-2,1 m.

Výkopy v případě provádění výkopových prací budou rozpojovány zeminy spadající převážně do 3. / I. třídy těžitelnosti, podle ČSN 73 3050 / ČSN 73 6133. Dočasný sklon případných nepažených svahů výkopů nad hladinou podzemní vody, je možné uvažovat v poměru 1:1

Pažení - pro zajištění vodotěsnosti stavebních jám lze v prostoru stavby využít beraněné štětovnice.

Tektonika a seismická aktivita

V zájmovém území převládají zlomové linie směru SV-JZ a SZ-JV směru. Na případnou stavbu nebudou mít tektonické linie podstatnější vliv.

Ve smyslu ČSN 73 0036 (dříve platná) nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

Dle ČSN EN 1998-1 mapy seismických oblastí České republiky je referenční zrychlení základové půdy a_g 0,08-0,12 g.

Geodynamické jevy

Prostředí karpatského flyše je velice náchylné k svahovým pohybům. V těsné blízkosti železniční trati mezi Teplicemi nad Bečvou a Hustopečemi nad Bečvou je v České geologické službě - Geofondu ČR evidována lokalita Hluzov s potenciálním rizikem sesuvu.

geodetické a mapové podklady

Pro účely projektových prací bylo k dispozici geodetické zaměření stávajícího stavu a aktuální katastrální mapa v digitalizované podobě. Dále byly od jednotlivých vlastníků a správců zjištěny polohy stávajících sítí a zařízení a překresleny do souhrnného digitálního podkladu.

Hydrogeologické poměry

Hlavní erozní bázi zájmového území tvoří řeky Bečva tekoucí ve směru od JV k SZ, generelní směr proudění podzemní vody je stejný, avšak na dílčích lokalitách může být odlišný.

Flyšové sedimenty jsou prakticky nepropustné oběh podzemní vody je vázán na puklinové systémy a nebo písčité vrstvy (s průlinovou propustností). Vrstvy jílovců a prachovců plní funkci hydrogeologického izolátoru, vrstvy pískovců a slepenců plní ve flyšovém souvrství funkci hydrogeologického kolektoru.

Nejvýznamnější kolektor tvoří fluviální sedimenty nivy Bečvy s charakteristickou průlinovou propustností. Mocnost fluviálních sedimentů je zde (dle provedených vrtných sond) 5,0 až více než 7,5 m. Hladina podzemní vody se nachází cca 3-4 m pod terénem. Hladina je volná nebo jen mírně napjatá, volně komunikuje s hladinou vody v Bečvě.

Fluviální sedimenty jsou tvořené pod náplavovými hlínami (málo propustnými) průlinově propustnými písky a štěrky. Místy se nacházejí fluviální písky a štěrky již od povrchu terénu.

V oblasti nově projektovaného podjezdu pod tratí v t.ú. mezi Hustopečemi a Lhotkou (vazba na plánovanou cyklostezku) se nachází hladina podzemní vody v úrovni cca 274,3 m n.m.

c) použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému).

Geodetické zaměření

Geodetické zaměření staveniště a objektů stavby provedl Ing. Jan Smetana v červenci 2013. Doměření pro oblast požadavků, plynoucích z Aktualizace v roce 2017, pak bylo provedeno v březnu 2017. Dílčí lokality byly doměřeny dle požadavků jednotlivých zpracovatelů v březnu 2018.

Geodet provedl geodetické zaměření, v podrobnostech potřebných pro zpracování přípravné dokumentace. Zpracovatel geodetické dokumentace dodal projektantovi v digitální podobě zaměření, seznam zaměřených bodů a katastrální mapu.

Geodetická část je zdokumentována v části G.

Geodetickým základem pro vyhotovení účelových map pro projektování bylo železniční polohové a výškové bodové pole, navržené s ohledem na návaznost na již existující bodová pole vytyčovací sítě stavby, které bude dále sloužit jako základ vytyčovací sítě stavby. Body železničního bodového pole a účelové mapy pro projektování jsou určeny polohově v souřadnicovém systému S-JTSK (souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální) a výškově v systému Bpv.

Zpracovaná dokumentace DSP je jako celek navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).

Katastrální mapa

Pro zpracování projektu byly použity platné aktuální katastrální mapy: Digitální katastrální mapy (DKM) v katastrálních územích Hustopeče nad Bečvou, Choryně, Lhotka nad Bečvou, Příluky, Juřinka, Mštnovice a Krásno nad Bečvou

Zjištění stávajících sítí

Tato stavba se musí již svým liniovým charakterem dotýkat některých nadzemních a zejména podzemních inženýrských sítí. Jejich umístění sdělili projektantovi formou listinného vyjádření jejich majitelé a správci. Na základě těchto údajů byla příslušná vedení zakreslena a zdigitalizována do situací stávajícího stavu, tj. do podkladu, který tvoří základ pro projektování jednotlivých SO a PS.

V situačních výkresech jsou stávající sítě vykresleny černě - odpovídajícím typem čar, v koordinačních situacích je připojena legenda sítí. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou doložena v dokladové části dokumentace. Originály předaných grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatelů projektové dokumentace.

Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, je v jednotlivých odvětvích různá. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u některých jsou předané údaje pouze orientační a **před vlastní realizací je proto potřeba jejich polohu přesně vytýčit.**

B.1.4 Ochranná pásma

a) stávající ochranná pásma

Celá stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy specifikovaném § 8-9 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Ochranné pásmo je vymezeno svislou plochou vzdálenou 60 m od osy krajní koleje, popř. min. 30m od hranic obvodu dráhy, tedy hranic drážních pozemků.

Dále stavba zasahuje do ochranných pásem inženýrských sítí. Pověštinou se jedná drážní sítě ve vlastnictví stavebníka. V některých případech se jedná o sítě mimodrážní. Tyto zásahy jsou projednávány se správcem a vlastníkem sítí. Jedná se o ochranná pásma sítí následujících vlastníků:

ČD - Telematika a.s

ČEZ a.s.

Innogy (dříve RWE)

Cetin

VaK Vsetín a.s.
Deza a.s.
Obec Lešná
Dotčení jednotlivých sítí viz následující tabulka

Tabulka křížení stávajících mimodrážních inž. sítí s tratí Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí (v místech rekonstrukce železničního svršku a spodku)

Km	Druh křížení	Opatření
17,492	ČEZ Distribuce - silnoproud VN nadzemní	bez přeložky
20,119	ČEZ Distribuce - silnoproud VN nadzemní	bez přeložky
20,174	ČEPS, a.s. - silnoproud VN nadzemní	bez přeložky
20,187	ČEPS, a.s. - silnoproud VN nadzemní	bez přeložky
20,260	Innogy - plynovodní vedení - plynovod VTL	bez přeložky
20,270	CETIN - sdělovací kabely	bez přeložky
20,282	CETIN - sdělovací kabely - neprovozované sítě	přeložka (zahroubení)
20,317	Obec Lešná - VaK Vsetín, a.s. vodovodní řad	Ochrana vodovodu
20,319	Innogy - plynovodní vedení - plynovod STL	bez přeložky
20,613	Obec Lešná - silnoproud NN kabelové – veřejné osvětlení	přeložka (zahroubení)
20,613	Obec Lešná - sdělovací kabely – rozhlas	přeložka (zahroubení)
20,631	ČEZ Distribuce - silnoproud NN kabelové	přeložka (zahroubení) již realizováno
20,873	ČD, a.s., RSM – vodovodní přípojka	zrušeno bez náhrady
21,019	ČEZ Distribuce - silnoproud VVN nadzemní	bez přeložky
21,023	Město Valašské Meziříčí - kanalizační sběrač – zaměřený průběh	bez přeložky
21,526	DEZA a.s. - kanalizační sběrač	bez přeložky
21,795	VaK Vsetín, a.s. - kanalizační sběrač – zaměřený průběh	bez přeložky
22,009	DEZA a.s. – sdělovací kabely – zaměřený průběh	bez přeložky
22,009	DEZA a.s. – vodovod – zaměřený průběh	bez přeložky
22,009	DEZA a.s. – silnoproud NN – zaměřený průběh	bez přeložky
22,569	ČEZ Distribuce - silnoproud VVN nadzemní	bez přeložky
22,588	ČEZ Distribuce - silnoproud VN podzemní	přeložka (zahroubení) již realizováno
22,711	Innogy - plynovodní vedení - plynovod VTL	bez přeložky
23,086	DEZA a.s. – silnoproud VN	bez přeložky
23,092	DEZA a.s. – sdělovací kabely	bez přeložky
22,096	DEZA a.s. – vodovod	Přeložka protlakem
23,528	CETIN – sdělovací kabel zaměřený	bez přeložky
23,549	DEZA a.s. – parovod	bez přeložky
23,810	ČEZ Distribuce - silnoproud VN nadzemní	bez přeložky
24,228	CETIN – sdělovací kabel – mimo provoz	bez přeložky
24,234	CETIN – sdělovací kabel - DOK	bez přeložky
24,250	CETIN – sdělovací kabel – metalika mimo provoz	bez přeložky

POZNÁMKA: V tabulce nejsou vypsané kabely ve vlastnictví SŽDC, s.o.

- Přeložky kabelů ve správě SŽDC, s.o., v průběhu stavby (vzhledem k realizaci stavby) jsou řešeny v dané profesní části dokumentace (D.2. Sdělovací zařízení přeložky zabezpečovacího zařízení jsou řešeny v rámci technologie D.1.1. a D.1.2 v části provizorní stavby)
- Přeložky, úpravy a ochrany potrubních vedení (vody, kanalizace, plyn) jsou obsahem části E.1.6. V rámci DSP byla v km provedena kopaná sonda v km 20,317 pro účely ověření

výšky plynu a vodovodu. Uvedené sítě jsou pod úrovní zasaženou projektem, sonda je doložena v části B14. Sonda odpovídá trase plynárenského zařízení dle vytýčení správce a povrchových znaků plynu. Povrchové znaky vodovodu jsou na obou stranách kolejiště viditelné, odpovídají zákresu správce sítě. Sonda byla provedena na spojnici obou hydrantů. Úroveň plynu byla odkryta 2.2m, pod terénem na kotě 277.14, což je dostatečná hloubka pro křížení se svodným potrubím odvodnění stanice, které je v tomto místě na kotě 277.425. Vodovod Vak Vsetín musí být uložen až pod vedením plynu, protože ze zákresů správců obou sítí i viditelných povrchových znaků se tyto sítě přímo v místě sondy kříží. Vodovod bude před započítáním zemních prací na kolejovém spodku, nebo před vrtáním pilot PHS vytýčen správcem a provedeny kopané sondy na obou stranách kolejiště.

- Pro ostatní křížení plynu byly rovněž

- Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních jsou obsahem části E.3.9. Dvě přeložky už byly realizovány společností ČEZ.
- Přeložky sdělovacích vedení mimodrážních jsou zpracovány v části E.3.10.1
- Přeložky sdělovacích vedení drážních jsou zpracovány v části E.3.10.2 – jedná se o kabely SŽDC, s.o. ve správě ČD – Telematika – přeložky jsou navrženy v km 19,947 a km 21,505
- U křížení sítí plynu byly provedeny kopané sondy a vytýčení sítí správcem. Na základě vytýčení a kopaných sond bylo konstatováno, že přeložky plynárenských zařízení nejsou nutné.
- Pro odvodnění stanice byly zaměřeny přístupné šachty trativodů, včetně zaústění potrubí.
- U sdělovacích sítí Cetin jsou navrženy objekty přeložek. Tyto objekty bude realizovat na základě smlouvy mezi investorem a Cetinem dodavatel vybraný správcem sítě na náklady investora stavby.
- U křížení sítí společnosti DEZA byly objekty přeložek už v dokumentaci DUR odstraněny vzhledem k podkladům zaslaným správcem pod číslem 14100/020/Zao/2014, s výjimkou vodovodu v km 22,096 kde je navržena ochrana vodovodu.
 - Křížení v km 21.526 – kanalizační sběrač je dle zaměření šachet cca 2.7m pod terénem který kříží kabelová trasa.
 - Křížení v km 22.09 je dle výše uvedené přílohy v hloubce 2.9m pod TK stávající koleje. Nová niveleta o 200mm výše.
 - Křížení v km 23.09 je dle výše uvedené přílohy v hloubce 2.6m pod TK stávající koleje. Nová niveleta o 50mm výše.
 - Křížení v km 23.549 je parovod hluboko pod TK stávající koleje, ze zaměření téměř 4m. Nová niveleta o 50mm výše než stávající. Výkopové práce zasahují 0.5m pod stávající terén.
- Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních jsou obsahem části E.3.9. Objekty přeložek sítí NN a VN v majetku ČEZ (již byly realizovány) případně obce Lešná jsou ve stavbě navrženy jako samostatné objekty, Realizovány byly : kabel NN v km 20.631 a kabel VN 22kV v km 22.589. Zbývá realizovat přeložka VO obce Lešná v km 20.611 a přeložka napojení bytového domu ve Lhotce.

- Niveleta koleje se stavbou nemění. Stávající příkopy se reprofilují, případně zpevní dlažbou. Kolize s podzemními sítěmi se nepředpokládá vyjma přeložek uvedených v příloze.
- **Obecně platí, že zhotovitel je před stavbou povinen zajistit vytýčení všech sítí správcem a oznámit mu započetí prací v místě křížení.**

Obecně k ochranným pásmům

❖ Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu, včetně zařízení staveniště, situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Obvod dráhy je u celostátní dráhy a u regionální dráhy vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách).

Rekonstrukcí kolejiště nedochází k budování nových kolejí v nové (odsunuté) poloze. Poloha krajních kolejí žst. zůstává nezměněna. U výběhů traťových kolejí před zhlavími žst. dochází ke směrovým posunům, které nemají dopad na změnu ochranného pásma dráhy. U pozemku p.č.1700/3 (ostatní plocha/ostatní komunikace) v k.ú. Jaroměř, ve vlastnictví Města Jaroměř, dochází z důvodu posunu osy koleje k trvalému záboru a posunu obvodu dráhy.

V koordinačních situacích (část dokumentace C.2) je zakreslena hranice drážních pozemků (ČD, a.s., a SŽDC, s.o.) z podkladů, zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

❖ Ochranné pásmo silnic I., II. a III. třídy

Ve stavbě není uvažováno s přeložkami pozemních komunikací, nicméně **v místě křížení tratě se silniční komunikací dojde k dotčení silničního ochranného pásma.** Hranice silničních ochr. pásem je prostor ohrazený svislými plochami vedenými do výšky 50m ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu ostatních komunikací I. třídy
- 20 m od vozovky silnice III. tř.
- 15 m od osy přilehlého jízdního pásu silnic II. a III. tř. a místních komunikací II. tř.

V kú Příluky dochází k souběhu ze silnicí III třídy 03561

❖ Ochranná pásma inženýrských sítí

Během realizace záměru stavby budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat zejména o kabely nn, vn v majetku ČD, a.s. a ČEZ, a.s., plynovody, vodovody, kanalizace.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinačních situací. **Ochranná pásma inž. sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do koordinačních situací zakreslena** a proto jsou textově uvedena na tomto místě:

❖ Ochranné pásmo elektrického vedení

Stavbou dotčené kolejiště **bude křížováno jak vzdušným, tak zejména podzemními vedením inženýrských sítí vvn, vn a nn.**

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110 kV a 3 m pro vedení nad 110 kV od krajního kabelu na každou stranu.

Trat' budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

- u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....1 m pro závěsná kabelová vedení
- u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....2 m pro vodič s izolací
- u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....7 m pro vodič bez izolace
- u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně.....12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně.....20 m
- u napětí nad 400 kV30 m

❖ Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

❖ Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo plynovodů je definováno následovně:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně – 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm – 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm – 12 m
- u nízkotlakých a středotl. plynovodů a přípojek v zast. území – 1 m
- u technologických objektů – 4 m

❖ Ochranné pásmo kanalizací a vodovodů

U kanalizací a vodovodů je ochranné pásmo vymezeno dle průměru potrubí a pro vedení rozvodů v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005. Činí:

- do DN 500 mm – 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm – 2,5 m na obě strany

❖ Ochranné pásmo lesa

Ochranné pásmo lesa je vymezeno do vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků. Stavba prochází ochranným pásmem v těchto lokalitách.

Katastrální území	km
Hustopeče nad Bečvou	17,75 – 17,8 L
Hustopeče nad Bečvou	17,87 – 18,35 oboustranně
Choryně	18,8 – 18,9 L
Lhotka nad Bečvou	18,9 – 19,55 L
Lešná	19,55 – 19,93

- ❖ Stavba **nezasahuje do ochranného pásma památného stromu, ani do ochranného pásma nemovité památky. Záměr také neovlivní vyhlášenou městskou památkovou zónu.**
- ❖ Stavba vede po hranici (km 17,595 - 17,895 a 18,888 - 19,920) nebo přímo kříží (km 17,895 a 18,345) EVL Choryňský mokřad.
- ❖ Stavební záměr zasáhne na území těženého dobývacího prostoru zemního plynu č. 8400270 a do výhradního ložiska Choryně pod č. 322440000 mezi traťovými kilometry 18,80 a 20,45.
- ❖ Ochrana vod

Posuzovaný stavební záměr protíná vodní toky Černý (Byninský), Jasenický potok a další 4 bezejmenné toky mající vlastní identifikátor. Veškeré vodní toky jsou přítokem řeky Bečvy. Do vodních toků se zasáhne pouze v době výstavby. V případě úpravy koryt se respektují podmínky správce.

b) nová ochranná pásma

Stavba, vzhledem ke svému rekonstrukčnímu charakteru, nevyvolává potřebu na zřízení či modifikaci zákonem vydefinovaných ochranných pásem. K drobné korekci dochází pouze u ochranného pásma dráhy. Ta je způsobena optimalizací trasování kolejí.

Stávající ochranná pásma jsou popsána v kapitole B.1.3.

Z hlediska ochrany životního prostředí nejsou nová ochranná a bezpečnostní pásma navrhována.

c) údaje o chráněných ložisk. území, zajištění st. proti účinkům poddolování, ochranná pásma dle zákona o ochraně přírody a krajiny

Poddolovaná území

Železniční trať neprochází žádným poddolovaným územím registrovaným v České geologické službě - Geofondu ČR.

Ložisková území

Železniční trať prochází mezi Lhotkou nad Bečvou a Stříteží dobývacím těženým prostorem a výhradním ložiskem zemního plynu registrovaným v České geologické službě - Geofondu ČR. Dobývací těžený prostor je registrován pod názvem Lešná, ID číslem 40027. Výhradní ložisko je registrováno pod názvem Choryně ID číslem 3224400. Vzhledem k předpokládanému charakteru stavebních prací během rekonstrukčních prací (mělké vrty a jámy) nedojde k ohrožení uvedeného ložiska.

V těsné blízkosti žel. trati (mezi tratí a Bečvou) u obce Hustopeče se nachází 2 registrovaná chráněná ložisková území šterkopísku, registrovaná jsou pod názvem Hustopeče nad Bečvou, ID 00900001 a Hustopeče nad Bečvou II, ID 00900000.

Ochranná pásma dle zákona o ochraně přírody a krajiny

Nemovitě kulturní památky

Stavbou nebude dotčena žádná nemovitá kulturní památka. Stavba nezasahuje do památkové rezervace ani do památkové zóny.

Zvláště chráněná území

Stavba nepřichází do střetu se žádným zvláště chráněným územím. Nejbližší se nachází PP Hustopeče - Štěrkač (cca 450 m jiho až jihozápadně), PR Choryňský mokřad (cca 600m severně).

Přírodní parky

Lokalita neprochází žádným přírodním parkem. Nejbližší lokalitou tohoto typu je přírodní park Podbeskydí, který je vzdálen cca 3 km severozápadně od posuzovaného záměru.

Lokality sítě Natura 2000

Posuzovaný záměr se dotýká nebo přímo prochází EVL Choryňský mokřad (kód CZ0710182), kterou stavba kříží mezi km 17,9 a 18,35 trati, dále vede po hranici EVL mezi traťovými km 17,6 - 17,9 a 18,9 - 19,92. Pro realizaci stavby je nutné dodržet opatření uvedená v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Z vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a Krajského úřadu Zlínského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, realizace stavebního záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo na ptačí oblasti.

Záplavové území, vodní toky

Zájmová lokalita je součástí vyššího povodí č. 4-11-02 pod názvem Bečva od soutoku Vsetínské Bečvy a Rožnovské Bečvy. Stavba překonává mostními objekty nebo propustky následující toky: Černý potok (km 23,04), Jasenický potok (km 21,85), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 19,94), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 18,89), Mřenka (také Jasenka, km 17,58), občasný tok (km 17,28) a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 16,31). Všechny dotčené vodní toky, s výjimkou Jasenického a Černého potoka, náleží pod správu Povodí Moravy s.p., Jasenický a Černý potok spravují Lesy ČR, s.p.

Posuzovaný stavební záměr se dotýká hranice záplavového území řeky Bečvy při průtoku Q_{100} mezi traťovými km 16,038 -16,95 a v km 21,85 trati uvedené záplavové území kříží.

Významnější negativní dopad na množství podzemní vody či na hydrologické poměry vodních toků v okolí posuzované lokality nepředpokládáme.

Významný krajinný prvek (VKP)

Stavba přichází do střetu s VKP vyjmenovanými dle zákona. Jedná se o vodní toky a jejich údolní nivy a les.

Ve stupni projektové dokumentace pro územní řízení bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody (MěÚ Valašské Meziříčí a MěÚ Hranice) k zásahu do VKP dle ust. § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Záměrem nebude dotčen registrovaný VKP.

d) údaje o zeleni

Realizací stavby dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Dotčené dřeviny se nacházejí na pozemcích ve vlastnictví SŽDC s.o., ČD a.s., DEZA a.s., Arcibiskupského kněžského

semináře, Ředitelství silnic Zlínského Kraje, Správy silnic Olomouckého kraje, obcí Hustopeče nad Bečvou, Lešná, Valašské Meziříčí a dále na pozemku soukromého vlastníka. Jedná se o dřeviny rodu *Prunus*, *Malus domestica*, *Salix sp.*, atd. Porosty jsou tvořeny především druhy *Rosa canina*, *Sambucus nigra*.

Celkem bude stavbou dotčeno 126 stromů a 15 309 m² porostů. V souladu s ustanovením §8 zákona č. 114/1992 Sb. bude požádáno o závazná stanoviska obcí ke kácení. Podrobněji je problematika dřevin uvedena v části B.3.6 projektové dokumentace.

e) údaje o záboru ZPF a LPF

- Trvalý zábor ZPF

Stavba si vyžádá trvalé zábory pozemků náležejících do zemědělského půdního fondu, a to v k.ú. Hustopeče n Bečvou 990 m², v k.ú. Choryně 1670 m² a v k.ú. Příluky 380 m². Pro stavbu byl vydán souhlas s trvalým vynětím ze ZPF Městským úřadem Valašského Meziříčí pod č.j. MěÚVM 58218/2017/2 ze dne 16.10.2017. Podrobněji jsou zábory ze ZPF řešeny v části B.3.3.1 projektové dokumentace.

- Dočasný zábor ZPF

Stavba si vyžádá dočasný zábor pozemků náležejících do zemědělského půdního fondu. Podrobněji rozsah záborů uvádí část B.3.3.1 projektové dokumentace.

- Trvalý a dočasný zábor PUPFL

Stavbou budou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa. Lesní porosty se nacházejí na území obce Lešná a Hustopeče nad Bečvou. Na území obce Lešná je navrženo celkem 1350 m² k trvalému vynětí. Jedná se o část pozemků těsně přiléhajících k patě náspu.

Podrobněji je problematika záboru lesních a zemědělských pozemků řešena v samostatné části dokumentace B.3.3 Lesní a zemědělská příloha

- Stavební práce v ochranném pásmu lesa

Stavební práce budou v několika úsecích probíhat v ochranném pásmu PUPFL, tj. ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků.

Ve věci bylo vydáno závazné stanovisko – souhlas podle ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích ve znění pozdějších předpisů, s pracemi v ochranném pásmu lesa. Žádost o odnětí pozemků PUPFL bude podána v samostatném řízení.

B.1.5 Koncepce stavby

a) účel stavby

Účelem užívání stavby je provozování železniční dopravy na dvoukolejně železniční trati mezi žst. Hustopeče nad Bečvou a žst. Valašské Meziříčí.

Rekonstrukcí tohoto úseku železniční tratě včetně žst. Lhotka nad Bečvou dochází ke zlepšení parametrů trati ve stávající trase a na stávajících pozemcích. Nedochází k rozšíření stavby mimo stávající rozsah dopravní infrastruktury.

Z důvodů splnění příslušných limitních hodnot (bez korekce pro starou hlukovou zátěž) hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati byl v místech, kde dochází k nadlimitnímu zatížení chráněného venkovního prostoru staveb, proveden návrh protihlukových clon (stěn). Rozsah protihlukových opatření byl navržen tak, aby vyhovoval technickým požadavkům provozu a byl v souladu s Nařízením vlády 272/2011.

Hlavní části stavby jsou kolejové úpravy železničního svršku a spodku, úpravy mostních objektů a propustků, rekonstrukce systému trakčního vedení, rekonstrukce železničního zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudých zařízení a rozvodů.

Kapacity funkčních jednotek jsou popsány v Průvodní zprávě v kapitole A.4.8 Navrhované kapacity stavby.

b) dodržení obecně technických požadavků na výstavbu

vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Týká se pouze nástupišť a podchodu, veškeré požadavky uvedené vyhlášky jsou dodrženy. Současný stav se z hlediska bezbariérového užívání staveb podstatně zlepšuje, neboť podchod je nyní přístupný chodníkem se sklonem 1:12. V tomto duchu se upravují i zpevněné plochy v okolí výpravní budovy Lhotka

vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby

ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.

Navržené řešení stavby je v podrobnostech dokumentace pro stavební řízení v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se na tento charakter stavby a stupeň přípravy stavby vztahují.

vyhl. č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území

ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb.

Navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umístění stavby.

c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do krajiny

Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Umístění stavby je dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaná přípravná dokumentace stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků.

Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Vzhledem k charakteru stavby, nebyly hlavním architektem projektu - v rámci navrhovaných řešení - definovány speciální požadavky na architektonická ztvárnění techn. řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

V souladu s požadavkem objednatele na úspornost a efektivitu díla, byly v jednotlivých profesích navrženy standardní konstrukce a postupy, které jsou aktuálně navrhovány u obdobných rekonstrukčních drážních staveb v železniční síti ČR. To vše s požadavkem na vysokou kvalitu, životnost a zejména bezpečnost nově rekonstruované dopravní cesty.

To platí i pro tvarové, materiálové a barevné řešení.

Součástí stavby jsou, na základě vyhodnocení hlukové studie, protihlukové stěny. Protihlukové stěny jsou navrženy převážně jako oboustranně pohltivé, pouze v traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou jsou navrženy jako jednostranně pohltivé

Podrobný popis hlavních architektonických prvků je uveden v samostatné příloze C.3.

Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

I po rekonstrukci zůstává traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou dvoukolejný. Nemění se ani počet prostorových oddílů při nasazení nového traťového zabezpečovacího zařízení tříznakového autobloku, které nahrazuje autoblok stávající. Zvyšuje se traťová rychlost na $V_{100}=135\text{km/h}$, $V_{130}=145\text{km/h}$, a $V_k=160\text{km/h}$ (po zavedení ETCS). U R vlaků dochází ke zkrácení pravidelné jízdní doby o 2-3 minuty, u osobních vlaků je to taktéž 2-3 minuty podle směru jízdy. Nákladní vlaky mají stanovenou rychlost 70, 80km/h, což je v limitu stávající traťové rychlosti 80km/h, takže ke zkrácení jízdních dob z titulu rekonstrukce nedochází.

Technologickou výrobní část stavba neobsahuje.

d) navržené technické řešení SO a PS

Oproti přípravné dokumentaci došlo pouze k dílčím změnám, které pramení z technického rozpracování v dílčích profesích. Stavba jako celek nemění svůj obvod z přípravné dokumentace (DUR) a je v souladu s územním rozhodnutím. Ve stanici Lhotka došlo k dílčím úpravám kolejí na zhlaví Valašské Meziříčí z důvodu viditelnosti návěstidel a přibyl technologický objekt návěstní lávky na tomto zhlaví.

Kabelizace na začátku stavby se rozšířila o výměnu stávajícího kabelu k dálkovým odpojovačům trakce. Tento kabel mění stávající kabel ve stejné stopě a podchází protlakem silnici III. Třídy číslo 43911 podél přejezdu v km 15,156.

V rámci možné kolize stávajícího odvodnění stanice Lhotka s novými objekty PHS je v rámci DSP navržena výměna části kanalizace v km 20,317-20,430 tj úsek mezi stávajícími šachtami. Sít' bude vedena ve stejné stopě a ve stejné výšce.

Skladba dokumentace v dalším textu odpovídá zvyklostem drážních staveb, je sestavena dle předpisu S11 a vyhl. 146/2008.

D – TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1 – ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stávající stav

Drážní doprava na trati je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1

ŽST Hustopeče nad Bečvou je vybavena zabezpečovacím zařízením (dále SZZ) typu reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) AŽD 71, rok výstavby 1981, které bylo několikrát upravováno. SZZ je ovládáno z ovládacího stolu v dopravní kanceláři (DK) v km 15,379. Kolejové obvody (KO) jsou dvoupásové se signální frekvencí 275 Hz se stykovými transformátory DT0,75 a kolejovými relé DSS-12S (KO 4300). Kódování pro vlakový zabezpečovač je v kolejích 1 a 2 v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna v reléových domcích (RD) v km 15,470. Napájení zařízení je zajištěno z veřejné sítě a z rozvodu 6kV. Ve stanici jsou čtyři dopravní koleje (3K, 1K, 2K a 4K) a jedna kolej kusá (6K). Na lhotském zhlaví jsou dvě pomocná stavědla – PSt.1 a PSt.2. Ve směru Hranice na

Moravě je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) typu obousměrné automatické hradlo (AH) s KO 6300 (KOA) se signální frekvencí 75 Hz se stykovými transformátory DT 0,75E; vybudované v roce 2016 ve stavbě "TRAŤ 308 (LÚKY POD MAKYTOU) – ST. HRANICE CZ/SK – HORNÍ LIDEČ – HRANICE NA MORAVĚ, ÚSEK TEPLICE NAD BEČVOU (MIMO) – HUSTOPEČE NAD BEČVOU (MIMO)". V rámci této stavby bylo doplněno v celém mezistaničním úseku kódování s nosnou frekvencí 75 Hz. Výstroj TZZ je soustředěna do RM hradla Špičky. Na hranickém zhlaví se nachází na křížení drážního tělesa a silnice III. třídy v km 15,162 přejezd „C1“ kategorie PZS 3SNI (8049).

Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-82 s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz, s dvoupásovými KO 50 Hz se stykovými transformátory DT 0,2-1000 a s kolejovými relé DSŠ-12 (KO 2796) z roku 2003. V km 18,889 je přejezd účelové komunikace označený „D“, s přejezdovým zařízením světelným (PZS) 3SBI (P8050) z roku 2003, kontrola je umístěna v DK Lhotka nad Bečvou a technologie v RD v blízkosti přejezdu. Mezistaniční úsek je rozdělen na tři traťové oddíly v obou směrech, výstroj návěstních bodů je umístěna ve skříních v blízkosti oddílových návěstidel, napájení skříní AB a RD je zajištěno z rozvodu 6kV.

ŽST Lhotka nad Bečvou je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výstavby 1977, které bylo několikrát upravováno. KO jsou dvoupásové 275 Hz s kolejovými relé DSŠ-12S se stykovými transformátory DT0,75 (KO 4300). Kódování pro vlakový zabezpečovač je v kolejích č. 1K, 2K, 3K a 4K v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna ve stavědlové ústředně (SÚ) a ovládání v DK v km 20,840. Napájení zařízení je zajištěno z veřejné sítě a z rozvodu 6kV. Ve stanici je devět dopravních kolejí (1 až 8K a 10K), spojovací kolej 6aK a tři kusé koleje (4aK, 4bK a 14K). Na kolejiště ŽST navazuje ve třech bodech kolejiště vlečky č. 6139 DEZA Valašské Meziříčí, zabezpečené SZZ typu WSSB. Obsluha vlečky je prováděna dle Přípojkového provozního řádu součinností výpravního ŽST a signalisty na velině vlečky. V obvodu ŽST jsou čtyři pomocná stavědla (PSt.1 až 3 na valašskomeziříčském zhlaví a PSt.4 na hustopečském zhlaví). V km 21,815 je na křížení s místní komunikací III. třídy PZS 3SNI (P8051) typu AŽD 71 z roku 1977 s kontrolou v DK ŽST Lhotka nad Bečvou, označený „B“. Technologie PZS je umístěna v RD v blízkosti přejezdu. Napájení RD je zajištěno z rozvodu 6kV.

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-74 (UAB) s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz, s dvoupásovými KO 50 Hz se stykovými transformátory DT 0,2-1000 a soubory KAV-2 a FID-2 (KO 2182). Mezistaniční úsek je rozdělen na dva oddíly v obou směrech, výstroj návěstních bodů je umístěna ve skříních v blízkosti oddílových návěstidel, napájení je zajištěno z rozvodu 6kV.

ŽST Valašské Meziříčí je vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ s číslicovou volbou, rok výstavby 1975. KO jsou se signální frekvencí 50 Hz (KO 2796 dvoupásové s kolejovými relé DSR-12 a DSŠ-12 a KO 2791 jednopásové s kolejovými relé MNVŠ-2-1000/1000). Technologie SZZ je umístěna ve SÚ a ovládání v DK v km 25,055. V km 24,233 (smluvní km poloha) se nachází úrovněvé křížení celostátní dráhy a silnice III/03561, označené „A“ (P8052), zabezpečené PZS 3ZNI typu AŽD 71 z roku 1975. Technologie PZS je v reléové skříní (RS) v blízkosti přejezdu. Kontrolní stanoviště je umístěno v DK ŽST Valašské Meziříčí.

Nový stav

D.1.1 - Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 01-28-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ

Provozní soubor bude členěn na dvě části PS 01-28-01.1 žst. Hustopeče nad Bečvou, úvazka TZZ a PS 01-28-01.2 žst. Hustopeče nad Bečvou, provizorní SZZ.

V rámci PS 01-28-01.1 bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Technologie SZZ bude doplněna stojany (skříněmi) úvazky a TZZ. Vzhledem ke stávajícímu umístění technologie SZZ v RD s minimální prostorovou rezervou bude ve stavební části této projektové dokumentace upravena místnost ve stávající výpravní budově, kde bude umístěna doplňovaná technologie. Upraveny a doplněny budou reléové a napájecí obvody, ovládací stůl v DK, potřebné kabelové rozvody. Vyměněna a doplněna zeleným světelným pruhem budou vjezdová návěstidla 1L a 2L, umístěná nově v km polohách stanovených při situování návěstidel.

Jako provizorní SZZ bude využito stávající RZZ, upravována bude kabelizace ke stávajícím prvkům v prostoru kolejových úprav podle stavebních postupů stavby tak, aby byla zajištěna provozuschopnost SZZ v požadovaném rozsahu. V rámci PS 03-28-01.2 bude zřízeno v záhlaví ŽST stanoviště pro zjišťování konce vlaku, umístěné v mobilní buňce. Buňka bude vybavena telefonním přístrojem pro spojení s výpravním ŽST. Součástí buňky bude kancelářský nábytek, elektroinstalace a chemické WC. Přípojky nn a telefonu budou provedeny v PD příslušných profesí.

PS 03-28-01 žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ

PS bude členěn na části PS 03-28-01.1 Definitivní SZZ, PS 03-28-01.2 Provizorní SZZ a PS 03-28-01.3 Klimatizace technologických místností.

V rámci PS 03-28-01.1 bude vybudováno nové SZZ elektronického typu dle navrženého kolejového řešení a potřeb technologie práce ve stanici a na vlečkách.

Použité KO budou v souladu s požadavky na odolnost kolejových obvodů vůči rušivým proudům – v ŽST se signální frekvencí v kmitočtovém pásmu 275 Hz a na trati v pásmu 75 Hz. Přenos kódu národního vlakového zabezpečovače bude proveden v hlavních kolejích (koleje 1, 2), při jízdě na jednosvětlové návěsti také ve zhlaví a záhlaví a v předjízdňích kolejích 3 a 4 pomocí kolejových obvodů. Pro přenos kódu vlakového zabezpečovače bude použito pracovní kmitočtové pásmo 75 Hz. V méně pojížděných částech kolejiště bude využito počítačů náprav. SZZ bude obsahovat zařízení pro výstrahu při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) odvozenou od vyhodnocení jízdy přes snímače počítačů náprav na kolejích 6, 8, 10.

Nová technologie SZZ bude umístěna v rekonstruovaných místnostech výpravní budovy. Kabelová místnost je navržena do místnosti OP34, místnost napájení do místnosti OP41 v části výpravní budovy blíže ke kolejím. Vlastní SÚ bude umístěna v místnosti OP45 v části výpravní budovy vzdálenější od kolejiště. V místnosti OP49 bude umístěna dílna SSZT a diagnostické pracoviště, v místnosti OP48 sklad SSZT, v místnosti OP41 šatna pracovníků SSZT – počítáno bude s obsazením dvěma pracovníky SSZT OŘ Olomouc.

Místnosti napájení a SÚ budou vybaveny klimatizací a ASHS. Stávající DK (místnost OP28) bude stavebně upravena, vybavena nábytkem a nově v ní bude umístěno JOP a deska nouzových obsluh (DNO). Součástí pracoviště výpravního bude i provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a propojením na intranet SŽDC. Přenos čísel vlaků bude realizován na základě žádosti OŘ Olomouc, Odbor technologie, ZDD a

přípravy GVD při aktivaci nového SZZ úpravou a připojením na stávající elektronickou dopravní dokumentaci sousedních stanic.

Součástí SZZ bude vnitřní výstroj a napájení TZZ (autobloků elektronického typu) sousedních traťových úseků. Venkovní prvky SZZ a kabelizace budou provedeny nově. Použity budou kabely typu TCEKPFLEY a v delších délkách kabely typu TCEKPLEZE (s ohledem na eliminaci rušivých vlivů souběžných energetických vedení a výhledovému záměru použití střídavé trakce). Mezi kabelovou místností SZZ a technologií vlečky DEZA, a. s., budou položeny nové vazební kabely ve stávající dimenzi, ukončené na hranici stavby (pozemku dráhy) v kabelovém objektu. V hlavní kabelové trase budou kabely umístěny v souběhu s kabely SZ v ŽST v kabelovodu a v kabelových žlabech v podpovrchové trase s hloubkou uložení 50 cm, v mezistaničních úsecích ve volném výkopu hloubky 100 cm s výstražnou fólií (dodávka a pokládka kabelů je součástí PS SZZ – po vjezdová návěstidla – a dále do trati TZZ, výkopy PS SZ). Z důvodu ochrany před účinky blesku nesmí být žádné uzemnění položeno do kabelové kynety, ve které jsou uloženy kabely SZZ, i když to SŽDC (ČSD) TNŽ 34 2609 připouští.

Technologie RZZ umístěná ve stávající SÚ (místnost OP53) bude po aktivaci provizorního SZZ v kontejneru demontována a místnost ponechána pro další využití. Po dobu stavebních úprav DK bude zřízena provizorní DK v sousední místnosti OP29 (dnes využívané jako šatna).

Hlavní napájení zdroje SZZ v místnosti napájení bude provedeno v rámci PS části silnoproudá technologie z rozvodu 6kV, náhradní z veřejné přípojky. Rozvaděč zabezpečovacího zařízení (RZZ) bude umístěn v místnosti rozvodny nn OP44 - v sousedství SÚ a bude doplněn zásuvkou pro připojení mobilního dieselaagregátu.

Technické řešení a náplň **PS 03-28-01.1** bylo upraveno oproti přípravné dokumentaci v souladu s požadavky na plánovanou výstavbu technologie ETCS v souladu s navrženými úpravami kolejového řešení – upraveny jsou polohy a počet venkovních prvků SZZ. S ohledem na zajištění viditelnosti návěstidel při požadovaných rychlostech bylo navrženo (po provedení rozboru viditelnosti návěstidel s ohledem na prodloužení staničních kolejí do pravostranného oblouku) umístění odjezdových návěstidel S1 a S3, S2 a S4 na dvou samostatných návěstních lávkách (jejich vybudování je náplní SO 03-19-02.1 a 2).

SZZ, PZS a TZZ přilehlých traťových úseků bude vybaveno diagnostikou měřící a stavovou. Diagnostické pracoviště (pracoviště soustředěné údržby) bude zřízeno v samostatné místnosti vedle SÚ. Pro možnost dálkového přístupu servisu a údržby bude připojena diagnostika do technologické datové sítě SŽDC.

Vybudováno bude nové PZS reléového typu s elektronickou nadstavbou na přejezdu v km 21,819 (P8051) podle rozhodnutí DÚ. Přejezd bude osazen dvěma výstražníky s celými závorami délky 7,50 m. Jeden výstražník, označený „A“ ve směru od asfaltové silnice bude mít jednu světelnou skříň a druhý, označený „B“ ve směru nezpevněných komunikací (z areálu vlečky DEZA Valašské Meziříčí) dvě. Technologie PZS bude umístěna v RD v blízkosti přejezdu jehož dodávka a montáž jsou součástí tohoto PS. Jeho umístění splňuje požadavky na rozhledové poměry přejezdu. Napájení RD bude provedeno ze zdroje SZZ. Kontrolní a ovládací prvky PZS budou umístěny na JOP v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Označení přejezdu bude ponecháno – PZS „B“.

PS 03-28-01.2. Jako provizorní staniční zabezpečovací zařízení (PSZZ) pro zajištění stavebních postupů výstavby bude použito mobilní provizorní zabezpečovací zařízení (MPZZ), umístěné v kontejneru, ovládané z jednotného ovládacího pracoviště (JOP) v provizorní DK, ve výpravní budově.

Součástí této části projektové dokumentace jsou i úpravy kabelových tras, montáž a demontáž venkovních prvků PSZZ, úpravy vnitřní části PSZZ při stavebních postupech a demontáž všech venkovních i vnitřních prvků stávajícího SZZ.

Na zhlaví ŽST budou po dobu aktivace a přezkoušení MPZZ i nového SZZ provizorní výhybkářská a u přejezdu „B“ závorářské stanoviště, umístěná v mobilních buňkách. Buňky budou vybaveny telefonními přístroji pro spojení s výpravčím ŽST. Součástí buňky bude kancelářský nábytek, elektroinstalace a chemické WC. Přípojky nn a telefonu budou provedeny v PD příslušných profesí.

PS 03-28-01.3 řeší klimatizaci v místnostech s technologií v objektu ŽST Lhotka nad Bečvou - v místnost napájení a stavební ústředně. Tyto místnosti budou klimatizovány prostřednictvím klimatizačních jednotek se systémem chlazení/topení dle ztrátového výkonu instalované technologie. Požadovaný rozsah teploty v místnostech je +5 až +35, optimálně +18 až +27°C. Použité jednotky pracují v automatickém režimu, bez nutnosti obsluhy. Je počítáno se zálohou napájení i výkonu jednotek. Požadována je indikace jejich činnosti.

PS 05-28-01 žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ

Provozní soubor bude členěn na dvě části PS 05-28-01.1 žst. Valašské Meziříčí, úvazka TZZ a PS 05-28-01.2 žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ.

V rámci PS 05-28-01.1 bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Doplněné skříně (stojany) budou umístěny ve volných pozicích v zadní části SÚ ŽST Valašské Meziříčí. Upraveny a doplněny budou napájecí a reléové obvody, ovládací deska v DK, potřebné kabelové rozvody. Vyměněna a doplněna zeleným světelným pruhem budou vjezdová návěstidla 1S a 2S. Upraveny budou ovládací obvody přejezdu „A“ v km 24,233 (P8052) podle nového výpočtu.

Jako provizorní SZZ bude využito stávající RZZ. V rámci PS 03-28-01.2 bude zřízeno v záhlaví ŽST stanoviště pro zjišťování konce vlaku, umístěné v mobilní buňce. Buňka bude vybavena telefonním přístrojem pro spojení s výpravčím ŽST. Součástí buňky bude kancelářský nábytek, elektroinstalace a chemické WC. Přípojky nn a telefonu budou provedeny v PD příslušných profesí.

D.1.2 - Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 02-28-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ

PS 04-28-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ

PS budou členěny na části Definitivní TZZ (PS 02-28-01.1 a PS 04-28-01.1) a Provizorní TZZ (PS 02-28-01.2 a PS 04-28-01.2).

V rámci těchto PS bude provedena výstavba TZZ AB elektronického typu. Kabelová trasa PS bude vedena v souběhu se sdělovacími kabely a její trasa a rozpočtové náklady výkopových prací budou součástí části „Železniční sdělovací zařízení“. Vnitřní část EAB bude náplní PS „SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou“. Počet navržených oddílů AB bude odpovídat dnešnímu, upraveny budou km polohy návěstních bodů v závislosti na kolejovém řešení železniční trati, viditelnosti návěstidel, délce traťových úseků a požadavkům na výhledový stav.

Součástí PS 02-28-01.1 bude výstavba nového PZS reléového typu s elektronickou nadstavbou na přejezdu v km 18,895 (P8050) podle rozhodnutí DÚ. Přejezd bude osazen dvěma výstražníky s celými závory délkou 4,25m. Oba výstražníky, označeny „A“ a „B“ budou mít jednu světelnou skříň. Technologie PZS bude v RD v blízkosti přejezdu, jehož dodávka a montáž jsou náplní PS 02-28-01.1. Jeho umístění splňuje požadavky na rozhledové poměry přejezdu. Napájení RD bude provedeno z rozvodu 6kV. Kontrolní a ovládací prvky PZS budou umístěny na JOP v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Označení přejezdu bude ponecháno – PZS „D“.

PS budou členěny na části Definitivní TZZ a Provizorní TZZ. Jako provizorní TZZ bude do doby aktivace definitivního TZZ použit stávající AB.

D.1.5 - Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 03-28-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS

V rámci tohoto PS bude provedena montážní a provoznětechnologická příprava pro dálkové ovládání z CDP Přerov a pro evropský vlakový zabezpečovač ETCS. V prostorovém uspořádání SÚ ŽST Lhotka nad Bečvou je počítáno s místem pro umístění skříní ETCS a DOZ a v napájecích obvodech s rezervou pro jejich napájení (příkonová rezerva cca 3kVA). Jak již bylo uvedeno v předchozím textu, bylo řešení ŽST Lhotka nad Bečvou oproti přípravné dokumentaci upraveno s ohledem na délky kolejí a viditelnosti návěstidel při požadovaných rychlostech jízdy vlaků tak, aby byly splněny v současné době platné požadavky na výstavbu systému ETCS bez nutnosti dalších stavebních úprav. Vlastní instalace systému ETCS bude provedena v samostatné stavbě.

D.2 – ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.2.1 – Místní kabelizace

PS 03-14-01 žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace

Místní kabelizace v žst. Lhotka nad Bečvou řeší kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocného stavědla PSt1 a PSt2, elektromagnetických zámek a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu stanice Lhotka nad Bečvou. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti žst. Lhotka nad Bečvou. Dále se také navrhuje pokládka sdělovacího kabelu ZE 5XN 0,6 do areálu vlečky DEZA, a.s., který se na hranici drážního pozemku napojí na stávající kabel v nové plastové skříní. Do této kabelové trasy bude připojena i nová HDPE trubka. Navrhuje se také pokládka místních optických kabelů (MOK). Tyto kabely budou vedeny ze sdělovací místnosti a ukončeny v rozvaděcích REOV, ROV a RD PZS v obvodu žst. Lhotka nad Bečvou. Na zhlaví budou umístěny výhybkářské stanoviště, ve kterých budou instalovány MB telefony, pro předávání informací o zjištění konců vlaků.

D.2.2 – Rozhlasové zařízení

PS 03-14-05 žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující

V železniční stanici Lhotka nad Bečvou bude upraveno rozhlasové zařízení pro cestující včetně možnosti místního ovládání z žst. Lhotka nad Bečvou a dálkového ovládání jednak z žst. Valašské Meziříčí a v rámci DOZ pak dálkového ovládání z CDP Přerov. Stávající analogová rozhlasová ústředna bude nahrazena novou IP rozhlasovou ústřednou. Nová IP rozhlasová ústředna bude umístěná ve sdělovací místnosti. Upraveny budou rozvody na nástupišti včetně nových reproduktorů. Reprodukory budou na nástupišti umístěny na sklápěcích stožárech osvětlení. Ovládání rozhlasu pro cestující bude místní - výpravčím a dálkové - s možností využití přenosového zařízení, ze žst. Valašské Meziříčí a v rámci DOZ pak z CDP Přerov.

D.2.3 - Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)

PS 03-14-02 žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení

V rámci přípravné dokumentace bylo navrženo, nové připojení venkovních telefonních objektů v žst. Lhotka nad Bečvou do stávajícího zapojovače. Vzhledem k celkové koncepci přechodu z analogové techniky na digitální, projektant navrhl použití nového IP zapojovače. To znamená, že bude ve stanici zřízen nový IP zapojovač. V dopravní kanceláři u výpravčího bude na stole instalován nový IP dotykový terminál. Ve stole výpravčího bude instalován nový náhradní zapojovač. Ve sdělovací místnosti budou v 19" racku instalovány ostatní prvky IP zapojovače (MB převodníky, převodníky pro VE, switch L2, router, patch panel)

Ve stanici budou zřízeny nové hlavní hodiny s přijímačem DCF signálu a nové rozvody jednotného času včetně výměny podružných hodin. To znamená, že v dopravní kanceláři budou instalovány na stěně nové digitální podružné hodiny. V čekárně pro cestující budou instalovány nové ručičkové, nástěnné podružné hodiny. V opravovaných technologických prostorách bude vybudována nová strukturovaná kabeláž, která bude ukončena ve sdělovací místnosti v 19" racku.

PS 06-14-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení

V rámci předmětného PS dochází k zásadní změně celé technické koncepce přenosového zařízení. Původní technické řešení bylo koncepčně postaveno na přenosovém zařízení SDH s budováním základního přenosového traktu – v páteřní úrovni s uzly SDH STM-4 (přenosová rychlost 622Mbit/s), v nižší úrovni zejména do telekomunikačně méně významných objektů (SPS, TM apod.) byly budovány trakty s přenosovými uzly SDH STM-1 (přenosová rychlost 155Mbit/s).

Vzhledem ke skutečnosti, že zařízení SDH, nasazované u SŽDC, se již přestalo dodávat a dále s ohledem na fakt, že od přenosové technologie SDH se celosvětově upouští a akceptují se čistě paketové přenosy, byla v rámci tohoto PS přepracována technická koncepce přenosového zařízení.

V jednotlivých železničních stanicích navrhuje aktualizovaný PS osadit výkonné routery MPLS (PE) s přenosy až do 1Gbit/s, doplněné o výkonné switch-routery (CE) L3, ze kterých jsou pak připojovány s přenosovou rychlostí FE, resp. 1Gbit/s další objekty sítě TechLan, resp. Intranet v dané lokalitě. Připojení všech objektů je realizováno výhradně na datových prepínačích vybavených zásuvnými optickými moduly SFP. Technologické switche jsou vždy v úrovni L3 (switch-routery) s různou výbavou (počet portů, PoE), dle charakteru objektu jsou navrženy standardní switche, případně switche s vyšší odolností a případně s protokolem REP (průmyslové). Pro síť Intranet většinou postačují switche v úrovni L2. Routery MPLS (PE) i switch-routery (CE) **by měly být** podél traťového úseku stavby navíc **propojeny** mezi sebou po samostatných optických vláknech s návazností na sousední uzly MPLS (Valašské Meziříčí, resp. Hranice na Moravě), čímž by se výrazně zvýšila redundance přenosové cesty.

Samostatný případ přenosů tvoří přenosy požadované ze strany SEE pro zajištění vazby napáječů, okruhů pro elektrodispečerský spoj a zajištění telefonních okruhů AUT. Pro jejich propojení se využije připojení prostřednictvím dvou párů optomodemů (mediakonvertorů) E1 po samostatných vláknech dálkového optického kabelu k nejbližšímu stáv. uzlu SDH v žst. Valašské Meziříčí.

Bohužel ve směru na Hranice na Moravě není instalován DOK. **Na základě výše uvedeného nelze zajistit datové napojení na uzel Hranice na Moravě.** Z toho důvodu bude provedeno datové napojení po novém DOK pouze do přenosového uzlu Valašské Meziříčí, **bez redundance přenosové cesty.**

Pro venkovní skříně REOV a ROV uvažuje tento návrh s nasazením průmyslových L2 switchrouterů s REP protokolem, umožňujících kruhovou redundanci.

V technologických objektech a ve výpravních budovách bude připraveno IP rozhraní pro připojování zařízení systému CCTV, EZS, Rozhlas, MRS.

Umístění přenosového zařízení v jednotlivých stanicích bude ve sdělovacích místnostech v nové datové skříni 19" 600x600mm 42U. Napájení bude zajištěno z podružného silového rozvaděče určeného pro sdělovací zařízení.

D.2.4 - Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS,EZS)

PS 03-14-03 žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS

V rámci přípravné dokumentace byl v žst. Lhotka nad Bečvou navržen systém ASHS, který bude instalován v místnosti SÚ a místnosti zdrojů pro zab.zař. V současnosti SŽDC vydala směrnici ohledně podmínek nasazení systému ASHS, z toho důvodu bude v žst. Lhotka vybudováno zařízení ASHS. Zařízení ASHS bude chránit vytypované technologické místnosti před účinky požáru. Jedná se o místnost stavebního ústředí a místnost napájení.

Jedna ústředna ASHS včetně lahvi s hasivem bude umístěna přímo v místnosti SÚ, druhá ústředna ASHS včetně lahve s hasivem bude umístěna v místnosti zdrojů pro zab.zař. Výstup obou ústředn ASHS bude zapojen do systému DDTS. Výstup ethernet TCP/IP každé ústředny ASHS bude směřován jednak k výpravčímu, jednak do Valašského Meziříčí a v rámci DOZ na CDP Přerov a HZS SŽDC Přerov.

Stávající technologické místnosti jsou chráněny stávajícím zařízením EPS s požární ústřednou typu MHÚ 109 umístěnou na zdi v dopravní kanceláři. Vzhledem ke stavebním úpravám výpravní budovy a změnám v umístění technologie budou některé stávající rozvody a požární hlásiče demontovány. Jedná se o rozvody a hlásiče EPS ve stávající sdělovací místnosti, které budou demontovány a trvale zrušeny V rámci systému EZS budou v celé technologické části výpravní budovy instalovány lokální hlásiče požáru LDP systému EZS. Vzhledem k tomu, že se bude v rámci stavebních úprav technologické části výpravní budovy VB demontovat stávající rabicový podhled a současně instalovat nový podhled s certifikovanou požární odolností, z toho důvodu se stávající kabelové rozvody EPS včetně hlásičů EPS demontují a po provedení nového podhledu nainstalují nové rozvody EPS a stávající hlásiče požáru EPS zpět na strop. To znamená, že ve stávající reléové místnosti budou rozvody EPS včetně požárních hlásičů i po skončení stavby zachovány. Napojení na stávající ústřednu EPS bude zachováno. Výstup stávající ústředny EPS bude zapojen do systému DDTS.

PS 03-14-04 žst. Lhotka nad Bečvou, EZS

V rámci stavby bude ve výpravní budově žst. Lhotka nad Bečvou instalován nový systém elektrické zabezpečovací signalizace – EZS.

Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti ve výpravní budově VB a hlídané technologické prostory (sdělovací místnosti, stavebního ústředí a rozvodna nn apod.) budou zabezpečeny duálními čidly a magnety na oknech a dveřích. V ostatních místnostech (mimo místnost stavebního ústředí a místnosti zdrojů) budou instalovány technologické hlásiče kouře systému EZS. Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude směřován jednak k výpravčímu, jednak do Valašského Meziříčí a v rámci DOZ na CDP Přerov a HZS SŽDC Přerov.

D.2.5 - Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

PS 02-14-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel

PS 04-14-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel

V rámci stavby bude v traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou a v traťovém úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, položen nový traťový kabel typu TCEPKPFLEZE 15XN 0,8.

S traťovým kabelem budou do výkopu uloženy dvě trubky HDPE pro optický kabel (modrá) a druhá HDPE trubka bude rezervní (černá). Ukončení traťového kabelu bude provedeno celým profilem ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou ve sdělovacích místnostech. Výpichy z TK pro VTO budou provedeny do RD PZS, které nejsou součástí stanice.

PS 02-14-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel

PS 04-14-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel

Diagnostický optický kabel bude v celém úseku použit s 72ti vlákny a bude zafouknut do připravené hlavní trubky HDPE 40/33 položené spolu s traťovým kabelem TK. Vývody budou provedeny ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Další vývody se navrhuje do RD PZS, které nejsou v obvodu žst. Ukončení optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních na optických rozvaděcích.

V žst Hustopeče nad Bečvou bude do připravené trubky zafouknut optický kabel 12 vláken do spínací stanice a rozvodny 6kV pro potřeby silnoproudu a DŘT. V žst. Valašské Meziříčí bude proveden propoj OK 12 vl.ze sdělovací místnosti do rozvodny 6kV.

D.2.7 - Informační systém pro cestující

PS 03-14-06 žst. Lhotka nad Bečvou, informační systém

V žst. Lhotka nad Bečvou bude nový informační systém tvořený mikropočítačem, jedním odjezdovým monitorem umístěným v čekárně pro cestující a dvěma nástupištními tabulemi. Mikropočítač bude umístěn ve sdělovací místnosti. Odjezdový informační monitor bude jednostranný a bude umístěn v čekárně na stěně u pokladny. V přípravné dokumentaci byl navržen odjezdový informační panel se čtyřmi řádky. Taktéž v rámci přípravné dokumentace bylo navrženo umístění dvou oboustranných dvouřádkových tabulí na nástupiště – k jedné nástupištní hraně jedna tabule.

Od září 2017 vešla v platnost nová směrnice SŽDC č. 118. V rámci řešení tohoto PS je respektována tato směrnice č.118 (barevné provedení, sektory, počet řádků apod.) Na základě respektování směrnice č.118 došlo k částečné změně technického řešení a změně finančních nákladů tohoto PS.

PS 03-14-07 žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém

V žst. Lhotka nad Bečvou budou instalovány nové, pevné IP barevné kamery. Nové kamery budou instalovány do podchodu pro cestující a na nástupiště tak, aby byla snímána každá jednotlivá nástupištní hrana po celé délce. Taktéž budou instalovány dvě IP kamery v podchodu pro cestující. Dále budou instalovány i kamery v nádražní hale. Z důvodu snímání stanoviště náhradní autobusové dopravy (dále jen NAD), budou na objektu výpravní budovy VB ze strany před nádražního prostoru instalovány na fasádě VB dvě IP pevné kamery. Vlastní technologie kamerového systému bude umístěna ve výpravní budově VB, ve sdělovací místnosti SŽDC. Ve sdělovací místnosti bude instalován kamerový server a datové uložení kamerového záznamu. U

výpravčího v DK žst. Lhotka nad Bečvou bude instalován mikro PC a monitor s prohlížečem kamerového systému. Jednotlivé kamerové body budou propojeny se sdělovací místností optickým a napájecím kabelem, v případě kamer pro snímání NAD pak FTP kabelem kat.6. Vzhledem k tomu, že kamery které budou snímat NAD, budou snímat obraz z mimodrážního prostoru, z toho důvodu nesmí být prováděn záznam z těchto dvou kamer. V prostoru NAD jakož i v ostatních prostorách pro veřejnost budou instalovány informační tabulky s informací, že prostor je snímán kamerovým záznamem.

D.2.8 – Traťové radiové spojení

PS 03-14-08 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS, TRS

V rámci stavebních úprav výpravní budovy VB bude provedena rekonstrukce střechy nad technologickou částí VB z důvodu zatékání dešťové vody. Na střeše VB je umístěn stávající anténní systém zařízení TRS a MRS, který je instalován na trojnožkách rovné střechy. Z důvodu rekonstrukce střechy bude stávající anténní systém TRS a MRS po dobu stavby přesunut na střeše nad prostor nádražní haly - čekárny. Na základě toho bude provedena instalace nových koaxiálních kabelů k novému umístění anténního systému a po provedení rekonstrukce střechy pak k následnému přemístění anténního systému do původní polohy. V rámci tohoto provozního souboru bude u systému MRS vybudován nový IP radioblok. Stávající systému TRS bude doplněn o IP adaptér pro možnost dálkového ovládání přes IP technologickou datovou síť. Vlivem stavebních úprav VB dojde k přemístění ovládacích prvků do provizorní dopravní kanceláře a vrácení zpět do definitivní dopravní kanceláře.

D.2.9 – Jiná sdělovací zařízení

PS 06-14-02 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ

Účelem tohoto provozního souboru je upravit, doplnit, rozšířit a připravit stávající i nové sdělovací zařízení v žst. Lhotka tak, aby tuto žel. stanici bylo možné dálkově ovládat a dohledovat jednak s žst. Valašské Meziříčí a v rámci budoucího DOZ pak z dispečerského pracoviště z CDP Přerov.

Konkrétně se jedná o:

- ovládání drážních přímých dopravních telefonních okruhů v žst. Lhotka z žst. Valašské Meziříčí a jednak z CDP Přerov
- ovládání informačních systémů (rozhlasy pro informování cestujících a vizuální informační systémy) z žst. Valašské Meziříčí a jednak z dispečerského pracoviště CDP Přerov
- začlenění systémů ASHS, stávající EPS a nové EZS do systému dálkové diagnostiky technologických systémů DDTS ŽDC v žst. Lhotka
- Možnost ovládání systémů EOVS a osvětlení
- Možnost ovládání kamerového systému z dispečerského pracoviště CDP Přerov

Stávající sdělovací zařízení, které to umožňují, budou vybaveny kartou s ethernetovým výstupem. Stávající zařízení, která neumožňují IP konektivitu, budou nahrazena novými s IP konektivitou. Součástí tohoto provozního souboru je instalace mediakonvertorů a switchů pro propojení jednotlivých částí systému DDTS ŽDC.

PS 03-05-02.1 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC - InS a K

Technické řešení respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým specifikacím SŽDC č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽDC – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou daný rozsah

informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání této směrnice.

Komunikační rozhraní musí být dle směrnice vydané SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání.

Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC

Jednotlivé technologické systémy budou připojovány rozhraním Ethernet přes lokální technologickou datovou síť do nového integračního koncentrátoru systému DDTS (InK) umístěného v žst. Lhotka nad Bečvou. InK bude v rack skříni ve výpravní budově ve sdělovací místnosti. Tato skříň bude dodána v rámci PS DDTS. InK bude komunikovat na stávající InS na CDP Přerov.

Dálkový dohled a ovládání bude umožněno z nového pevného klientského pracoviště DDTS umístěného ve výpravní budově (DK) v žst. Lhotka nad Bečvou.

Budou doplněna klientská pracoviště na SŽE Hradec Králové a na SŽE Olomouc.

D.3 - SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.3.1 - Dispečerská řídicí technika (DŘT)

Popis stávajícího stavu

Železniční trať v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou s napětím 3kV.

V současné době je na elektrodispečinku v Přerově v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. V žst.Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a ve SpS Hustopeče nad Bečvou jsou v provozu programovatelné automaty typu Tecomat NS-950, které svými parametry nevyhovují náročnějším požadavkům na přenosová zařízení a jejich výroba již byla ukončena . Ve staniční transformovně 6kV Hustopeče nad Bečvou je osazena telemechanika Tecomat TC700, která bude v rámci příslušného provozního souboru rekonstruována. Komunikace s ED Přerov probíhá po stávajících metalických čtyřkách traťového kabelu TKK. Telemetrická zařízení jsou v systému řízení určena pro sběr signálů a ovládání silnoproudých zařízení , měření a dálkovou diagnostiku stavu. Výše uvedené železniční stanice spadají do působnosti elektrodispečera ED Přerov, kam jsou zavedeny navazující přenosové sítě telemechanizačních zařízení, které spolu s počítačovým řídicím systémem vytváří automatizovaný systém dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení /ASDŘ PETZ/ v oblasti OŘ Olomouc. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém:

Subsystém přenosu dat je tvořen telemechanickým zařízením Tecomat TC700 firmy Teco Kolín. Přenos dat z telemechanických zařízení na řídicí počítačový systém je pomocí metalických a optických kabelů. V případě nově nasazovaných telemechanických zařízení TC700 se pro přenosy dat používají ethernetové přenosové sítě dle ČSN EN 60870-5-104.

Řídicí počítačový systém pracuje na sestavě 64-bitových počítačů firmy HP, se zálohováním počítačů a dat, s použitím operačního systému RedHat LINUX podporující reálný čas, multithreading apod. Nad touto systémovou podporou pracuje aplikační programové

vybavení RTis firmy Supervisory systems, s.r.o. s úplnou implementací datového modelu a technologických řídicích struktur.

Pro zvýšení bezpečnosti a přehlednosti dispečerského řízení na ED Přerov jsou nasazeny prostředky globální vizualizace tvořené dispečerským panelem Apel, které zajišťují uvědomování o provozních stavech řízené technologie se začleněním do systému dispečerského řízení na ED Přerov.

Hlavním úkolem elektrodispečera je zajištění plynulé a bezporuchové dodávky elektrické energie pro všechny technologické subsystémy. Současně elektrodispečer operativně řídí řízenou soustavu tak, aby vlivy na dopravu z důvodu výpadku napájení byly minimální.

Návrh technického řešení

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati. Projektová dokumentace řeší, v souvislosti se zvýšením rychlosti v daném traťovém úseku, nasazení nových telemechanických zařízení v objektech stavby, úpravu a rozšíření řídicího systému RTis na ED Přerov.

Jednotlivé ústředně řízené objekty budou vybaveny telemechanickým zařízením PLC (Programmable Logic Controller) :

PS 01-05-01 Žst.Hustopeče nad Bečvou, SpS – zařízení DŘT

Nová podružná stanice PLC-DŘT (Programmable Logic Controller) včetně PLC v polích SN1, SN2, SN11 a SN12 bude osazena ve spínací stanici v místnosti dálkového ovládání. Nasazované zařízení dispečerské řídicí techniky na SpS Hustopeče nad Bečvou zajišťuje sběr dat z technologie spínací stanice R3kV, RVS-RZS, DOÚO s optickým oddělením /stávající ovladač POZ10E nahrazen novým/, NV50, dveřní kontakt. Napájení PLC-DŘT ze zajištěné sítě – 110V DC. Komunikace s ED Přerov bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanále TechLan (komunikační protokol dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2) přenosového systému. Po uvedení do provozu nové DŘT bude stávající PLC Tecomat NS-950 zdemontováno, odpojeno od stávající komunikační sítě a předáno udržující organizaci OŘ Olomouc k rozebrání na náhradní díly, případně pro využití v jiném řízeném objektu.

PS 01-05-02 Žst.Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV – úprava DŘT

V rámci příslušného provozního souboru bude stávající zařízení PLC TC700 rekonstruováno (doplnění Hw, úprava software a změna komunikace z metalického rozhraní na optické rozhraní).

V transformovně STS 6kV (809) bude telemechanika přepojena /včetně odpojení stávajícího modemu, translátorů/ na přenosy po optických kabelech s využitím přenosového zařízení. Komunikace s ED Přerov bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanále TechLan (komunikační protokol dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2).

PS 03-05-01 Žst.Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT

Nová podružná stanice PLC-DŘT (Programmable Logic Controller) bude osazena v místnosti rozvodny R6kV. Nasazované zařízení dispečerské řídicí techniky v žst. Lhotka nad Bečvou zajišťuje sběr dat z technologie rozvodny R6kV, R22kV, RZS – terminály IED – komunikace IEC 61850, DOÚO s optickým oddělením, rozvodny NN a dveřních kontaktů. Napájení PLC-DŘT ze zajištěné sítě – 24V DC. Komunikace s ED Přerov bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanále TechLan (komunikační protokol dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2) přenosového zařízení.

Po dobu výstavby bude stávající zařízení PLC Tecomat NS-950 v provozu. Následně bude zdemontováno, odpojeno od stávající komunikační sítě a předáno udržující organizaci OŘ Olomouc k rozebrání na náhradní díly, případně pro využití v jiném řízeném objektu.

PS 05-05-01 Žst.Valašské Meziříčí, zařízení DŘT

Nová podružná stanice PLC-DŘT (Programmable Logic Controller) bude osazena do stávající USE skříně v místnosti rozvodny R6kV. Nasazované zařízení dispečerské řídicí techniky v žst. Valašské Meziříčí zajišťuje sběr dat z technologie rozvodny R6kV, DOÚO a dveřních kontaktů. Napájení PLC-DŘT ze zajištěné sítě – 24V DC. Komunikace s ED Přerov bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanále TechLan (komunikační protokol dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2) přenosového zařízení.

Po uvedení do provozu nové DŘT bude stávající PLC Tecomat NS-950 zdemontováno, odpojeno od stávající komunikační sítě a předáno udržující organizaci OŘ Olomouc k rozebrání na náhradní díly, případně pro využití v jiném řízeném objektu.

PS 06-05-01 ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému

Cílem realizace provozního souboru je:

Vybudování ústředního dálkového řízení (ÚDR) v objektech rekonstruované trati Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou s telemechanizačním zařízením PLC a s přenosy dat po ethernetových kanálech /TechLan/ přenosových systémů .

Integrace ústředního dálkového řízení rekonstruované trati Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou do systému dispečerského řízení na ED Přerov.

Ošetření přechodových stavů při postupné rekonstrukci trati Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou v systému dispečerského řízení na ED Přerov.

Dokumentace řeší komplexně ÚDR na ED Přerov ve vazbě na jednotlivé PS DŘT v technologických objektech PETZ, napájení ZZ a silnoprůdu. Navrhovaný řídicí systém je určen pro centrální dispečerské řízení technologických celků, s možností dálkového ovládání. Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů a současně poskytuje prostředky pro ústřední řízení důležitých zařízení v technologické síti.

PS 03-05-02.2 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC - silnoprůdné zařízení

Technické řešení respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým specifikacím SŽDC č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽDC – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy

musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání této směrnice.

Komunikační rozhraní musí být dle směrnice vydané SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání.

Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC

Pro dálkový odečet elektroměrů a pro signalizaci stavů vybraných jističů silnoproudé technologie bude do rozvodny nn ve VB dodán rozvaděč RDD s PLC a s převodníky M-Bus/Eth.

Budou doplněna klientská pracoviště na OE Valašské Meziříčí, OE Přerov, pracoviště na Hranice na Moravě, OE Přerov, pracoviště Přerov a 2x ED Přerov (elektrodispečink).

D.3.6 - Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)

PS 03-08-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV

Stávající stav:

Rozvodna 6 kV STS 804 je umístěna v samostatné rohové místnosti ve výpravní budově. V rozvodně je umístěn skříňový rozvaděč 6 kV (1-přívod TTS 805, 2-vývod na TZ1 6/0,4kV 25kVA, 3-přívod TTS 803), dvě uzavřené plechové kobky. V první jsou umístěny dva oddělovací transformátory TOC 40 kVA Yz1 a TOC 31,5 kVA Yy0. Ve druhé je umístěn transformátor 6kV TZ1 6/0,4kV 25kVA Yz1. Dále je v rozvodně umístěn rozvaděč RZS, rozvaděč R1+Rosvětlení, rozvaděč RZZ, rozvaděč ovládání a signalizace a další zařízení.

Nový stav:

Stávajícího trafo TZ1 25kVA bude vyměněno za nové suché trafo TZ1 do 100kVA

Stávajícího rozvaděče 6kV, budou začleněny do systému DŘT, z toho důvodu dojde k dovybavení rozvaděčů o motorové pohony s možností dálkového ovládání, dále dojde k osazení terminálů a ochran typu REF. Na stávající rozvaděče 6kV nelze z konstrukčního hlediska osadit nástavbu, proto budou jednotlivá zařízení REF umístěna na stěně v rozvodně 6kV a s rozvaděči 6kV a zdrojovými, ovládacími, DŘT rozvaděči propojena kabely.

Dojde ke zrušení stávající kobky se dvěma TOC, nové napojení technologie Zab.Zař. bude přes UNZ.

Dojde k vymístění stávajících rozvaděčů RZS a R1+Rosvětlení do rozvodny nn

V rozvodně 6kV bude umístěn rozvaděč RZS1 pro možnost ručního přepnutí přívodu z RH-TR (přívod z hlavního rozvaděče trafostanice pro zálohovanou síť) nebo z přívodu mobilního dieselagregátu – ZZEE z přívodní kabelové skříně KS-ZZEE umístěné zvenku v pilíři u budovy. Z rozvaděče RZS1 bude napájen rozvaděč RZZ v rozvodně 6kV (pro napájení UNZ) a rozvaděč zálohované sítě RZS2, který bude umístěn v rozvodně nn.

V rozvodně 6kV bude umístěn rozvaděč RZT6 pro rozdělení odvodu z trafa 6kV do rozvaděčů RZZ (pro napájení UNZ) a RZS2 umístěného v rozvodně nn.

V rozvodně 6kV bude umístěn rozvaděč RZZ

V rozvodně 6kV budou dále umístěny zdrojové rozvaděče G1, G2, G3 a skříň D1, případně další rozvaděče.

V rozvodně 6kV bude rovněž umístěn rozvaděč DŘT.

Napojení rozvodny na rozvod 6 kV řeší SO 03-04-01, napojení RZS1 z RH-TR řeší SO 03-06-02.

Uzemnění rozvodny zůstává stávající. Nová technologie bude napojena na stávající uzemnění. Bude provedeno doplnění ochranného pospojování nové technologie (SO 03-15-01).

Pracovní postup:

- 1) Stávající stav.
- 2) Budou provedeny stavební úpravy rozvodny nn (SO 03-15-03) a následně osazení a vybavení rozvodny nn novou technologií (PS 03-07-01). Dále dojde k napojení rozvaděče RH v rozvodně nn z rozvaděče RH-TR stávající trafostanice SŽDC (SO 03-06-02) a k napojení kabelových skříní KS-RH STAVEBNÍ a KS RZS STAVEBNÍ, které budou využity po dobu výstavby (SO 03-06-04)
- 3) Dojde k osazení převozní trafostanice TR 6/0,4 kV (PS 03-08-01) a k jejímu napojení na stávající kabely 6kV, které budou v prostoru vedle výpravní budovy naspojovány a zataženy do převozní trafostanice (SO 03-04-02). Současně dojde k odpojení přírodních kabelů 6kV ze stávající rozvodny 6kV (SO 03-04-02). Z převozní trafostanice z části nn bude napojena kabelová skříň KS RZS STAVEBNÍ (SO 03-06-04), odkud budou po dobu výstavby napájena zařízení zajištěné sítě.
- 4) Dojde k demontáži stávající silnoproudé technologie v rozvodně 6kV (PS 03-08-01) a technologie ostatní (příslušná PS), stávající rozvaděč 6kV bude odpojen a uschován pro opětovnou montáž (PS 03-08-01). Budou provedeny stavební úpravy rozvodny 6kV (SO 03-15-03).
- 5) Dojde k osazení stávajícího rozvaděče 6kV a rovněž veškeré nové silnoproudé technologie do rozvodny 6kV (PS 03-08-01). Dojde k osazení přípojných kabelových skříní KS-ZZEE a propojení s RZS1 (PS 03-08-01). Dojde k osazení ostatní technologie do rozvodny 6kV (příslušná PS). Dojde k napojení rozvodny 6kV- rozvaděče RZS1 z hlavního rozvaděče trafostanice RH-TR (SO 03-06-02). Dojde k napojení a zprovoznění rozvaděčů v rozvodně 6kV a rozvodně nn (PS 03-08-01 a PS 03-07-01 a PS 03-07-02).
- 6) Dojde k napojení rozvaděče 6kV na stávající rozvod 6kV (SO 03-04-02). Dojde ke zprovoznění rozvodny 6kV. Dojde k odpojení převozní trafostanice TR 6/0,4 kV a jejímu odvozu (PS 03-08-01).
- 7) Dojde k přepojení přírodních kabelů 6kV na nově vybudovaný kabelový rozvod 6kV (SO 03-04-01).
- 8) Konečný stav.

D.3.7 – Provozní rozvod silnoprůdu

PS 03-07-01 žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN

Stávající stav:

V žst. Lhotka nad Bečvou není samostatná rozvodna NN. Rozvaděče NN jsou umístěny v rozvodně NN trafostanice 250 kVA, v rozvodně 6 kV, na výpravní budově a v prostorách kolejiště.

Nový stav:

V rámci stavebních úprav bude ve stávající výpravní budově v 1.NP naproti stávající rozvodně 6 kV zřízena samostatná rozvodna NN.

V rozvodně NN bude umístěn skříňový hlavní rozvaděč RH, z něj budou dále v rámci ostatních stavebních objektů, zejména SO 03-06-03 – kabelové rozvody NN, SO 03-06-06 – venkovní osvětlení, SO 03-06-01 EOV napojeny další podružné rozvaděče a samostatné odběry – viz přehledové schéma. Podružná měření odběrů budou realizována dle standardů SŽE. Rozvaděč RH je v rámci SO 03-06-02 – úprava napájení napojen dvěma kabely AYKY J 3x240+120 mm² z rozvaděče NN trafostanice 250 kVA – R-TS. V rozvodně NN jsou dále umístěny jako součást rozvaděče RH skříňový rozvaděč osvětlení, skříňový rozvaděč zálohované sítě RZS2, dále rozvaděče RZN-HIS, RDD, RVS, DOÚO, případně další rozvaděče.

V rozvodně je provedeno hlavní pospojování, součástí objektu je samostatná skříňka hlavního pospojování s uzemňovací svorkovnicí MEB, propojena na soustavu uzemnění (SO 03-15-01).

Uzemňovací soustava je provedena zemnicím páskem FeZn 120 mm², který je napojen na stávající uzemňovací soustavy výpravní budovy, trafostanice 250 kV a rozvodny 6 kV (SO 03-15-01).

PS 03-07-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA

Stávající stav:

Trafostanice 250 kVA je umístěna na parc. č. 170 v blízkosti výpravní budovy. Je napojena kabelem 22 kV 3x22AXEKCEY 1x120 mm² ze sekčního odpínače 22 kV ze sítě ČEZu. V samostatném kiosku je umístěn rozvaděč 22 kV, transformátor 22/0,4 kV 250kVA (TR), rozvaděč NN – RH1. Rozvaděč RH1 je napojen z TR kabelem CYKY 3 x 240 + 120 mm² a je tvořen oceloplechovou modulovou skříňovou sestavou se třemi skříňovými poli. Pole č. 1 – přípojné pole s hlavním jističem a měřicími prvky a signalizačními prvky zapojenými přes dvě sady MTP 400/5, vývody do USM – nepřímé měření celkového odběru, kompenzace, ochrana proti přepětí. Pole č. 2 – 6 x samostatně odjištěné a samostatně měřené vývody (podružné nepřímé elektroměry – MTP 250/5) FU2.1 – napojení R-EOV1, FU2.2 – napojení R-EOV2, FU2.3 a FU2.4 – rezervy, FU2.5 – napojení RO, FU2.6 – napojení RZS.

FU2.6. Pole č. 3 – neměřený vývod pro vlastní spotřebu FU3.1, 2 x neměřený vývod FU3.2 a FU3.3 (2x 3f 250A) 2x AYKY 3x240+120 mm² do KS1 na výpravní budově.

Sjednané hodnoty s ČEZem: RP = 150 kW, dosahované maximum Tmax = 155 kW.

Ve stávajícím stavu dochází k překračování RP o 5 kW.

Nový stav:

Napojení kabelem 22 kV, transformátor 22/0,4 kV a napojení RH1 zůstává nezměněno.

Rozvaděč 22 kV bude nově začleněn do systému DŘT, z toho důvodu dojde k dovybavení rozvaděčů o motorové pohony s možností dálkového ovládání, dále dojde k osazení terminálů a ochran typu REF. Na stávající rozvaděče 22kV nelze z konstrukčního hlediska osadit nástavbu, proto budou jednotlivá zařízení REF umístěna na stěně v rozvodně 6kV a s rozvaděči 22kV a zdrojovými, ovládacími, DŘT rozvaděči propojena kabely.

Rozvaděč RH1 bude mít nově označení RH-TS.

V poli č. 1 dojde k výměně hlavního jističe 630A za nový s možností dálkového vypnutí s napojením na DŘT, DDTS a TOTAL STOP. Stávající sady MTP 400/5 budou vyměněny za MTP 500/5.

V poli č. 2 dojde k výměně stávajících FU2.1 a FU2.2 (oba 3x200A) za FU3.1 a FU3.2 (oba 3x315A). Na tyto vývody budou následně (SO 03-06-02) připojeny dva paralelní vývody AYKY J 3x240+120 mm² do hlavního rozvaděče RH v nové rozvodně NN. (Nové EOV bude napojeno z nového RH). FU2.3 a FU2.4 budou osazeny (oba 160A) a bude z nich v rámci SO 03-06-02 napojen rozvaděč RZS1. Ze stávajícího FU2.5 bude v rámci SO 03-06-02 napojena samostatně měřeným kabelem bytovka (KS2B) a sousední budova (KS2A). (Nové osvětlení bude napojeno z nového RH). Ostatní stávající vývody zůstávají jako rezervy.

V poli č.3 zůstane FU3.1 pro vlastní spotřebu a stávající FU3.2 a FU3.3 budou vyměněny za FU2.1 a FU2.2 a zůstanou jako rezerva. (KS1 na výpravní budově bude následně demontována).

Rozvaděč bude dovybaven řídicím systémem s RS485 a převodníky M-BUS/Ethernet a MODBUS/Ethernet pro přenos dat do Integrovaného koncentrátoru INK v rozvodně NN pro možnost dálkového přenosu dat.

Uzemnění zůstává stávající.

E – STAVEBNÍ ČÁST

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 02-16-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. v koleji č.1 od km 16,000 do km 20,421 74, v koleji č. 2 od km 16,040 do km 20,421 60. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží typ 2 - zahrnující konstrukční vrstvu ze štěrkodrti frakce 0/32 tl. 250 mm uloženou na přehutněné zemní pláni nebo typ 3 - s využitím konstrukční vrstvy ze štěrkodrti frakce 0/32 tl. 300 mm vyztužené geomříží a uložené na přehutněné zemní pláni nebo typ 6 - zahrnující konstrukční vrstvu ze štěrkodrti frakce 0/32 tl. 300 mm uloženou na zlepšené zemní pláni tl. 420 mm.

Pro zesílenou konstrukci pražcového podloží je navržena štěrkodrt' frakce 0/32 tl. 250-300 mm a štěrkodrt' stabilizovaná cementem tl. 300-350 mm uložená na přehutněné zemní pláni.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní pláň je navržena v oboustranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod, příkop) či vyústěním na svah náspu. Pláň tělesa železničního spodku je navržena primárně jako skloněná, rovnoběžná se zemní plání. Výjimku tvoří směrové oblouky s převýšením větším jak 100 mm, kde je sklon pláně opačný než převýšení. V takovém případě je navržena rovná pláň tělesa žel. spodku a skloněná zemní pláň ve sklonu 4 %.

Odvodnění žel. spodku je navrženo pomocí otevřených příkopů, příp. pomocí trativodů. V místě stávajícího silničního nadjezdu v km cca 17,300 je navrženo odvodnění pomocí prefabrikovaných příkopových žlabů.

V místě úrovnového žel. přejezdu v km cca 18,900 je navrženo odvodnění žel. spodku pomocí trativodů vyústěných do otevřených příkopů podél kolejí. Podél obou kolejí jsou v tomto úseku navrženy odvodňovací příkopy, které jsou přes žel. přejezd převedeny novými propustky tvořenými betonovými troubami DN 400.

Svahy, které vzniknou rozšířením násypů a budou delší než 1,0 metr, budou chráněny ohumusováním, osetím a biodegradačními rohožemi. Svahy, které vzniknou zřízením odvodnění budou delší než 1,0 metr, budou zpevněny polovegetační betonovou dlažbou 600x400x80 vyplněnou substrátem pro osetí travou a osety.

SO 03-16-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od km 20,421 60 po km 21,877 51. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu.

Navazuje na rekonstrukci železničního svršku, která je projekčně řešena ve stavebních objektech SO 02-16-01 a SO 04-16-01.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží typ 2 - zahrnující konstrukční vrstvu ze štěrkodrti frakce 0/32 tl. 200 - 250 mm uloženou na přehutněné zemní pláni nebo typ 6 - zahrnující konstrukční vrstvu ze štěrkodrti frakce 0/32 tl. 300 mm uloženou na zlepšené zemní pláni tl. 420 mm.

Pro zesílenou konstrukci pražcového podloží je navržena štěrkodrt' frakce 0/32 tl. 250-300 mm a štěrkodrt' stabilizovaná cementem tl. 300-350 mm uložená na přehutněné zemní pláni.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní plán je navržena v oboustranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod, příkop) či vyústěním na svah násypu. Plán tělesa železničního spodku je navržena primárně jako skloněná, rovnoběžná se zemní plání.

Odvodnění žel. spodku je navrženo pomocí sítě trativodů vyústěných do stávající kanalizace nebo na stávající terén.

Svahy, které vzniknou rozšířením násypů a budou delší než 1,0 metr, budou chráněny ohumusováním, osetím a biodegradačními rohožemi.

SO 04-16-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku navazuje na předchozí rekonstruovaný úsek SO 03-16-01 a je definován v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. v koleji č.1 od KV2 v km 21,810, v koleji č. 2 od ZV1 v km 21,877 do km 24,043. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží typ 2 - zahrnující konstrukční vrstvu ze štěrkodrti frakce 0/32 tl. 250 mm uloženou na přehutněné zemní pláni nebo typ 6 - zahrnující konstrukční vrstvu ze štěrkodrti frakce 0/32 tl. 300 mm uloženou na zlepšené zemní pláni tl. 420 mm.

Pro zesílenou konstrukci pražcového podloží je navržena šterkodrt' frakce 0/32 tl. 250-300 mm a šterkodrt' stabilizovaná cementem tl. 300-350 mm uložená na přehutněné zemní pláni.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní plán je navržena v oboustranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod, příkop) či vyústěním na svah náspu. Plán tělesa železničního spodku je navržena primárně jako skloněná, rovnoběžná se zemní plání. Výjimku tvoří směrové oblouky s převýšením větším jak 100 mm, kde je sklon pláně opačný než převýšení. V takovém případě je navržena rovná plán tělesa žel. spodku a skloněná zemní plán ve sklonu 4 %.

Odvodnění žel. spodku je navrženo pomocí otevřených příkopů, příp. pomocí trativodů.

Svahy, které vzniknou rozšířením náspů a budou delší než 1,0 metr, budou chráněny ohumusováním, osetím a biodegradačními rohožemi. Svahy, které vzniknou zřízením odvodnění budou delší než 1,0 metr, budou zpevněny polovegetační betonovou dlažbou 600x400x80 vyplněnou substrátem pro osetí travou a osety.

SO 02-17-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční svršek

Rozsah kolejových úprav obsahující v sobě kromě rekonstrukce koleje i směrovou a výškovou úpravu stávajících kolejí je definován staničením v koleji č. 1 od km 15,929 60 do km 20,421 74, v koleji č. 2 od km 16,005 45 do km 20,421 60. Vlastní rekonstrukce žel. svršku v koleji č. 1 je stanoven od km 16,000 do km 20,421 60, v koleji č. 2 od km 16,040 do km 20,421 60.

Předmětem celé stavby je úprava směrového vedení kolejí za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků.

Rekonstruovány budou obě traťové koleje.

Rekonstruovaný kolejový rošt kolejí č.1 a 2 bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy.

SO 03-17-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční svršek

Stavební objekt zahrnuje návrh nové dispozice hlavních a předjízdnych kolejí, kolejových spojek a výhybek na obou zhlavích v žst. Lhotka nad Bečvou a rekonstrukci železničního svršku ve staničních kolejích v odsouhlaseném rozsahu. Řešený úsek je vymezen novou kilometrickou polohou 20,421 60 – 21,877 51, vztaženo ke staničení koleje č.1 (DÚ F1).

Navazuje na rekonstrukci železničního svršku, která je projekčně řešena ve stavebních objektech SO 02-17-01 a SO 04-17-01.

Kolejové řešení respektuje požadavek investora na maximalizaci traťové rychlosti v hlavních kolejích a zohledňuje požadavek na dosažení maximálních užitečných délek kolejí v sudé skupině s tím, že si to vyžádá zkrácení užitečných délek dopravních kolejí v liché skupině.

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena rekonstrukce kolejí hlavních (1,2) a předjízdnych (3, 4) v celé délce, rekonstrukce obou kolejových zhlaví včetně přípojí do navazujících dopravních a manipulačních kolejí (6, 8, 10, 5, 7, 4a, 14). Na meziříčském zhlaví je v hlavních kolejích dvojitá kolejová spojka nahrazena kolejovými spojkami JKS 1-2 a JKS 3-5,

stávající křižovatkové výhybky č. 11 a 13 jsou odstraněny, konstrukce obou zhlaví je navržena s jednoduchými výhybkami. Nově je vložena křižovatková výhybka č. 11 pro zaústění vleček DEZA a ČD.

Do kolejového řešení je zapracována redukce postradatelných kolejí a výhybek dle návrhu postradatelnosti kolejí železniční infrastruktury v žst. Lhotka nad Bečvou, které vydalo SŽDC, GŘ OZŘP.

Koleje č. 5 a 7 jsou řešeny jako kusé manipulační se zapojením do meziříčského zhlaví.

Kolej č. 5 je ukončena kolejnicovým zarážděm v km 20,957 480, kolej č.7 v km 21,204 076.

Obě rekonstruovaná zhlaví mohou být pojížděna rychlostí 50 km/h do předjízdných a ostatních dopravních kolejí, v manipulačních kolejích je rychlost 40-50 km/h.

Směrové a výškové řešení předjízdných kolejí 3, 4 je navrženo pro rychlost 50 km/h.

V dopravních kolejích č. 6, 8, 10 je stávající rychlost 40 km/h, rekonstrukce těchto kolejí není předmětem připravované stavby, rekonstruovány jsou pouze přípoje za nově vloženými výhybkami v rozsahu nezbytném pro navázání na stávající stav. Konstrukce výhybek a geometrické parametry přípojných kolejových polí jsou navrženy pro rychlost 50 km/h.

V kolejích č. 6, 8, 10 bude provedena částečná obnova (výměna poškozených pražců a upevnění) kolejového roštu z materiálu vyzískaného z kolejí č. 1 a 2, rekonstrukce bude provedena na stávajícím železničním spodku.

Rekonstruovaný kolejový rošt staničních kolejí č.1 a 2 bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Ostatní rekonstruované staniční koleje budou tvořeny kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Nově vkládané výhybky v hlavních kolejích č.1 a 2 budou tvaru 60 E2 na betonových pražcích, v ostatních dopravních kolejích pak tv. 49 E1 2. generace na betonových pražcích. Koleje i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

Ve zhlavích bude proveden přechod kolejnic tvaru 60 E2/49 E1, který je navržen do hlavních a předjízdných kolejí, vložením přechodové kolejnice min. délky 4 m - přechod se provede v kolejovém poli za koncovým stykem výhybek v odbočném směru do předjízdné koleje.

Ve stávajících kolejích č. 8, 10, 5, 7, 4a jsou kolejnice tvaru T na betonových pražcích. V přípojných úsecích (viz výše) je navržena výměna železničního svršku za 49 E1 na betonových pražcích – v místech přechodu je navrženo zhotovení přechodového svaru.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy.

SO 04-17-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční svršek

Rozsah kolejových úprav obsahující v sobě kromě rekonstrukce koleje i směrovou a výškovou úpravu stávajících kolejí navazuje na předchozí rekonstruovaný úsek SO 03-17-01 a je definován staničením v koleji č. 1 od KV2 v km 21,810 do km 24,231, v koleji č. 2 od ZV1 v km 21,877 do km 24,239. Vlastní rekonstrukce žel. svršku v koleji č. 1 je stanoven od km 21,877 do km 24,043, v koleji č. 2 od km 21,877 do km 24,046.

Předmětem celé stavby je úprava směrového vedení kolejí za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků.

Rekonstruovány budou obě traťové koleje.

Rekonstruovaný kolejový rošt kolejí č.1 a 2 bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy.

SO 05-17-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati

Objekt řeší umístění nových prvků výstroje trati, mezi které patří rychlostníky a předvěstníky typu N, staničníky tabulové i železobetonové dále návěsti pro stoupání a klesání trati, umístění cedule posun zakázán a umístění hraničníků.

SO 06-30-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba

Objekt řeší náklady a objem v oblasti kácení zeleně, kterou je třeba odstranit z důvodu stavby.

E.1.2 Nástupiště

SO 03-16-02 žst. Lhotka nad Bečvou, nástupiště

Nástupiště je ostrovního typu mezi kolejemi č.1 a č.2. Jeho délka je 140m a jeho nástupní hrany jsou vytvořeny z nástupištních bloků typu H130. Umístění nástupiště je v cele délce v přímé z toho vyplívá vzdálenost hrany od osy kolejí č.1 a č.2 na vzdálenost 1670mm. Nástupiště je ukončeno na Valašskomeziříčském zhlaví zábradlím a na Hustopečském zhlaví vchodem do podchodu, který slouží jako přístupová cesta na nástupiště. Nástupiště obsahuje desku s VLsVP a následuje dvojřádek dlažby bez fazet. Příčný sklon nástupiště je střežovitý 2%.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 02-17-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční přejezd v ev. km 18,889

Železniční přejezd spojuje dvě polní komunikace úhel křížení 90°. Přejezdová konstrukce je tvořena pryžovou konstrukcí v šířce přejezdu 6,0m. Vzdálenost závěrných zídek je minimálně 200mm od paty pražce. V rámci rekonstrukce přejezdu se rekonstruuje komunikace v minimálním rozsahu a to cca 20m na každou stranu. Skladba vozovky je navržena ve dvojím provedení a to v těsné blízkosti přejezdu (po úroveň ZPP) je navržen asfaltový kryt dále je úprava provedena z mechanicky zpevněného kameniva.

SO 04-17-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční přejezd v ev. km 21,815

Železniční přejezd spojuje místní komunikaci III/03561 s účelovou komunikací. Úhel křížení je 75°. Přejezdová konstrukce je tvořena pryžovou konstrukcí šířce přejezdu 7,2m. Vzdálenost závěrných zídek je minimálně 200mm od paty pražce. Přejezd je umístěn v kolejové spojnici z toho plyne použití atypické konstrukce. Při rekonstrukci dojde i k nutné rekonstrukci okolních komunikací v délce cca 20,0m komunikace napojující se na silnici III/03561 bude provedena s asfaltovým krytem v celé své délce. Účelová komunikace bude provedena s asfaltovým krytem po úroveň SZZ dále bude kryt proveden z vibrovaného šterku.

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 02-19-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 16,313

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok. Původní konstrukce pod koleji č. 1 (1934) byla rozšířena i pod kolej č. 2 (1937). Nosné konstrukce jsou zabetonované nosníky I 280 a I 300 o rozpětí 3,4 m umístěné se vzájemným výškovým rozdílem o 0,31 m. Světlá šířka otvoru je 3,0 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Na mostě je nedostatečné šířkové uspořádání, 2,2 m k zábradlí, tl. lože 0,2 m. Izolace je nefunkční a do mostu zatéká. Povrch betonu jsou celoplošně degradované, místy vydrolené do hl. 50 mm. Hodnocení 2/2. Stavebně technický průzkum mostu odhalil špatný stav opěr, které mají charakter šterku s pískem bez pojiva.

Nový stav:

Je navržena přestavba nový železobetonový rám o světlosti 3,0 m. Šířkové uspořádání pro VMP 3,0. Tloušťka stěn 0,3 m, horní příčel 0,35m se střechovitým sklonem. Rovnoběžná křídla délky 3,0 m jsou zavěšená na rámu. Pod rámem budou ponechány části základů mostu. Prostor mezi nimi bude odtěžen na hloubku 0,2-0,3 m a vyplněn betonem. Následně bude provedena podkladní deska vyztužená KARI sítí, na kterou se umístí nový rám.

Izolace bude z natavovaných asfaltových pásů s tvrdou ochranou. Zásyp za rubem bude proveden ze šterkodrti. Drenáž na rubu rámu není vzhledem k výšce okolního terénu a zpětnému zaplavení při zvýšení hladiny navržena. Uvnitř rámu bude odlážděno koryto s oboustrannými bermami, které bude ukončeno betonovým prahem cca 2,0 m za mostem. Navazující koryto bude vyčištěno od nánosů v délce cca 10-15 m tak, aby bylo nové odláždění umístěno do původní výšky.

SO 02-19-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,718 – zrušení

Stávající stav:

Stávající propustek je zcela zasypán – objekt nebyl nalezen. Dle původní PD se jedná o trubní betonový propustek DN 800 s kolmými betonovými čely. Dno propustku je cca 0,5m pod úrovní přilehlého terénu. Tvar propustku je převzat z původní projektové dokumentace z roku 1936.

Nový stav:

Propustek bude zrušen. Stávající propustek je zasypán. Výška okolního terénu neumožňuje plynulé převedení vody. Na základě hydrotechnického posouzení je navrženo zrušení objektu. Propustek k ničemu neslouží a pokud bude ve stavbě nalezen, bude zrušen. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

SO 02-19-03 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,953

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 1,0 m. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr a čelních zídek je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami. Propustek byl postaven roku 1936. V roce 2006 bylo provedeno rozšíření přibetonováním opěr a nosné konstrukce.

Nový stav:

Stávající propustek bude kompletně demolován a nahrazen novým trubním. Přestavba bude provedena z prefabrikovaných železobetonových patkových trub DN800. Trouby budou uloženy na železobetonové základové desce. Propustek bude na vtoku ukončen železobetonovou čelní zídou s římsou, na výtku bude ukončen patkovou troubou se šikmým čelem. Vtok i výtok bude odlážděn.

SO 02-19-04 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,086 – zrušení

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 1,0 m. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Propustek byl postaven roku 1928 pod kolejí č. 1, následně v roce 1937 byl rozšířen pod kolej č. 2. V roce 2006 bylo provedeno rozšíření přibetonováním opěr a nosné konstrukce.

Nový stav:

Propustek bude zrušen. Stávající propustek je částečně zasypan. Výška okolního terénu neumožňuje plynulé převedení vody. Na základě hydrotechnického posouzení je navrženo zrušení objektu.

Nosná konstrukce ze zabetonovaných kolejnic bude vybourána. Opěry budou ubourány po úroveň pod konstrukce pražcového podloží, minimálně 1,20 m pod niveletou kolejí. Prostor mezi opěrami bude vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem. Následně bude otvor uzavřen krytem z hubeného betonu tloušťky min. 300 mm.

SO 02-19-05 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,282

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 1,5 m. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr a čelních zídek je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami. Propustek byl postaven roku 1933 pod kolejí č. 1, následně v roce 1937 byl rozšířen pod kolej č. 2. V roce 2006 bylo provedeno rozšíření přibetonováním opěr a nosné konstrukce.

Nový stav:

Stávající propustek bude kompletně demolován a nahrazen novým trubním. Přestavba bude provedena z prefabrikovaných železobetonových patkových trub DN800. Trouby budou uloženy na železobetonové základové desce. Propustek bude oboustranně zakončen železobetonovými čelními zídami s římsou. Vtok i výtok bude odlážděn.

SO 02-19-06 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, silniční nadjezd v km 17,302

Stávající stav:

Jedná se o most o 3 polí o délce přemostění 30,4m. Nosná konstrukce je ŽB monolitický rám s plošným založením. Světlosti krajních polí jsou 8,94m, vnitřní pole má světlost 11,44m. světla výška je 5,3m. Most je jednopruhový, šířka vozovky na mostě je 3,14m. Bezpečnostní zařízení je ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní, římsy a obruby jsou monolitické železobetonové. Silnice III/03561 je v místě mostu vedena v náspu. Výška náspu je v místě mostní konstrukce 7,5m. Silnice je před a za mostem ve směrovém oblouku, šířka vozovky je 3÷4m.

Nový stav:

Stávající most bude z důvodů nedostatečné podjezdové výšky zdemolován a nahrazen novým. Nový most bude o jednom poli a délce přemostění 26,0m. Spodní stavba bude železobetonová masivní, založená na velkopřůměrových pilotech pr.900mm doplněné o šikmé mikropiloty. Opěry budou postaveny před původní opěry mostu, které budou ubourány po úroveň výkopů. Křídla budou zavěšená, železobetonová. Nosná konstrukce bude ocelový plnostěnný svařovaný parapetní nosník s dolní mostovkou. Hlavní nosník bude prom. výšky, horní i dolní pás bude parabolicky zakřivený. Výška nosníku je upravena tak, aby nebylo nutné osazovat protidotykové zábrany. Uložení bude na hrncová ložiska. Mostovka bude ŽB monolitická deska betonovaná do ztraceného bednění ze sklolaminátových panelů uložená na ocelové svařované příčníky. Dilatační závěry budou nad opěrami a to na OP1 povrchový mostní závěr jednoprofilový, lamelový a nad OP2 podpovrchový flexibilní celopryžový mostní závěr. Přechodová oblast bude se samostatným přechodovým klínem z hubeného betonu. Před závěry budou osazeny odvodňovače svedeny pod most. Odrazné pruhy budou ŽB monolitické, bezpečnostní zařízení bude ocelové svodidlo, které bude pokračovat mimo most. Opevnění pod mostem bude z kamenné dlažby do betonu. Prostorové uspořádání dvoupruh bez chodníků, šířka vozovky = volná šířka = 6,0m.

Správce objektu a vlastníkem je Olomoucký kraj resp. Správa silnic olomouckého kraje.

SO 02-19-07 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,342 – zrušení

Stávající stav:

Stávající propustek je zasypán – vtok je zasypán zcela, na výtoku je nezasypaná pouze římsa. Dle původní PD se jedná o trubní betonový propustek DN 1000 s kolmými betonovými čely. Dno propustku je cca 0,5m pod úrovní přilehlého terénu. Tvar propustku je převzat z původní projektové dokumentace z roku 1936.

Nový stav:

Propustek bude zrušen. Stávající propustek je částečně zasypán. Výška okolního terénu neumožňuje plynulé převedení vody. Na základě hydrotechnického posouzení je navrženo zrušení objektu.

Propustek k ničemu neslouží a bude zrušen. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

SO 02-19-08 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 17,577

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Mřenka. Deskový most je z roku 1936 a pod každou kolejí je samostatná spodní stavba i nosná konstrukce. Deska mostu je tvořena

zabetonovanými nosníky I č. 45. Celková výška desky je 560 mm. Most je kolmý. Světlost mostu je 6,0 m a rozpětí 6,7 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Šířka i tloušťka šterkového lože na mostě je nedostatečná. Vzdálenost kolejí od zábradlí činí 2,12 a 2,17 m. Spodní povrch betonových desek vykazuje zatékání přes mostovku, spodní příruby nosníků jsou místy odhaleny. Beton říms je značně rozrušen a na opěrách jsou zřetelné povrchové trhliny. Hodnocení správce z roku 2015 je 2/2.

Nový stav:

Stávající mostní objekt bude demolován. Místo něj je navržen nový železobetonový polorám plošně založený. Nová světlost mostu je po domluvě s Povodím Moravy zvětšená z 6.0 m na 6.5 m (Q100 most nepřevede). Světlá výška vychází z maximálního možného zdvihu nivelety koleje a typu konstrukce - při dodržení normové tloušťky kolejového lože na mostě dochází k zlepšení oproti stávajícímu stavu o 12 cm. Volná výška pod mostem je v novém stavu cca 2.27 m.

Horní příčel má tl. 500 mm uprostřed a 660 v náběhu. Tl. opěr je 650 mm. Základy jsou široké 2.2 m. Částí základů stávajícího mostu pod novými základy budou odstraněny a prostor bude nahrazen kamenivem zpevněným cementem. V příčném řezu je most navržen na VMP 3,0. Mezi kolejemi bude z důvodu postupného budování mostu ve výlukách jednotlivých kolejí, provedena pracovní spára. Křídla mostu jsou rovnoběžná zavěšená a jejich římsa bude sledovat sklon přechodové rampy z uzavřeného šterkového lože na mostě do otevřeného lože v trati. Dno koryta potoka nebude odlážděno, je zde navržena vrstva šterku pro zachování přírodního charakteru potoka. Břehy ve sklonu 1:2 a břehové lavice šířky 0,55 m budou opatřeny kamennou dlažbou do betonu s podélným a příčným betonovým prahem.

Na rubu opěr příčná drenáž není na základě závěrů z minulé porady navržena. Celý prostor na rubu a mezi křídly je vyplněn hubeným betonem až po horní příčel. Tato výplň je skloněna k spodní hraně ZKPP, sklony jsou 13 a 15% směrem od mostu. Takto svedená voda bude mimo těleso odvedena příčným střechovitým sklonem pláň železničního spodku. Izolace z nosné konstrukce je na výplň z hubeného betonu přetažena v délce 1 m.

SO 02-19-09 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,800

Stávající stav:

Stávající propustek je na výtoku zcela zasypán, vtok je částečně zanesen. Dle původní PD se jedná o trubní betonový propustek DN 1000 s kolmými betonovými čely. Trouby jsou promáčklé. Tvar propustku je převzat z původní projektové dokumentace z roku 1936.

Nový stav:

Propustek bude přestavěn na prefabrikovaný železobetonový rámový vnitřní světlosti 1200x1200 mm. Rám bude na obou stranách ukončen kolmými křídly se seříznutím. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtok i výtok bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 02-19-10 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,202

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 1,0 m. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr a čelních zídek je

zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami. Propustek byl postaven roku 1933 pod kolejí č. 1, následně v roce 1936 byl rozšířen pod kolej č. 2.

Nový stav:

Propustek bude přestavěn na prefabrikovaný železobetonový rámový vnitřní světlosti 1200x1200 mm. Rám bude na obou stranách ukončen čelní zídou s římsami. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 02-19-11 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,351

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří žebet. Deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 1000 mm. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr a čelních zídek je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami.

Nový stav:

Propustek bude přestavěn na prefabrikovaný železobetonový rámový vnitřní světlosti 1200x1200 mm. Rám bude na obou stranách ukončen kolmými křídly se seříznutím. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů 1 m za římsy. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu. Šikmé ukončení prefabrikovaných rámu bude ukončeno monolitickými žebet. římsami bez zábradlí.

SO 02-19-12 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,582

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří žebet. deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 2000 mm. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr a čelních zídek je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je vydlážděn kamenem a slouží pro trvalou vodoteč.

Nový stav:

Propustek bude přestavěn na prefabrikovaný železobetonový rámový vnitřní světlosti 2000x2000 mm. Rám bude na pravé straně ukončen čelní zídou s římsou a na levé straně bude šikmé ukončení s kolmými křídly. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

Na obou stranách propustku budou provedeny monolitické žebetonové římsy se zábradlím. Pomocí žlabových tvárnic osazených v odláždění bude svedena voda z odvodnění žel. spodku do propustku.

SO 02-19-13 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,886 – zrušení

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří žebet. deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 600 mm. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je na vtoku ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Výtoková část nebyla nalezena. Propustek je nefunkční a voda nikam neteče.

Nový stav:

Propustek bude zrušen. Deska s kolejnicemi a část opěr včetně čelních zdí bude vybourána až po úroveň dna propustku. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn hubeným betonem. Součástí rušeného propustku oproti předchozí poradě bude odvodnění silniční komunikace u nového přejezdu pro převedení odvodnění z příkop žel. spodku. Toto bude provedeno pomocí 2 trubních propustku DN 600 z betonových trub s kolmým ukončením trub a odlážděním svahu. Propustek navazuje na příkopové tvárnice odvodnění žel. spodku. Trouby budou uloženy do sedla 120 ° z prostého betonu.

SO 02-19-14 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,112

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 0,6 m. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídka z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr a čelních zídek je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami. Propustek byl postaven roku 1934 pod kolejí č. 1, následně v roce 1936 byl rozšířen pod kolej č. 2. V roce 2006 bylo provedeno rozšíření přibetonováním opěr a nosné konstrukce.

Nový stav:

Propustek bude přestavěn na prefabrikovaný železobetonový rámový vnitřní světlosti 1200x1200 mm. Rám bude na vtoku ukončen čelní zídka s římsou, na výtoku bude ukončen kolmými křídly se seříznutím. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 02-19-15 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,483

Stávající stav:

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 1000 mm z roku 1936 a byl ukončen čelními zídkami z prostého betonu s římsami. Trouby jsou narušeny trhlinami a částečně zaneseny náplavami. V roce 2006 byly vybetonovány nové čelní zdi tl. 0,5 m před původními degradovanými. Trouby jsou narušeny trhlinami.

Nový stav:

Propustek bude přestavěn na prefabrikovaný železobetonový rámový vnitřní světlosti 1200x1200 mm. Rám bude na vtoku ukončen čelní zídka s římsou, na výtoku bude ukončen kolmými křídly se seříznutím. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 02-19-16 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,939

Stávající stav:

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 1000 mm z roku 1936 a byl ukončen čelními zídkami z prostého betonu s římsami. Trouby jsou narušeny trhlinami a částečně zaneseny náplavami. V roce 2006 byly vybetonovány nové čelní zdi tl. 0,5 m před původními degradovanými. Trouby jsou narušeny trhlinami.

Nový stav:

Propustek bude přestavěn na prefabrikovaný železobetonový rám světlosti 1200x1200 mm. Rám bude ukončen kolmými křídly seříznutými dle sklonu svahu a osazený monolitickými římsami. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 02-19-17 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 19,406

Stávající stav:

není, jedná se o novostavbu.

Nový stav:

Výstavba podjezdu je vyvolána požadavkem obce Lešná – obec zde plánuje výstavbu cyklostezky mezi obcemi Lešná – Choryně.

Konstrukce podjezdu bude tvořena uzavřeným monolitickým železobetonovým rámem, do kterého budou z obou stran zaústěny rampy tvořené železobetonovými polorámy tvaru „U“. Hydroizolace bude chráněna hydroizolační vanou ze železobetonu. Podchod bude dočasně z obou stran zazděn.

Polorámy kolem ramp včetně odčerpávání vody a případného osvětlení podchodu jsou součástí budoucí cyklostezky. Výstavbu a provoz těchto zařízení zajistí v budoucnu investor cyklostezky obec Lešná.

SO 03-19-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 – podchod

Stávající stav:

V žst. Lhotka nad Bečvou je stávající podchod převádějící staniční koleje č.1,3,5,7a umožňuje mimoúrovňový přístup cestujícím na ostrovní nástupiště. Podchod je uzavřený železobetonový rám o světlé šířce 3,0 m a sv. výšce 2,55 m. Délka podchodu je 28,0 m. Podchod je z roku 1965. Výstup z podchodu zabezpečují schodišťová ramena tvořená žebet. polorámem. Stávající podchod je v nevyhovujícím stavu, v mnoha místech prolíná do tubusu voda, odvodňovací systém je nefunkční, obetonávky izolací jsou odtržené a odmrzlé a v neposlední řadě podchod je nevyhovující pro zabezpečení pohybu imobilních cestujících a neumožňuje mimoúrovňový přístup cestujících na nástupiště.

Nový stav:

V rámci projektu je navržen nový podchod, který bude splňovat požadavky na interoperabilitu a zabezpečí mimoúrovňový přístup z prostoru před VB na nové ostrovní nástupiště.

Stávající podchod bude vybourán a v jeho ose se vybuduje nový železobetonový uzavřený rám tubusu o sv. šířce 3,0 m a sv. výšce 2,8 m (s pochozí vrstvou 2,52 m). Přístupy do podchodu budou zabezpečovat přístupové chodníky ve spádu 8,33% a v prostoru u VB jednoramenným schodištěm. Tyto přístupy budou konstrukčně tvořeny z žebet. polorámů.

Pochozí plochy chodníků budou z betonu povrchově upraveného drážkováním proti skluzu, schodišťové stupně a podlaha v tubusu podchodu budou z kamenné dlažby.

Z důvodu vysoké hladiny spodní vody je izolace podchodu navržena jako tlaková. Oprati přípravné dokumentaci bude podchod vybetonován v ochranné vaně z prostého betonu, která bude jako ztracené bednění, bude vyztužena kari sítí a bude vytažena nad ustálenou hladinu spodní vody. Na zásyp se použije těsnící jílovitý materiál, který bude hutněný po vrstvách.

V tubusu podchodu bude umístěna čerpací jímka, ve které bude umístěno plovákové čerpadlo, které v případě zvýšení hladiny vody v čerpací jímkce, odčerpá vodu do přilehlé kanalizace. Stěny na polorámech a v tubusu podchodu, včetně stropu, jsou navrženy v kvalitě pohledového betonu PB3.

Zastřešení přístupových chodníků a schodiště je řešeno v rámci SO 03-15-05. Dle zpracovatele zastřešení bude zastřešení řešeno jako prosklené v ocelových rámech s dostatečným přesahem před vstupy.

SO 03-19-02.1 žst. Lhotka nad Bečvou, návěstní lávka v km 21,506

Stávající stav:

není, jedná se o novostavbu.

Nový stav:

Pro umístění tří odjezdových návěstidel S1 S3 je na zhlaví při výjezdu na Valašské Meziříčí umístěna návěstní lávka o rozpětí $L = 27,0$ m. Jedná se o typovou konstrukci s příhradovým břevnem a rámovými stojkami z U – profilů. Lávka je založena na patkách. Návěstidla budou mít rozšířené koše pro snadnější přístup ke sklům návěstidel. Přístup na lávku je žebříkem z levé strany u stávající místní komunikace.

Světlá výška mezi horní hranou koleje a spodní hranou lávky je min. 7500 mm.

SO 03-19-02.2 žst. Lhotka nad Bečvou, návěstní lávka v km 21,425

Stávající stav:

není, jedná se o novostavbu.

Nový stav:

Pro umístění tří odjezdových návěstidel S2 a S4 je na zhlaví při výjezdu na Valašské Meziříčí umístěna návěstní lávka o rozpětí $L = 25,32$ m. Jedná se o typovou konstrukci s příhradovým břevnem a rámovými stojkami z U – profilů. Lávka je založena na patkách. Návěstidla budou mít rozšířené koše pro snadnější přístup ke sklům návěstidel. Přístup na lávku je žebříkem z levé strany u stávající místní komunikace.

Světlá výška mezi horní hranou koleje a spodní hranou lávky je min. 7500 mm.

SO 04-19-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847

Stávající stav:

Most převádí jasenický potok, byl postaven roku 1964. Další úpravy nebyly prováděny. Šikmost přemostění je 72° . Rozpětí mostu 7,99m a 8,4m. Volná výška otvoru je 2,34m. Pod každou kolejí je samostatná nosná konstrukce, spodní stavba je společná. Železobetonová deska mostu je kloubově uložena na spodní stavbě. Tloušťka desky je 0,49 až 0,7m. Opěry a rovnoběžná křídla jsou betonové, plošně založené v hloubce cca 1,5 m pod dnem. Šířka opěr je 1,3m, rozměr základů je 1,2m x 2,1m.

Nový stav:

V tomto úseku železniční trati dochází k rozšíření osové vzdálenosti kolejí ze 4,0 m na 4,75 m a přibude zde kolejová spojka. Část výhybky je umístěna na mostě. Stávající most bude zdemolován v celém rozsahu a nahrazen novým. Dilatační spára mezi kolejemi bude nahrazena pracovní spárou. Mostní křídla budou zavěšená. Jedná se o polorámovou železobetonovou monolitickou konstrukci. Kolmá světlost 8,0 m a rozpětí 8,8 m. Horní příčel má ve vrcholu tloušťku 650 mm a v lici opěr 800 mm. Délka náběhů je 1,1 m. Opěry tloušťky 800 mm a výška základů je rovněž 800 mm. Most je založen hlubinně, na jedné řadě velkopřůměrových pilot ϕ 900

mm délky 9,0 m. Prostorová průchodnost na mostě splňuje VMP 3,0. Stávající odláždění potoka bude v rozsahu výkopových prací nahrazeno novým.

SO 04-19-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010 – zrušení

Stávající stav:

Stávající propustek tvoří železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 2,0 m. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr, čelních zídek a říms je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami. Propustek je nefunkční. Na vtoku ani výtoku není žádná návaznost. Dnes propustek slouží k převedení kabelů a inženýrských sítí. Propustek byl postaven roku 1933 pod kolejí č. 1, následně v roce 1936 byl rozšířen pod kolej č. 2.

Nový stav:

Propustek bude zrušen. Stávající propustek je částečně zasypán. Výška okolního terénu neumožňuje plynulé převedení vody. Na základě hydrotechnického posouzení je navrženo zrušení objektu. Deska s kolejnicemi a část opěr bude vybourána. Opěry budou ubourány po úroveň pod konstrukce pražcového podloží, minimálně 1,20 m pod niveletou kolejí. Stávající sítě budou ponechány, jsou v dostatečné hloubce. Správce těchto sítí bude o zrušení propustku informován. Vybouraný materiál bude nahrazen vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

SO 04-19-04 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037

Stávající stav:

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Černý (Byninský). Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I280, pod kolejemi je 18kusů nosníků, rozpětí NK = 3.5m, uložení NK je kolmé, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedeny rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 2 / 2 .

Nový stav:

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu a vyhovující přechodnosti, ponecháme stávající nosné konstrukce bez úpravy. VMP2.5 je na základě směrnice GŘ č.16/2005 o modernizaci dráhy možný pro širokou trať a rychlost do 160km/h.

Pro most byly v tomto stupni doplněny diagnostické vrtý, které ověřily geometrii konstrukce. Základová spára byly na základě vrtů stanovena kótou 284m.n.m což je o 200mm niž než přípravná dokumentace. Pod základovou spárou jsou zahliněné písky, které korespondují s geologickou sondou z přípravné dokumentace. Šířka opěr dle vrtů, odpovídá archivní dokumentaci. Na základě průzkumu byla přehodnocena únosnost základové spáry z přípravné dokumentace. Podchycení spodní stavby mikropilotami bylo vypuštěno.

Na mostě bude provedena nová izolace, přechodové zídky a reprofilace betonových ploch.

SO 04-19-05 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106 – zrušení

Stávající stav:

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 600 mm a je ukončen čelními zídami z prostého betonu. Zídky jsou nově opraveny, propustek z trub je

původní. Propustek nikam neteče, na vtoku i výtoku je provedeno odláždění kamenem do betonu. Je zřejmé, že propustek neplní svoji funkci a neslouží ani k odvodnění žel. spodku.

Nový stav:

Propustek bude zrušen. Propustek bude kompletně vybourán do úrovně dna propustku včetně obou čelních zídek. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn hubeným betonem.

SO 04-19-06 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288 – zrušení

Stávající stav:

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 800 mm a je ukončen čelními zídками z prostého betonu. Zídky jsou nově opraveny, propustek z trub je původní. Propustek nikam neteče, na vtoku i výtoku je provedeno odláždění kamenem do betonu. Je zřejmé, že propustek neplní svoji funkci a neslouží ani k odvodnění žel. spodku.

Nový stav:

Propustek bude zrušen. Propustek bude kompletně vybourán do úrovně dna propustku včetně obou čelních zídek. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn hubeným betonem.

SO 04-19-07 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473

Stávající stav:

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 1000 mm a je ukončen čelními zídками z prostého betonu s římsami. Trouby jsou narušeny trhlinami a částečně zaneseny náplavami. Beton čelních zídek je zvětřalý a narušený trhlinami.

Nový stav:

Propustek bude přestavěn na nový trubní propustek z patkových trub DN 1000 mm. Na pravé straně bude mít propustek šikmé ukončení trub s odlážděním. Na levé straně bude ukončen čelní zídka s odlážděnými svahovými kužely a odlážděným dnem. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění z kamene do betonu (dno i svahy), odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 04-19-08 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825 - zrušení

Stávající stav:

Stávající trubní propustek je proveden ze 2 trub DN 600 (jedna hrdlová a 1 osmihranná) v osové vzdálenosti 3 m a je ukončen čelními zídками z prostého betonu. Zídky jsou nově opraveny, propustek z osmihranných trub je původní, hrdlové trouby jsou z roku 2007. Propustek nikam neteče, na vtoku i výtoku je provedeno odláždění kamenem do betonu. Je zřejmé, že propustek neplní svoji funkci a neslouží ani k odvodnění žel. spodku.

Nový stav:

Propustek bude zrušen. Propustek bude kompletně vybourán do úrovně dna propustku včetně obou čelních zídek. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn hubeným betonem.

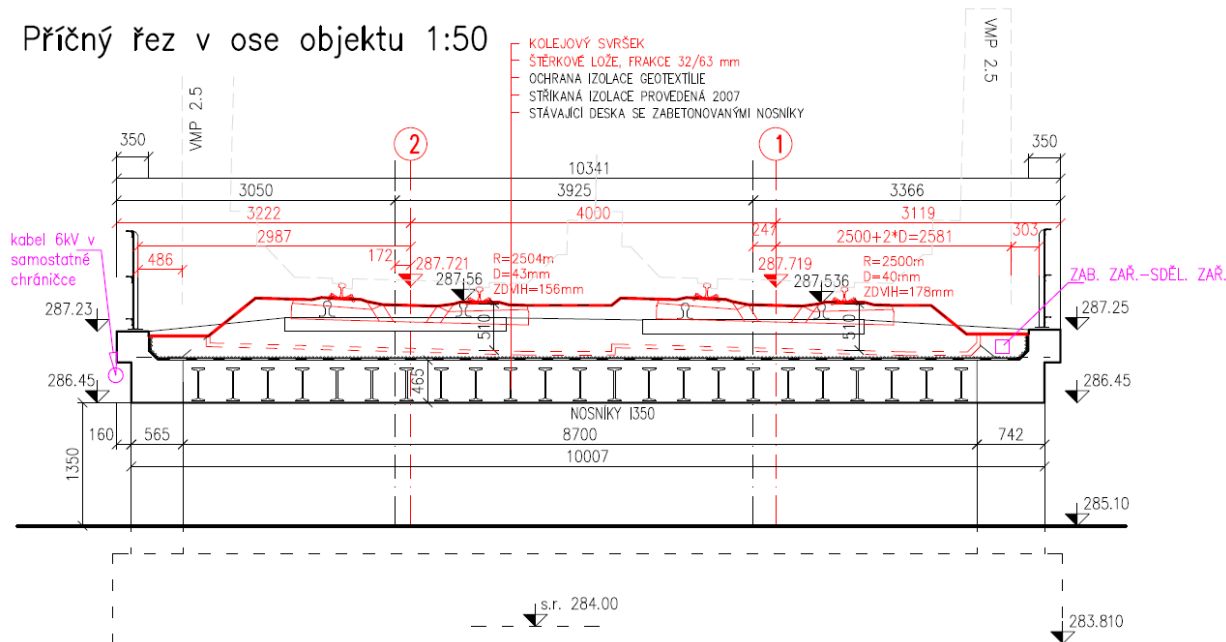
Most km 22,777 (v přípravné dokumentaci SO 04-19-03)

V rámci projektu se pouze prověřila přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160. Objekt prošel v roce 2007 rekonstrukcí, v rámci které byla provedena nová izolace objektu, příčná

drenáž za mostem. Most byl dále rozšířen, byla provedena sanace podhledu NK a přechody ZKPP do trati. V rámci stavby se nad objektem zřídí pouze nový svršek v nové geometrii, což bude součástí příslušného objektu svršku a Přechodové oblasti tj zesílené vrstvy pražcového podloží. Žádné stavební práce v rámci tohoto projektu uvažovány nejsou. V příloženém řezu je doloženo, že je dodržena průchodnost pro VMP2.5. Rozměry kolejového lože odpovídají ČSN 736201. Včetně možnosti převedení kabelových tras, které jsou ve šterkovém loži uloženy u koleje.č.1 a to kabely zabřaž a sděl zař v kabelovém žlabu TK1 140/170, U koleje č.2 vede síť 6kV v samostatné ocelové trubce vně mostu, která je součástí příslušné sítě. Zatížitelnost nosné konstrukce $Z_{uic}=1.26$ byla stanovena v rámci projektu pro územní rozhodnutí.

Z výše uvedených důvodů byl objekt ze stavby vypuštěn.

Příčný řez v ose objektu 1:50



E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

SO 02-27-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu

Stávající vodovodní potrubí PVC DN100, bude v rámci rekonstrukce pouze ochráněno. Nebude stavbou ničím dotčeno. Ochrana potrubí bude při realizaci provedena vždy na jedné polovině kolejiště. Jako ochrana bude použito ochranné potrubí DN150.

V rámci DSP byla v km provedena kopaná sonda v km 20,317 pro účely ověření výšky plynu a vodovodu. Uvedené sítě jsou pod úrovní zasaženou projektem, sonda je doložena v části B14. Povrchové znaky vodovodu jsou na obou stranách kolejiště viditelné, odpovídají zakresu správce sítě. Sonda byla provedena na spojnici obou hydrantů. Vodovod Vak Vsetín musí být uložen až pod vedením plynu, protože ze zákresů správců obou sítí i viditelných povrchových znaků se tyto sítě přímo v místě sondy kříží. Vodovod bude před započítím zemních prací na kolejovém spodku, nebo před vrtáním pilot PHS vytýčen správcem na náklady zhotovitele a budou provedeny kopané sondy na obou stranách kolejiště. Délka ochrany vodovodu je cca 18m.

SO 03-27-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova

Výpravní budova bude odkanalizovaná oddílnou kanalizací. Splaškové odpadní vody budou vyvedeny novým potrubím do nové žumpy. Dešťové vody ze střechy budovy a střechy nadchodu budou zavedeny do vsakovacího zařízení. Vsakovací zařízení bude provedeno z polypropylenových dílců o rozměrech 800x800x320mm, uložených ve více vrstvách. Plastové

bloky budou obaleny v geotextilii, aby nedošlo ke vplavování okolních částic půdy do vlastního tělesa. V rámci stavby bude provedena likvidace stávajícího septiku a koksového filtru. Veškeré rozvody budou provedeny z potrubí PVC. Celková délka kanalizačního potrubí dešťových a splaškových vod je cca 351m.

SO 03-27-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, bytový dům

Bytový dům bude odkanalizován oddílnou kanalizací. Splaškové odpadní vody budou vyvedeny novým potrubím do nové žumpy. Dešťové vody ze střechy budovy budou zavedeny do vsakovacího zařízení. Vsakovací zařízení bude provedeno z polypropylenových dílců o rozměrech 800x800x320mm, uložených ve více vrstvách. Plastové bloky budou obaleny v geotextilii, aby nedošlo ke vplavování okolních částic půdy do vlastního tělesa. V rámci stavby bude provedena likvidace stávajícího septiku a koksového filtru. Veškeré rozvody budou provedeny z potrubí PVC. Celková délka kanalizačního potrubí dešťových a splaškových vod je cca 46m.

SO 03-27-03 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, kancelářská budova

Kancelářská budova bude odkanalizována oddílnou kanalizací. Splaškové odpadní vody budou vyvedeny stávajícím potrubím do původního septiku, který bude upraven na žumpu. Toto řešení je navrženo proto, že zatížení odpadními vodami je nepravidelné a pro provoz biologického čištění je nevhodný. Stávající septik bude vyčištěn a odtok zaslepen. Dešťové vody ze střechy budovy budou zavedeny do vsakovacího zařízení. Vsakovací zařízení bude provedeno z polypropylenových dílců o rozměrech 800x800x320mm, uložených ve více vrstvách. Plastové bloky budou obaleny v geotextilii, aby nedošlo ke vplavování okolních částic půdy do vlastního tělesa. V rámci stavby bude provedena likvidace stávajícího koksového filtru. Veškeré rozvody budou provedeny z potrubí PVC. Celková délka kanalizačního potrubí dešťových vod je cca 31m.

SO 03-27-04 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, pozemní komunikace

Dešťové vody ze zpevněných ploch budou zavedeny do vsakovacího zařízení. Vsakovací zařízení bude provedeno z polypropylenových dílců o rozměrech 800x800x320mm, uložených ve více vrstvách. Plastové bloky budou obaleny v geotextilii, aby nedošlo ke vplavování okolních částic půdy do vlastního tělesa. Likvidace stávajícího septiku a koksového filtru je řešena v rámci stavby SO 03-27-01. Veškeré rozvody budou provedeny z potrubí PVC. Celková délka kanalizačního potrubí dešťových vod je cca 102m.

SO 03-27-05 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu

Stávající rozvod vodovodu slouží pro zásobování výpravní budovy, administrativní části a bytového domu. Tento rozvod bude nahrazen novým rozvodem z jednovrstvého potrubí PE100 RC se zvýšenou odolností vůči šíření trhlin. RCTEC Vodovodní tlaková trubka PE 100+ SDR 11 DN40 (50x4,6). Nový rozvod se bude napojovat ve stávající vodoměrné šachtě a bude dále veden kolem výpravní budovy a kolejiště. Z rozvodu bude napojena výpravní budova. U administrativní části se bude nový rozvod napojovat na stávající rozvod, který vede do administrace a do bytového domu. Potrubí bude profilu 6/4" až po odbočku k bytovému domu. Potrubí bude vedeno v nezámrné hloubce min. 1,2m pod úrovní terénu. Při křížení a souběhu je nutné dodržet minimální vzdálenosti předepsané ČSN 73 6005. Vodovod je třeba odzkoušet na vodotěsnost dle ČSN EN 295. Následně musí být provedeno zaměření skutečného provedení vodovodu. Výměna vodovodu je vedena ve stávající trase. Délka výměny vodovodu je cca 92m. Lomové body budou provedeny pomocí mechanických tvarovek pro PE potrubí.

SO 04-27-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu

V místě křížení stávajícího vodovodu železniční trati v místě rekonstrukce trati, bude provedena ochrana stávajícího rozvodu vodovodu. Stávající rozvod je proveden z litinového potrubí DN300. Nebude stavbou ničím dotčeno. Ochrana potrubí bude při realizaci provedena vždy na jedné polovině kolejiště. Jako ochrana bude použito ochranné potrubí DN400. Vodovod bude před započítáním zemních prací na kolejovém spodku, nebo před vrtáním pilot PHS vytýčen správcem na náklady zhotovitele a budou provedeny kopané sondy na obou stranách kolejiště. Při křížení a souběhu je nutné dodržet minimální vzdálenosti předepsané ČSN 73 6005. Délka ochrany vodovodu je cca 30m.

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 02-18-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302

Komunikace k silničnímu nadjezdu bude odstraněna v celé své konstrukci a bude nahrazena konstrukcí s asfaltovým krytem. Komunikace bude rozšířena na šířku 6,0m. Bude opatřena svodidly po obou stranách. Svah tělesa náspu bude z důvodů sklonu 1:1 vyztužen dle geotechnického průzkumu a doplněn Opěrnou zdí v patě svahu.

SO 03-18-01 žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy

Zpevněná plocha se nachází před VB směrem ke kolejišti. Stávající plocha asfaltová bude odstraněna v celém svém rozsahu a nahrazena zámkovou dlažbou v nutném rozsahu. Ostatní prostor bude zasypán a ohumusován. Podél VB na straně od Valašskomeziříčského zhlaví bude plocha vyhotovena pro pojezd nad 3,5t. Na rozhraní VB zpevněná plocha bude umístěna hydroizolace.

SO 03-18-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - obec Lešná

Objekt v sobě zahrnuje odstranění zpevněné plochy před VB ze strany od obce Lhotka nad Bečvou včetně silniční obruby a její nahrazení v celé ploše plochou ze zámkové dlažby. Část dlažby bude vytvořena pro pojezd vozidel nad 3,5t. Dále je v objektu zahrnuto vybudování nového chodníku podél komunikace III/03562 od autobusové zastávky po napojení na stávající chodník na silničním nadjezdu. Chodník je vytvořen za pomoci zámkové dlažby. Z důvodu bezpečnosti bude na rozhraní komunikace/chodník umístěno betonové svodidlo. Chodník je opřen do monolitického L-profilu z železobetonu.

SO 03-18-03 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - bytový dům

Stávající zpevněná plocha je tvořena asfaltovým krytem, který bude v celé své ploše vybourán a nahrazen zámkovou dlažbou. Podél budovy bude umístěna hydroizolace.

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 03-15-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod

Kabelovod byl projednán a schválen v předloženém rozsahu. Hlavním důvodem pro zřízení kabelovodu bylo provést ochrannou a bezpečnou cestu pro kabelová vedení v Žst. Lhotka nad Bečvou. Návrh umístění kabelovodu respektuje polohu konstrukcí trativodu, trakčního vedení, polohu nástupiště, osvětlení nástupiště a zejména požadavky kabelových profesí. Začátek kabelovodu je v km 20,526 63 a konec v km 21,381 00. Hlavní část kabelovodu tvoří průchod kabelové trasy stanicí a vede z dopravní kanceláře a rozvodny NN před výpravní budovu a odtud na každou stranu železniční stanice. Kabelovod je tvořen pomocí prefabrikovaných

železobetonových šachet v počtu 22ks, šachty jsou opatřeny rošty pro kabely, konzolami, stupadly, vše s antikorozií úpravou (žárově zinkované) a uzamykatelnými poklopy. Konstrukce kabelovodu je navržena v hlavní trase ze čtyř (sestava 2x2) devítiořadových multikanálů, (materiál – lisovaný vysokohustotní polyetylén) uložených do pískového lože. Pro změny směru větší než 2° na spoj budou použity zkrácené ohybové díly, které umožní změnu směru o 3° na cca 300 mm délky trasy. Náplní kabelovodu jsou kabely sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé.

Celková délka kabelovodu je cca 879 m.

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 02-15-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

Stavební objekt bude rozdělen na 2 podčásti dle kilometráže a jednotlivých úseků PHS.

SO 02-15-01.1 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, PHS v km 17,491-17,625, vlevo

Protihluková stěna SO 02-15-01.1 je situovaná v traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, v km 17,491 – 17,625 vlevo od koleje č.2 a je řešena na stavbě zemního tělesa. Návrh umístění PHS respektuje polohu konstrukcí trativodu, trakčního vedení a návaznosti na mostní objekty, návesní lávky, zabezpečovacího zařízení. Stěna začíná v km 17,491 vlevo trati a pokračuje podél kolejiště vlevo až do km 17,625. PHS je od začátku do km 17,491 výšky 1,50 m nad TK v celém úseku je výška jednotná. Stěna je navržena jako odrazivá bez útlumu hluku. Únikové východy nejsou navrženy s ohledem na délku stěny.

Akustické parametry: kategorie A 2 a A 3 – zvuková pohltivost min. 4 a 8 dB (A) – platí pro obě strany pohltivých panelů dle hlukové studie. Plošná hmotnost stěny je větší než požadovaná (min. 40kg(m2)).

Výrobce protihlukových stěn musí předložit hodnoty akustických vlastností změřených akreditovanou zkušebnou.

SO 02-15-01.2 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, PHS v km 19,437-19,562, vpravo

Novostavba protihlukové stěny je součástí stavby: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“. Potřeba výstavby protihlukové stěny vyplývá z výsledků přehledové akustické studie vypracované firmou Ecological Consulting, a.s. z důvodu ochrany místní zástavby před nadměrným hlukem způsobeným železniční dopravou.

PHS je navržena v traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad bečvou v jednotné výšce 2,00 m nad temenem kolejnice koleje č.2 a to podle situování v dané lokalitě a konfigurace terénu. Navržena je z jednostranně absorpčního materiálu o zvukové pohltivosti A3 (8 dB - 11dB). Rozsah protihlukových stěn podle kilometráže trati : **19,437 – 19,562.**

SO 03-15-02 žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

Stavební objekt bude rozdělen na čtyři podčásti dle kilometráže a jednotlivých úseků PHS.

SO 02-15-02.1 Žst. Lhotka nad Bečvou, PHS v km 20,316 - 20,794 vpravo

PHS jsou navrženy ve stanici Lhotka nad Bečvou v jednotné výšce 3,00 m nad temenem kolejnice koleje č.8 a 10a a to podle situování v dané lokalitě a konfigurace terénu. Navržena je z jednostranně a oboustranně absorpčního materiálu o zvukové pohltivosti A3/A2 a A3 (8 dB -

11dB, 4 – 8 dB). Skladba panelů je zřejmá z rozvinutých pohledů, a byla uzpůsobena architektonickým požadavkům. Architektonické ztvárnění PHS bylo projednáno s místní samosprávou, především se starostou obce Lešná Ing. Arch Zavadil.

SO 02-15-02.2 Žst. Lhotka nad Bečvou, PHS v km 20,314 - 20,512 vlevo

PHS jsou navrženy ve stanici Lhotka nad Bečvou v jednotné výšce 3,00 m nad temenem kolejnice koleje č.2 a a u vjezdu na vlečku Dezy a to podle situování v dané lokalitě a konfigurace terénu. Navržena je z oboustranně absorpčního materiálu o zvukové pohltivosti A3/A2 (8 dB -11dB, 4 – 8 dB) . Rozsah protihlukových stěn podle kilometráže trati : **20,314 – 20,512.**

SO 02-15-02.3 Žst. Lhotka nad Bečvou, PHS v km 20,496 -20,726 vlevo

PHS jsou navrženy ve stanici Lhotka nad Bečvou v jednotné výšce 3,00 m nad temenem kolejnice koleje č.4 a 10. A to podle situování v dané lokalitě a konfigurace terénu. Navržena je z oboustranně absorpčního materiálu o zvukové pohltivosti A3/A2 (8 dB -11dB, 4 – 8 dB) . Rozsah protihlukových stěn podle kilometráže trati : 20,496 – 20,726.

SO 02-15-02.4 Žst. Lhotka nad Bečvou, PHS v km 20,874 - 21,067 vpravo

PHS jsou navrženy ve stanici Lhotka nad Bečvou v jednotné výšce 3,00 m nad temenem kolejnice koleje č.8 a 5 a to podle situování v dané lokalitě a konfigurace terénu. Navržena je z oboustranně absorpčního materiálu o zvukové pohltivosti A3/A2(8 dB -11dB, 4 – 8 dB) . Rozsah protihlukových stěn podle kilometráže trati : 20,874 – 21,067.

Obecně

Architektonická koncepce stěn na této akci byla uzpůsobena již postaveným stěnám u silnice I 35, v těsné blízkosti obce Lhotka nad Bečvou. Architektonické ztvárnění bylo projednáno s obcemi, a na základě jejich požadavků bylo modifikováno do finální podoby.

Vzhledové a barevné členění stěn je patrné z přílohy B3 souhrnné části projektu stavby a z přílohy za TZ. Skladba panelů, včetně barevného členění je zřejmá i z rozvinutých pohledů.

Základové konstrukce PHS v části trasy jsou řešeny pomocí vrtaných monolitických železobetonových pilot. Nosnou konstrukcí stěny jsou ocelové sloupky HEA 160, HEB 160, HEB 200 a HEB 220 situované převážně v osové vzdálenosti 4,00 m. Výplň PHS mezi sloupky je provedena z panelů – soklových a stěnových – které jsou vkládány mezi sloupky. Skladebná výška panelů je 1 m a 0,5m.

Do PHS jsou dle potřeby v závislosti na délce včleněny únikové východy.

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 01-15-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB

Stávající stav

Výpravní budova v železniční stanici Hustopeče nad Bečvou byla postavena v roce 1938. Výpravní budova železniční stanice má číslo popisné 176, je umístěna v obci Hustopeče nad Bečvou, Nádražní č. p. 176, v katastrálním území Hustopeče nad Bečvou, na pozemku parc. č. 326. Venkovní zpevněná plocha před výpravní budovou leží na pozemku parc. č. 1194/1. Objekt výpravní budovy není památkově chráněn. Východní část výpravní budovy je dvoupodlažní, podsklepená se stanovou střechou, západní část objektu je jednopodlažní, nepodsklepená

s polovalbovou střechou. Ve výpravní budově jsou v 1. nadzemním podlaží umístěny prostory pro cestující veřejnost, dále jsou zde místnosti pro řízení provozu se zázemím. Stávající přístup do čekárny je zajištěn pomocí jednoho vyrovnávacího stupně. Prodej jízdenek je zajištěn pomocí osobní pokladny navazující na čekárnu. Železniční stanice je obsazena výpravčím. WC pro cestující je umístěno v samostatném sousedním objektu. Ve 2. nadzemním podlaží je jeden nájemní byt, v 1.prvním pozemním podlaží jsou umístěny sklepy pro byt. Svislé nosné konstrukce jsou vyžděné z kamenného a cihelného zdiva. Strop nad 1.podzemním podlažím a nad 1. nadzemním podlaží v jednopodlažní části objektu je keramický, stropní konstrukci nad 1.nadzemním podlažím ve dvoupodlažní části objektu tvoří dřevěný trámový strop s dřevěným podbitím a omítkou na rákosu. Konstrukci střechy tvoří dřevěný krov, střešní krytina je plechová hladká ze střešních šablon z pozinkovaného plechu, odvod dešťových vod do podokapních žlabů a dále pomocí svislých odpadních pozinkovaných trub do dešťové kanalizace. Okna výpravní budovy jsou dřevěná dvojí, vstupní dveře jsou dřevěné, dveře do čekárny jednoduché, dveře do šatny dvojí, okno a vstupní dveře do dopravní kanceláře jsou plastové zasklené izolačním dvojsklem. Fasáda objektu je z břizolitové omítky. Obvodové zdivo po úroveň okenních parapetů 1.NP je kamenné, zbývající zdivo je z cihel plných. Fasáda od kolejiště je po horní úroveň okenních otvorů obložena cihelnými obkladovými pásky. V objektu je následující technické zařízení budov - vnitřní rozvod studené vody, teplá užitková voda je připravována lokálními ohřívací vody, oddílná kanalizace, lokální vytápění elektrickými přímotopnými konvektory. Větrání přirozené pomocí oken. Objekt výpravní budovy je napojen stávajícími přípojkami na rozvodné soustavy - přípojkou vody na rozvod pitné vody, HUV a vodoměr je v 1.PP, přípojkou NN na distribuční rozvod elektrické energie, objekt má vnější dešťovou kanalizaci, splaškové vody jsou zaústěny do žumpy na vyvážení. Před výpravní budovu směrem ke kolejišti se nachází stávající zpevněná plocha z betonových dlaždic 300x300x40 mm.

Nový stav

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Výpravní budova bude po provedení stavby nadále obsazena výpravčím, který zajišťuje prodej jízdenek. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, ve stávající volné místnosti dispozičně umístěné mezi dopravní kanceláří a čekárnou bude umístěna nová stavební ústředna a nová sdělovací místnost. Šatna a WC pro zaměstnance zůstanou stávající bez stavebních úprav. Bude provedena výměna vnějšího okna a dveří v části objektu s navrženými stavebními úpravami za okno a dveře plastové zasklené bezpečnostním sklem ve shodném provedení jako okno a dveře v dopravní kanceláři. Fasáda objektu zůstane původní, nebude v rámci stavby zateplena. Střešní plášť zůstane stávající. Rozvody technického zařízení budovy zůstanou stávající kromě nové silnoproudé elektroinstalace v nové stavební ústředně a sdělovací místnosti. Z důvodu nové technologie bude nutné provést nový hromosvod i nové uzemnění budovy žst. Hustopeče nad Bečvou. Nové uzemnění bude provedeno na pozemku p.č. 1194/1 a 324. Přípojky na inženýrské sítě zůstanou stávající. Objekt výpravní budovy zůstane napojen stávajícími přípojkami na rozvodné soustavy - přípojkou vody na rozvod pitné vody, přípojkou NN na distribuční rozvod elektrické energie. Objekt má vnější dešťovou kanalizaci, splaškové vody jsou zaústěny do žumpy na vyvážení. Sociální zařízení pro veřejnost zůstane stávající v samostatném sousedním objektu. Pochozí vrstva zpevněné plochy ze stávajících poškozených betonových dlaždic rozměru 300x300x40 mm bude vyměněna za nové betonové dlaždice rozměru 600x400x50 mm.

SO 03-15-03 žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy VB

Stávající stav

Výpravní budova železniční stanice Lhotka nad Bečvou byla postavena v roce 1966. Výpravní budova železniční stanice má číslo popisné 96, je umístěna v obci Lešná, části Lhotka nad Bečvou, v katastrálním území Lhotka nad Bečvou, na pozemku parc. č. 165. Venkovní schodiště leží na pozemku parc. č. 575 a bezbariérová rampa leží na pozemku parc. č. 166. Objekt výpravní budovy není památkově chráněn. V roce 2006 byla realizována vnitřní rekonstrukce objektu v části B. Stávající výpravní budova je jednopodlažní, nepodsklepená, s plochou střechou. Výpravní budova se skládá ze dvou dilatačních celků – blok B skladebné délky 18,45m a blok C skladebné délky 36,45m. Skladebná šířka obou bloků je 12,5m. Ve stávající výpravní budově v žst. Lhotka n. B. v části B jsou umístěny prostory pro cestující veřejnost, z haly je přístupné WC pro veřejnost – WC muži, WC ženy a WC bezbariérové. V bloku B je dále umístěno sociální zařízení pro zaměstnance s kanceláři, které dříve využívalo ČD Cargo, a.s. V části C je umístěna pokladna v návaznosti na halu, volná kancelář, v další části jsou místnosti pro řízení provozu se zázemím a místnosti s dopravní technologií. Stávající přístup do haly z přednádražního prostoru je zajištěn vyrovnávacím stupněm a bezbariérovou rampou bez zábradlí. Přístup z haly do venkovního prostoru směrem ke kolejišti je zajištěn pomocí dvou vyrovnávacích stupňů, zde bezbariérová rampa není. Stanice je obsazena výpravčím. Zdivo jak nosné, tak i výplňové je vyzděno z cihel plných a dutých, 250 mm dl. Svislé nosné konstrukce jsou vytvořené ze železobetonových pilířů rozměru 450x600 mm a sloupů rozměru 250x300 mm. Průvlaky jsou monolitické železobetonové, předložené schody jsou železobetonové s teracovým povrchem, zastřešení je provedeno z plnostěnných prefabrikovaných vazníků z předpjatého betonu pro rozpětí 12 m, na kterých jsou uloženy střešní prefabrikované železobetonové desky, na střešní desky je zavěšen podhled vytvořený z ocelových sítí, ke kterým je připevněno keramické pletivo s omítkou. Střešní skladba je tvořena vrstvou calofrigu s krytinou s asfaltových pásů. Vnější omítka je břizolitová barevná, vnitřní omítky jsou vápenné, štukové, v místech haly je kamenný obklad a nátěr latexovou barvou, v sociálním zařízení je keramický obklad. V objektu je následující technické zařízení budov - vnitřní rozvod studené vody, teplá užitková voda je připravována lokálními ohřívači vody, oddílná kanalizace (splašková, dešťová), ústřední teplovodní vytápění, tělesa plechová článková ve špatném technickém stavu, místy nová tělesa desková, rozvod topné vody v topenářském kanálu pod podlahou, v sociálním zařízení v části B je částečně nový podstropní rozvod ústředního vytápění, zdrojem tepla jsou plynové kotle umístěné v kotelně v části B, silnoproudá elektroinstalace světelná a zásuvková, některé místnosti jsou odvětrávány pomocí větracích mřížek v podhledu, které jsou napojeny na horizontálně položené potrubí, vyústěné na fasádě. Větrání přirozené okny. Objekt výpravní budovy je napojen stávajícími přípojkami na rozvod pitné vody, rozvod plynu, plynoměr je umístěn ve skříni na bytovém domě (blok A), na rozvodnou soustavu elektrické energie, měření pro celou železniční stanici je v samostatném objektu trafostanice 22/0,4kV, tři podružná měření pro objekt výpravní budovy, rozvodnu VN 6kV a pro bytový dům jsou umístěna v objektu trafostanice 22/0,4kV. Dešťová kanalizace je zaústěna do kanalizace SŽDC, stávající splašková kanalizace je z objektu výpravní budovy (blok B, C) svedena do septiku s přepadem do dešťové kanalizace. Splašková kanalizace ze sousedního bytového domu (blok A) a z objektu vlakových čet je zaústěna do samostatných septiků s přepadem do dešťové kanalizace.

Nový stav

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Další stavební úpravy budou provedeny v návaznosti na splnění požadavků vyhlášky 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Výpravní budova bude nadále trvale obsazena výpravčím, prostory pro cestující veřejnost budou beze změny pouze s osazením nových vnějších dveří do haly, bude

zachován prodej jízdenek. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, provizorní dopravní kancelář bude během stavby zřízena ve stávající šatně, sdělovací místnost zůstane na svém původním místě. Nová stavební ústředna vznikne spojením stávajících místností – kanceláře, šatny (SSZT) a dílny. Po přepojení řízení provozu do nové stavební ústředny bude původní reléová místnost odpojena a zabezpečovací zařízení demontováno. Tato místnost zůstane zatím volná pro budoucí využití vlastníkem a správcem objektu. Uvolní se také místnosti, které byly technologicky spojeny s releovou místností - akumulátorovna, předsín, elektrorozvodna, sklad. Tyto místnosti budou využity na vybudování nových prostor SSZT – šatny SSZT, dílny, skladu dílny. a pro budoucí využití vlastníkem objektu. Ze stávající šatny, která je nyní volná, bude vybudována nová rozvodna NN, stávající rozvodna VN 6kV bude plnit nadále svůj původní účel. Zdroje pro stavební ústřednu budou umístěny v místnosti napájení, která vznikne ze skladu hořlavin, jež je v současnosti volná. Původní místnosti - ostatní technologie a sprcha budou spojeny a upraveny na kabelovou místnost. Bude provedena také rekonstrukce sociálního zařízení. V původních prostorech WC muži, WC ženy bude umístěno nové samostatné sociální zařízení pro muže a pro ženy, sprcha a úklidová komora. V rekonstruované části výpravní budovy (blok C) budou vyměněna vnější okna a dveře dle nového dispozičního řešení a provedeny nové nášlapné povrchy podlah. V místnostech s vysokým užitným zatížením (500 kg/m², 1200 kg/m²) budou stávající skladby podlah vyměněny za nové z důvodu zajištění požadované únosnosti. Fasáda objektu v části C bude zateplena kontaktním zateplovacím systémem z polystyrenu tl. 140mm. Bude proveden nový střešní plášť s tepelnou izolací z polystyrenu tl. 220 mm a novou hydroizolací z fólie z mPVC. Na střeše budou provedeny komunikační obslužné cesty k anténním systémům přidáním protiskluzového pásu z fólie z mPVC. Na střechu je přístup pomocí nového žebříku umístěného na východní straně objektu v místě původního žebříku. Budou provedeny nové požární podhledy s požární odolností zdola EI 15 min. s novou nosnou konstrukcí. Další stavební úpravy ve výpravní budově budou prováděny v rozsahu nutném pro zajištění požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. Stávající bezbariérová rampa včetně podesty umístěná na jižní straně objektu z přednádražního prostoru bude vybourána z důvodu špatného technického stavu a z důvodu malé šířky 1,2 m. Vstup z přednádraží do haly je nově navržen pomocí vstupní podesty se dvěma vyrovnávacími stupni. Bezbariérový přístup k prodeji jízdenek, který je zajištěn v pokladně, je navržen ze severní strany výpravní budovy od kolejiště pomocí nové komunikace pro chodce šířky 1,5 m v podélném sklonu 8,33% a s madly ve výšce 900 mm. Přístup do nového bezbariérového podchodu je umožněn vnějším prostorem s bezbariérovými úpravami komunikace pro chodce kolem západní strany výpravní budovy. Budou provedeny nové vstupní dveře do haly z přednádražního prostoru a od kolejiště v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Sociální zařízení pro veřejnost, které bylo rekonstruováno v roce 2006 včetně WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zůstane beze změny. Budou provedeny nové rozvody technického zařízení budovy. Bude provedena nová splašková kanalizace a nové rozvody vody ve výpravní budově (blok C). Stávající teplovodní vytápění, které bylo společné pro blok B a C, bude rozděleno na samostatné části. Rozvody vytápění pro blok B budou samostatné a budou odděleny od rozvodů pro blok C. Zdrojem tepla pro blok B zůstane stávající plynový kotel umístěný v kotelně v části B. V části C bude proveden kompletně nový systém vytápění. V rekonstruované části výpravní budovy v místnostech s návrhovou vnitřní teplotou 20 °C (dopravní kancelář, provozní místnost SEE, sociální zařízení, volná místnost po zrušení releové místnosti) bude proveden nový systém teplovodního vytápění s novým zdrojem tepla, kterým bude elektrický kotel umístěný v zádveří v části C. Vytápění nových technologických místností je navrženo pomocí elektrických přímotopných konvektorů. Místnosti napájení, stavební ústředna a sdělovací místnost budou vybaveny klimatizací. Sociální zařízení bude větráno podtlakovým lokálním nuceným větráním.

V celé části bloku B bude provedena nová vnitřní silnoproudá elektroinstalace. Výpravní budova, konkrétně pouze blok C bude vybaven novou hromosvodnou soustavou z důvodu umístění nového technologického vybavení ve výpravní budově a z důvodu rekonstrukce střešního pláště. Jímací hromosvodná soustava budovy bude umístěna na střeše a připojí se na novou okružní zemnicí soustavu. Zemnicí soustava bude uložena pod terénem na pozemcích p. č. 575 a p. č. 166. Antény sdělovacího zařízení na střeše bloku B budou ponechány stávající, antény sdělovacího zařízení na bloku C budou nové. Místnost napájení a stavědlová ústředna budou vybaveny autonomním samozhášecím systémem (ASHS). Objekt bude vybaven elektronickým zabezpečovacím systémem (EZS). Přípojky na vodovodní rozvod, plynový rozvod a distribuční rozvod elektrické energie zůstanou stávající. Nově jsou navržena podružná měření spotřeby elektrické energie. Měření pro celou železniční stanici zůstane v samostatném objektu trafostanice 22/0,4kV, podružná měření budou umístěna ve výpravní budově v rozvodně NN.

Výpravní budova bude odkanalizovaná oddílnou kanalizací, která je řešena v rámci SO 03-27-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova. Splaškové odpadní vody budou vyvedeny novým potrubím do nově vybudované žumpy na pozemku budoucího vlastníka a správce objektu. Dešťové vody ze střechy budovy a střechy podchodu a nástupiště budou zavedeny do nového vsaku.

SO 03-15-04 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení

Stávající stav

Stávající oplocení je umístěno ve vzdálenosti cca 3,65 m od východní strany výpravní budovy a leží na hranici mezi drážními pozemky parc. č. 575 a 170 a končí na hranici mezi pozemky parc. č. 170 a 171/1. Stávající oplocení se skládá z drátěného plotu s betonovými sloupky. Součástí oplocení je brána vedle výpravní budovy. Oplocení má délku 43,3 m.

Nový stav

V souvislosti s provedením úprav v žst. Lhotka nad Bečvou dojde k demolicí části stávajícího a vybudování nového oplocení u výpravní budovy. Oplocení vedoucí podél východní strany výpravní budovy včetně základových konstrukcí brány bude kompletně sneseno a nahrazeno novým. Nové oplocení bude začínat u východní strany výpravní budovy a povede přímo ke stávajícímu oplocení mezi pozemky parc. č. 170 a 171/1. Nové oplocení je navrženo z klasického čtyřhranné pletiva z ocelových drátů \varnothing 2,8mm s poplastovaným povrchem PVC, upevněného k ocelovým poplastovaným sloupkům kotveným do betonových základů. Výška svítkového pletiva je 1,80 m. Délka nového oplocení včetně brány je 24,65 m. Součástí nového oplocení bude dvoukřídlavá brána šířky 3,0 m u výpravní budovy. Součástí brány je typový zámek.

E.2.2 Zastřešení nástupiště, přístřešky na nástupištích

SO 03-15-05 žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu

Výstupy podchodu budou zastřešeny s přesahem lehkou ocelovou konstrukcí zastřešenou sendvičovým panelem s opláštěním bezpečnostním kaleným sklem, které přesahuje železobetonové zídky podchodu o výšce 0,5 m tak, aby nedocházelo ke stékání na jejich povrch. Veškeré prvky zastřešení jsou kotveny do těchto zídek pomocí chemických kotev. Sklon zastřešení je pultový směrem k výpravní budově. Odvodnění je předmětem samostatného SO. Okapový žlab je skrytý za průběžné lemování okraje střechy.

Hlavní nosné profily jsou válcované IPE doplněné profily TRHR. Podchozí výška je 2,75 m.

Výstupy z podchodu včetně přesahu na nástupiště dosahují délky 28,125 m a 13,1 m (tvar L) o šířce 4,52 a 4,78 m a výšce 3,35 m - platí pro zastřešení u výpravní budovy. Plocha zastřešení - 167,8 m².

Zastřešení u ostrovního nástupiště - 35,94 x 2,52 m. Plocha zastřešení - 90,8 m².

Celková plocha zastřešení - 258,6 m².

Ocelová konstrukce je šedá, lemování pultové střechy modré.

SO 03-15-06 žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti

Poblíž výstupu z podchodu na ostrovní nástupiště je osazen typový ocelový přístřešek o velikosti kryté plochy 8,15 x 2,6 m. Jedná se o stejnou konstrukci jako zastřešení výstupů z podchodu pro vizuální jednotnost. Zastřešení přístřešku je sedlové, odvodnění provedeno v rámci samostatného SO. Krajiní pole jsou opatřeny kaleným sklem pro zajištění ochrany proti nepřízní počasí. Přístřešek je založen na železobetonové desce pomocí chemických kotev. Zpevněná plocha je součástí nástupiště. Okapový žlab je skrytý za průběžné lemování okraje střechy.

Celková plocha zastřešení - 21,2 m². V přístřešku jsou anatomické sedáky s opěráky a područkami a klaprám. Odpadkový koš je umístěn mimo přístřešek.

Ocelová konstrukce je šedá, lemování pultové střechy modré.

E.2.3 Individuální protihluková opatření

SO 03-15-07 žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření

Z hlediska zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou provozovanou rychlostí max. 160 km/h je nutno z hlediska hlukové zátěže tímto provozem provést návrh individuálních protihlukových opatření (IPO). Na základě výsledků akustické (hlukové) studie pro výše uvedenou stavbu, za účelem zlepšení životního prostředí a snížení hlukové zátěže ve vnitřním obytném prostoru objektů, navrhujeme úpravu oken obytných místností zabezpečující zvýšení neprůzvučnosti obvodového pláště určených objektů. Tato individuální protihluková opatření (IPO) zabezpečí vnitřní prostor obytných místností tak, aby byla dodržena max. noční přípustná ekvivalentní hladina hluku [30dB(A)].

V hlukové studii byl výtýpován objekt č. p. 35 v obci Lhotka nad Bečvou, který se nachází ve stanici Lhotka nad Bečvou a je v besprostřední blízkosti železniční tratě. V tomto objektu budou vyměněna okna v obytných místnostech za okna s útlumem 42 dB.

E.2.4 Orientační systém

SO 03-15-08 žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém

Objekt orientačního systému obsahuje cedule s názvem stanice Lhotka n. Bečvou, dále bude obsahovat označení přístupu na nástupiště i východ z nástupiště (bezbariérový/bariérový), dále vstup do VB (bezbariérový/bariérový) a bude doplněn o piktogramy dle směrnice č. 118.

E.2.5 Demolice

SO 03-15-09 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení vstupu do podchodu

V žst. Lhotka nad Bečvou má stávající zastřešení vstupu do podchodu u výpravní budovy délku 40m a šířku 6,9m. Stávající zastřešení je provedeno jako typová prefabrikovaná konstrukce. Zastřešení tvoří 4 pole, z nichž střední mají délku 10m a krajní 8,7m s převislými

konci 1,3m. Zastřešení se skládá z následujících prvků - základové patky pro sloupy č. 1,2,4 a 5 jsou monolitické z betonu B 170 s výztuží, patka pro sloup č.3 je ze železobetonu B 250 a je připojena k čelní stěně podchodu. Přístřešková podpora tvořená prefabrikovaným železobetonovým sloupem a prefabrikovaným železobetonovým vlašťovkovitým vazníkem, beton B 250, sloupy jsou proměnného obdélníkové průřezu a to ve spodní část 300x350mm a v místě připojení k vazníku 350x500mm, vlašťovkovitý vazník má rozpětí 2x3180mm, úhel mezi rameny 170 st. a šířka vazníku je 350mm. Vaznice je z předpjatého betonu B 450, profil vaznice je 145x300mm, délka vaznic je 10m. Krytina zastřešení je z pozinkovaného vlnitého plechu 100/40/1,5mm. Žlab je sestaven z žlabových háků 35x14mm, které jsou upevněny na šroubech pro uchycení dřevěných hranolů 60x60mm, vlastní žlab, který je ve spádu směrem ke žlabovým hrdlům, je pozinkovaného plechu tl. 0,8mm. Žlab je vyztužen prkny připevněnými na háky žlabu. Dešťové svody jsou z pozinkovaného plechu DN 120mm napojené na litinu ve výšce 1,5m.

Demolice objektu je navržena z důvodu kolize stávajícího zastřešení vstupu do podchodu s novým prostorovým uspořádáním. Objekt zastřešení je v kolizi s novým řešením podchodu a je v nevyhovujícím technickému stavu. Bude provedena demolice celého stávajícího zastřešení vstupu do podchodu v délce 40m a šířce 6,9m. Popis bouraných konstrukcí je uveden v předcházejícím bodě. Odpad z demolice bude roztříděn a odvezen na skládku v souladu s platnou legislativou. Poplatky za skládku jsou uvedeny ve výkazu výměr.

SO 03-15-10 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení ostrovního nástupiště

V žst. Lhotka nad Bečvou má stávající zastřešení ostrovního nástupiště délku 50m a šířku 6,9m. Stávající zastřešení je provedeno jako typová prefabrikovaná konstrukce. Zastřešení tvoří 5 polí, z nichž střední mají délku 10m a krajní 8,7m s převýšenými konci 1,3m. Zastřešení se skládá z následujících prvků - základové patky pro sloupy č. 1,2,4,5 a 6 jsou monolitické z betonu B 170 s výztuží, patka pro sloup č.3 je ze železobetonu B 250 a je připojena ke stropní konstrukci podchodu. Přístřešková podpora tvořená prefabrikovaným železobetonovým sloupem a prefabrikovaným železobetonovým vlašťovkovitým vazníkem, beton B 250, sloupy jsou proměnného obdélníkové průřezu a to ve spodní část 300x350mm a v místě připojení k vazníku 350x500mm, vlašťovkovitý vazník má rozpětí 2x3180mm, úhel mezi rameny 170 st. a šířka vazníku je 350mm. Vaznice je z předpjatého betonu B 450, profil vaznice je 145x300mm, délka vaznic je 10m. Krytina zastřešení je z pozinkovaného vlnitého plechu 100/40/1,5mm. Žlab je sestaven z žlabových háků 35x14mm, které jsou upevněny na šroubech pro uchycení dřevěných hranolů 60x60mm, vlastní žlab, který je ve spádu směrem ke žlabovým hrdlům, je pozinkovaného plechu tl. 0,8mm. Žlab je vyztužen prkny připevněnými na háky žlabu. Dešťové svody jsou z kanalizačních trub z nPVC 125mm.

Demolice objektu je navržena z důvodu kolize stávajícího zastřešení ostrovního nástupiště s novým prostorovým uspořádáním. Objekt zastřešení je v kolizi s novým řešením podchodu a je v nevyhovujícím technickému stavu. Bude provedena demolice celého stávajícího zastřešení ostrovního nástupiště v délce 50m a šířce 6,9m. Popis bouraných konstrukcí je uveden v předcházejícím bodě. Odpad z demolice bude roztříděn a odvezen na skládku v souladu s platnou legislativou. Poplatky za skládku jsou uvedeny ve výkazu výměr.

SO 03-15-11 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice – sklad

Jedná se o stávající objekt skladu, který se nachází na levé straně při výjezdu z žst. Lhotka nad Bečvou směrem na Valašské Meziříčí. Půdorysné vnější rozměry objektu jsou 3,6x7,2m, výška objektu je 3,25m, přístavek má půdorysné rozměry 1,8x3,9m, výška je 2,8m. Objekt je jednopodlažní, nepodsklepený s plochou střechou. Základy jsou z prostého betonu. Obvodové zdivo má tl. 300mm a je vyžděno z cihel plných, přístavek je proveden z ocelového vlnitého

plechu s výškou vlny 30mm, konstrukce střechy je z dřevěných krokví 120x140mm s dřevěným záklopem z desek tl. 26mm. Podhled je tvořen dřevěným podbíjením z prken tl. 20, heraklitem tl. 25mm a omítkou tl. 15mm. Střešní krytina je z asfaltovaných pásů., okna a dveře jsou dřevěné.

Demolice objektu je navržena z důvodu kolize budovy skladu s novým prostorovým uspořádáním. Objekt skladu je v kolizi s navrženým kolejovým řešením, trakčním vedením a s novými trasami kabelových rozvodů NN. Objekt je v nevyhovujícím technickém stavu a nemá další využití. Popis bouraných konstrukcí je uveden v předcházejícím bodě. Odpad z demolice bude roztržěn a odvezen na skládku v souladu s platnou legislativou. Poplatky za skládku jsou uvedeny ve výkazu výměr.

SO 05-15-01 žst. Valašské Meziříčí, demolice - výměnné stanoviště č.4

Jedná se o stávající objekt, který se nachází na levé straně při vjezdu do žst. Valašské Meziříčí ze směru od žst. Lhotka nad Bečvou. Půdorysné vnější rozměry objektu jsou 3,6x10,4m, přístavba má rozměry 1,1x4,96m, výška objektu je 3,13m. Objekt je jednopodlažní, nepodsklepený s pultovou střechou. Základy jsou z prostého betonu. Obvodové zdivo má tl. 300mm a je vyzděno z cihel plných, přístavba je provedena jako dřevěná konstrukce s obkladem dřevěnými deskami tl. 20mm, konstrukce střechy je z dřevěných krokví 120x140mm s dřevěným záklopem z desek tl. 26mm. Podhled je tvořen dřevěným podbíjením z prken tl. 20, heraklitem tl. 25mm a omítkou tl. 15mm. Střešní krytina je z asfaltovaných pásů., okna a dveře jsou dřevěné.

Demolice objektu je navržena z důvodu nesplnění požadavku na volný schůdný a manipulační prostor. Objekt je v nevyhovujícím technickém stavu a nemá další využití. Popis bouraných konstrukcí je uveden v předcházejícím bodě. Odpad z demolice bude roztržěn a odvezen na skládku v souladu s platnou legislativou. Poplatky za skládku jsou uvedeny ve výkazu výměr.

E.2.11 Hromosvody

SO 05-15-02 žst. Valašské Meziříčí, úprava hromosvodové soustavy technologické budovy

Stávající stav

Z podkladů získaných od provozovatele je zřejmé, že se jedná o jednotnou soustavu ochrany před bleskem pro celý komplex budov. Stávající uzemňovací soustava je pravděpodobně typu B. Jímací soustava nesplňuje požadavek izolační vzdálenosti „s“ dle souboru norem ČSN EN 62305 ed.2. Pro řešení blok slouží svody 5, 6, ..., 12. Uzemnění mezi svody 9, 10, 11, 12 je nové, přičemž je též nové propojení se svodem 13 (vedlejší blok budov) Vyvedení od svodu 9 na pozemek číslo parcelní 362 je též nové. Dokladovaný velmi dobrý stav je též u zemnicí podsoustavy transformátorové stanice propojené se svodem 8. Na zbývající část zemnicí soustavy nebyl dokladován vyhovující stav dle souboru norem ČSN EN 62305 ed.2.

Navrhovaný stav

Návrh vnější ochrany před bleskem byl proveden dle ČSN EN 62305 ed.2. Provedená analýza rizik objekt zařadila do LPL2. Pro splnění požadavků z analýzy rizik je třeba objekt vybavit systémem ochrany před bleskem LPS2. Vzhledem k malé výšce budovy není třeba budovu chránit před bočními údery a jímací soustavou je navrhováno opatřit jen střechu budovy. Svody je navrhováno provádět z izolovaných svodů po plášti budovy. Uzemňovací soustava typu B je navrhována společná s uzemněním dle požadavků na ochranu před úrazem elektrickým proudem. Pro součásti vedené v zemi je navrhována nerezová ocel 1.4571 (ČSN EN 10088-1).

Objekt je umístěn ve sněhové oblasti III.

Objekt je umístěn ve větrové oblasti II, kategorii terénu III (předměstí, průmyslové zóny) a výška objektu včetně nástaveb a hromosvodů nepřesahuje 15m, dle Eurokódu je tedy třeba hromosvody a jejich součásti dimenzovat minimálně na nárazový vítr 122km/h.

Na střeše v okolí výdechu pojistných ventilů plynu se nachází prostor BE3N2 viz. výkresová část, do tohoto prostoru je zakázáno zasahovat ochranným pásmem koncovky!

Číslování svodů je navrženo tak, aby respektovalo stávající označení používané na celém komplexu. U doplněného svodu je navrhováno číslo 21.

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.1 Trakční vedení

SO 01-01-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení

Stávající stav:

Stanice je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Převážná část podpěr a závěsů trakčního vedení je již za hranicí životnosti. Stav vodičů a ostatních prvků trakčního vedení odpovídá jejich stáří a době provozu.

Nový stav:

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení v rozsahu kolejových úprav – km cca 16,0 – 16,215 (nové elektrické dělení před SpS Hustopeče).

SO 01-01-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV

Stávající stav:

SpS je připojena na TV vzdušným vedením, technologie SpS byla již rekonstruována, připojení na trakční vedení včetně odpojovačů je původní.

Nový stav:

SO zahrnuje rekonstrukci venkovní části připojení SpS na trakční vedení, využívá stožárů postavených v rámci SO 01-01-01, obsahuje nové odpojovače včetně pohonů a napájecí převěsy.

SO 02-01-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

Stávající stav:

Trat' je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Převážná část podpěr a závěsů trakčního vedení je již za hranicí životnosti. Stav vodičů a ostatních prvků trakčního vedení odpovídá jejich stáří a době provozu.

Nový stav:

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celého úseku.

SO 03-01-01 žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

Stanice je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Podpěry a konstrukce byly částečně rekonstruovány, stávající stožáry na zhlavích nelze využít s ohledem na navržené kolejové řešení, v úseku mezi zhlavími podélné rozpětí nevyhovuje požadavkům pro rychlost 160km/h. Stav vodičů a ostatních prvků trakčního vedení odpovídá jejich stáří a době provozu.

Nový stav:

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celé stanice, ponecháno zůstane pouze trakční vedení v areálu DEZY (kol. č. 102, 103, 104), které se napojí na nový stav.

SO 04-01-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení

Stávající stav:

Trať je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Převážná část podpěr a závěsů trakčního vedení je již za hranicí životnosti. Stav vodičů a ostatních prvků trakčního vedení odpovídá jejich stáří a době provozu.

Nový stav:

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení v rozsahu kolejových úprav (po km cca 24,0). V zbývajících částech do el. dělení žst. Valašské Meziříčí dojde pouze k výměně troleje, nosného lana a následné regulaci vedení, podpěry zůstanou původní. Výtažná kolej na lhoteckém zhlaví žst. Valašské Meziříčí bude zatrolejována za výhybkou č. 96 jen po přejezd v km 24,235.

E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOV, plynový - POV)

SO 03-06-01 žst. Lhotka nad Bečvou, EOV

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je na obou zhlavích (Hustopečské - HU a Valašskomeziříčské - VM) umístěn vždy jeden rozvaděč REOV (REOV1 a REOV2), z něhož jsou provedeny rozvody pro ohřev výhybek daného zhlaví. Rozvaděče REOV1 a2 jsou samostatně napojeny kabely AYKY 3 x 240 + 120 mm² z rozvaděče NN RH1 v objektu trafostanice 250 kVA. Oba rozvaděče REOV jsou v RH1 samostatně měřeny. Celkem je ohříváno 32 výhybek.

Navrhovaný stav

V novém stavu bude elektrický ohřev výhybek ve výhybně nově instalován na všech výhybkách. V rámci předmětné stavby bude instalován ohřev na 23 výhybkách. Požadavek rozdělení ohřevu výhybek do regulačních stupňů byl požadován dopravním technologem a došlo k odsouhlasení zástupci SŽE.

Na obou zhlavích bude umístěno celkem 5ks rozváděčů REOV (2+3ks), které budou napojeny z rozváděče RH z nové rozvodny nn ve výpravní budově, v soustavě TT (přes proudový chránič). Rozváděče REOV1 až REOV3 jsou navrhovány na zhlaví směr Valašské Meziříčí na opačném zhlaví (směr Hustopeče) jsou navrhovány rozváděče REOV4 a REOV5. Rozdělení výhybek do jednotlivých rozváděčů bylo navrženo s dopravním technologem:

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-04-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV mezi žst. Hustopeče n. B (STS809) a TNS Valašské Meziříčí. Stav stávajícího kabelu odpovídá době pořízení.

Navrhovaný stav

Stavební objekt SO 01-04-01 řeší pokládku nového kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v úseku mezi stanicí 6kV STS809 km 15,420, která je umístěna v žst. Hustopeče n. B. a transformovnou 6kV (TTS-808) v km (18,884), tedy vzdálenost cca 0,47 km. Kabel bude ukládán ve samostatné kabelové kynetě. Kabel se bude realizovat jako zemní.

SO 01-06-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, rozvody NN, přeložky kabelových rozvodů NN

Stavbou budou dotčeny rozvody v km cca 16,01 do km 16,13. Jedná se o stávající kabely DOÚO od stávajících odpojovačů S101, S102, S111, S112, S401 a S402 je navrhováno v úseku km 16,13 až 16,01 přeložit.

a kabely napájející spínací stanici v km 16,1. Kabelové rozvody NN jsou vedeny v zemi převážně vně kolejí po obou stranách. Stožárové svítidlo č. 1 též koliduje se stavební činností. Ostatní rozvody NN nebudou stavbou dotčeny.

SO 01-06-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO

Stávající stav

V žst. Hustopeče nad Bečvou je instalována stávající technologie ovládání DOÚO ve výpravní budově, ovládání v dopravní kanceláři.

Nový stav

Na zhlaví směrem na Lhotku nad Bečvou budou demontovány stávající odpojovače S101, S102, S111, S112, S401 a S402 umístěné na trakčních stožárech v úseku km 16,01 až 16,13. Nové odpojovače S101, S102, S111, S112, S401 a S402 budou umístěny na trakčních stožárech č. 5, 6 a 4a cca v km 16,1. Dále budou nahrazeny odpojovače 3B v km 15,35 a odpojovače 411 a 412 v km 14,9. Nový ovládací rozvaděč pro nové odpojovače bude umístěn ve spínací stanici Hustopeče nad Bečvou.

SO 01-06-03 žst. Hustopeče nad Bečvou, indikátor státní sběrač

Stávající stav

V žst. Hustopeče nad Bečvou jsou na zhlaví směrem na Lhotku nad Bečvou v úseku, kde hnací vozidlo musí projíždět se staženým sběračem instalována trvalá návěstí „Státní sběrač“.

Nový stav

V novém stavu budou použita 4 nová občasná návěstí ON1, ON2, ON3 a ON4 – světelné panely v provedení LED na 230V. Nová světelná návěstí budou umístěna do míst, kde hnací vozidlo musí jet se staženým sběračem. Návěsti budou uchyceny dle požadavků projektanta TV na samostatné stojící stožárky.

SO 02-04-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV mezi žst. Hustopeče n. B (STS809) a TNS Valašské Meziříčí. Stav stávajícího kabelu odpovídá době pořízení.

Navrhovaný stav

Stavební objekt SO 02-04-01 řeší pokládku nového kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v úseku mezi stanicí 6kV TTS 808 km 15,884, která je umístěna na zhlaví v žst. Hustopeče n. B. a transformovnou 6kV (TTS-805) v km (18,883), tedy vzdálenost cca 3 km. Kabel bude ukládán ve samostatné kabelové kynetě. Kabel se bude realizovat jako zemní.

SO 02-04-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV mezi žst. Hustopeče n. B (STS809) a TNS Valašské Meziříčí. Stav stávajícího kabelu odpovídá době pořízení.

Navrhovaný stav

Pro udržení funkčnosti rozvodu 6kV bude kabel v místech ohrožených stavebními pracemi přeložen, s zachován funkční do zprovoznění nového rozvodu 6kV.

SO 02-06-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260

Stávající stav

Napájení je zajištěno stávajícím kabelem, kterým je napájeno TZZ v km 17,260 z TTS 807.

Navrhovaný stav

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecího kabelu. Pro spolehlivou funkci TZZ je nutné před zahájením prací provést nové napojení TZZ z TTS 807 novým kabelem. Podchod pod kolejemi bude proveden řízeným protlakem v hloubce 150 cm pod úrovní kolejového svršku.

SO 02-06-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889

Stávající stav

PZS v km 18,889 je napájeno z TTS 806 a TTS 805 dvěma stávajícími kabely. Stávající reléový domek RD je umístěn na mimodrážním pozemku.

Navrhovaný stav

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecích kabelů. Je nutné před zahájením prací provést nové napojení PZS z TTS 806 a TTS 805 novými kabely CYKY do stávajícího reléového domku. Nově bude pro PZS zřízen nový releový domek RD naproti přes cestu na pozemku SŽDC. Napojení tohoto nového RD bude provedeno nově z TTS 805 a TTS 806 kabely CYKY. Podchody pod kolejemi budou provedeny řízeným protlakem v hloubce min. 150 cm pod úrovní kolejového svršku.

SO 03-04-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV mezi žst. Hustopeče n. B (STS809) a TNS Valašské Meziříčí. Stav stávajícího kabelu odpovídá době pořízení.

Navrhovaný stav

Stavební objekt SO 03-04-01 řeší pokládku nového kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v úseku mezi stanicí 6kV TTS 805 km 18,877, která je umístěna v t.ú. mezi žst. Hustopeče n. B. a žst. Lhotka n. B. a (TTS-803) v km (21,867), tedy vzdálenost cca 3 km. Kabel bude ukládán ve samostatné kabelové kynetě. Kabel se bude realizovat jako zemní.

Zhotovitel je povinen u hranice parcely 173/3 v k.ú. Lhotka n. Bečvou dodržet min vzdálenost kabelu dle projektové dokumentace tj. 700mm od stávajícího oplocení, aby byla majiteli pozemku p.č. 173/3 umožněná údržba tohoto oplocení.

SO 03-04-02 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV mezi žst. Hustopeče n. B (STS809) a TNS Valašské Meziříčí. Stav stávajícího kabelu odpovídá době pořízení.

Navrhovaný stav

Pro udržení funkčnosti rozvodu 6kV bude kabel v místech ohrožených stavebními pracemi přeložen, s zachován funkční do zprovoznění nového rozvodu 6kV.

SO 03-06-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení

Stávající stav

Stávající napájecí rozvody v žst. Lhotka nad Bečvou tvoří skříně KS1, KS2a, KS2b, kabelové propoje mezi nimi a napájecí přívod do skříně KS1.

Navrhovaný stav

V určených stavebních postupech je navrhováno provést pokládku v následujícím textu popsaných kabelů, přičemž se předpokládá vybudování kabelovodu ve stavebním postupu 0. Jelikož kabelovod v okolí šachty č. 14 bude dokončen až v pracovním postupu číslo 3 jsou v tomto postupu navrhovány dokončovací práce spojené s úpravou kabeláže do definitivního stavu. Vyzbrojení rozvodny nn do provozuschopného stavu se předpokládá v pracovním postupu č. 1 (stavební příprava v postupu č. 0). Přezbrojení rozvodny zajištěné sítě do provozuschopného nového stavu se předpokládá v pracovním postupu „zimní přestávka“. Dimenze a typ kabeláže je uveden v kabelové listině. Součástí tohoto SO je i vybudování kabelové trasy mezi stávající trafostanicí (rozvaděč RH-TR) a kabelovým kanálem vstupujícím do rozvodny zajištěné sítě (6kV) ve výpravní budově.

SO 03-06-03 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN

Stávající stav

Stávající napájecí rozvody v žst. Lhotka nad Bečvou tvoří na hustopečském zhlaví skříně ZS1, ZS2, ZS3a na meziříčském zhlaví skříně KS5, KS6, ZS4, ZS5, ZS6, ZS7, RE_CARGO. Soustava rozvodů je na na hustopečském zhlaví napájena z KS2b a na meziříčském zhlaví z KS4

Navrhovaný stav

Stávající skříně je navrhováno v definovaných pracovních postupech odpojit, demontovat a jejich stavební konstrukce demolovat.

Na hustopečském zhlaví je navrhován samostatný kabelový vývod do R-HU2 umístěném na straně lichých kolejí, z něj je navrhováno napojit zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-HU2 umístěný vedle R-HU2. V R-HU2 je navrhována rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při budoucím požadavku. Z R-HU2 je navrhováno provést vývod do R-HU1 navržený na straně sudých kolejí. Rovněž z R-HU1 je navrhováno napojit zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-HU1 umístěný vedle R-HU1. V R-HU1 je navrhována rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při budoucím požadavku.

Na meziříčském zhlaví je navrhován samostatný kabelový vývod do R-VM2 umístěném na straně lichých kolejí, z něj je navrhováno napojit zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-VM2 umístěný vedle R-VM2. V R-VM2 je navrhována rezerva pro možné napojení dvou nezávislých odběratelů při budoucím požadavku. Z R-VM2 je navrhováno provést vývod do R-VM1 navržený na straně sudých kolejí. Rovněž z R-VM1 je navrhováno napojit zásuvkový stojan pro potřeby SŽDC ZS-VM1 umístěný vedle R-VM1. Z R-HU je též navrhováno nově napájet skříň RE_CARGO, a osvětlení, jenž je řešeno v SO 03-06-05. Dále je v R-VM1

navrhována prostorová pro možné napojení jednoho dalšího nezávislého odběratele při budoucím požadavku.

Stávající KS5 a KS6 není požadavek na nové napojení, budova napojená z KS6 se nebude využívat a budova styčné služby, napojená z KS5 je určena k demolicí.

SO 03-06-04 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Stávající stav

Páteční rozvod stávajících rozvodů v žst. Lhotka nad Bečvou tvoří skříně LR1 (pro EOV meziříčského zhlaví), LR2 (pro EOV hustopečského zhlaví) a KS1 (pro zbytek rozvodů). Skříně LR1 a LR2 jsou umístěny na příslušných zhlavích a skříň KS1 je umístěná na výpravní budově.

Navrhovaný stav

Úkolem „přeložek kabelových rozvodů“ je zajistit napájení v době výstavby. Projekt počítá s výstavbou dle stavebních postupů včetně časového rozvrhu teplotních period dle ročních období. To znamená zařízení EOV nemusí fungovat po dobu stavebního postupu č. 0, od května v průběhu stavebního postupu č.2, stavení postup 3. Ve stavebním postupu č. 4 se na provozovaných kolejích počítá již jen s novým zařízením EOV. Přeložky osvětlení prostorů bez pohybu cestujících jsou navrhovány jen pro plochy ještě nezasažené kolejovou úpravou, to znamená provozované plochy původního kolejiště. Přeložky nezajišťují napájení ani osvětlení stavby. U přeložek z důvodu kolize s trakčními stožáry je obzvláště důležité provádět i časovou koordinaci s organizací provádějící zemní práce při výstavbě trakčních stožárů.

SO 03-06-05 žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení

Stávající stav

Venkovní osvětlení je v kolejišti realizováno 76 ks svítidel 250W na stožárech JŽ 12 m. V okolí výpravní budovy pak 6 ks svítidel 110W na starých stožárech 6m. Osvětlení je napojeno z rozvaděče RO, který je umístěn v rozvodně 6 kV.

Nový stav

Bude realizováno nové venkovní osvětlení. Stávající osvětlení bude zrušeno, stožáry a svítidla demontovány.

Pro osvětlení široké střední části prostorů kolejiště bude použito 10 ks osvětlovacích věží osazených vždy dvěma kusy LED reflektorů + poziční svítidlo. Pro osvětlení vyběhacích úzkých částí jednotlivých zhlaví budou použity sklopné osvětlovací stožáry 12 m s LED svítidly 65 W.

Rozvody osvětlení budou napojeny z nového rozvaděče RO v rozvodně NN.

SO 03-06-06 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště

Stávající stav

Osvětlení podchodu a nástupiště je realizováno zářivkovými a žárovkovými svítidly osazenými na stěně a na konstrukci. Osvětlení je napojeno z rozvaděče RO, který je umístěn v rozvodně 6 kV.

Nový stav

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 6m, budou použita LED svítidla. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková svítidla v provedení LED antivandal. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře a dálkově. Napájení osvětlení z nové rozvodny NN z rozvaděče RO, část svítidel a stožárů bude napojeno z rozvaděče RO-RZS. Rozvody na nástupišti a v podchodu (zásuvky, čerpadlo, ..) budou napojeny z rozvodny NN, případně z rozvaděče RZS.

SO 03-06-07 žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou je instalována stávající technologie ovládání DOÚO ve výpravní budově, ovládání v dopravní kanceláři. Jsou vybudovány stávající kabelové rozvody k jednotlivým pohonům úsekových odpojovačů.

Nový stav

Stávající rozvody a technologie DOÚO budou demontovány. Na nových trakčních stožárech na zhlavích a ve stanici budou umístěny nové odpojovače. Tyto nové odpojovače budou napojeny novými kabely CYKY O 7x4 mm². Ovládání DOÚO bude umístěno v dopravní kanceláři. Napojení technologie bude provedeno z RZS do R-DOÚO umístěném v rozvodně 6 kV včetně OT a HIS. Ovládání DOÚO bude umístěno v dopravní kanceláři.

SO 04-04-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV mezi žst. Hustopeče n. B (STS809) a TNS Valašské Meziříčí. Stav stávajícího kabelu odpovídá době pořízení.

Navrhovaný stav

Stavební objekt SO 04-04-01 řeší pokládku nového kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v úseku mezi stanicí 6kV TTS 803 km 21,867, která je umístěna v t.ú. žst. Lhotka n. B. – Valašské Meziříčí a transformovnou 6kV (TTS-801) v km (24,029), tedy vzdálenost cca 2,16 km. Kabel bude ukládán ve samostatné kabelové kynetě. Kabel se bude realizovat jako zemní.

SO 04-04-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV mezi žst. Hustopeče n. B (STS809) a TNS Valašské Meziříčí. Stav stávajícího kabelu odpovídá době pořízení.

Navrhovaný stav

Pro udržení funkčnosti rozvodu 6kV bude kabel v místech ohrožených stavebními pracemi přeložen, s zachován funkční do zprovoznění nového rozvodu 6kV.

SO 04-06-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815

Stávající stav

Stavbou budou dotčeny rozvody v km cca 21,815. PZS v km 21,815 je napájeno z TTS 803 stávajícím kabelem.

Navrhovaný stav

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecích kabelů. Je nutné před zahájením prací provést nové napojení PZS z TTS 803 novým kabelem CYKY do stávajícího reléového domku.

SO 04-06-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809

Stávající stav

Stavbou budou dotčeny rozvody v km cca 22,809. TZZ v km 22,809 je napájeno z TTS 802 stávajícím kabelem.

Navrhovaný stav

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecích kabelů. Je nutné před zahájením prací provést nové napojení TTz z TTS 802 novým kabelem CYKY do stávajícího reléového domku. Podchod pod kolejemi bude proveden řízeným protlakem v hloubce min. 150 cm pod úrovní kolejového svršku.

SO 05-04-01 žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV mezi žst. Hustopeče n. B (STS809) a TNS Valašské Meziříčí. Stav stávajícího kabelu odpovídá době pořízení.

Navrhovaný stav

Stavební objekt SO 05-04-01 řeší pokládku nového kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v úseku mezi stanicí 6kV TTS 801 km 24,029, která je umístěna na zhlaví v žst. Valašské Meziříčí a Měsírnou TNS Valašské Meziříčí v km (25), tedy vzdálenost cca 1 km. Kabel bude ukládán ve samostatné kabelové kynetě. Kabel se bude realizovat jako zemní. Kabel bude ukončen ve venkovní kabelové skříni 6 kV v areálu TNS.

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 01-01-03 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava ukolejnění

Stávající stav:

Stávající stožáry TV jsou individuálně ukolejněny

Nový stav:

SO řeší ukolejnění stožárů a konstrukcí ve stanici v rozsahu TV po rekonstrukci

SO 02-01-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění

Stávající stav:

Stávající stožáry TV jsou individuálně ukolejněny

Nový stav:

Bude realizováno nové ukolejnění nových stožárů TV a konstrukcí v POTV.

SO 03-01-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění

Stávající stav:

Stávající stožáry TV jsou individuálně ukolejněny

Nový stav:

SO řeší ukolejnění stožárů a konstrukcí ve stanici v rozsahu TV po rekonstrukci

SO 04-01-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění

Stávající stav:

Stávající stožáry TV jsou individuálně ukolejněny

Nový stav:

Bude realizováno nové ukolejnění nových stožárů TV a konstrukcí v POTV v rozsahu TV po rekonstrukci.

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 02-06-03 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Stávající stav: Objekt TTS 806 má stávající vyhovující uzemnění.

Navrhovaný stav: Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

Stávající a budoucí vlastník SO 02-06-03 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 02-06-04 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Stávající stav: Objekt TTS 805 má stávající vyhovující uzemnění.

Navrhovaný stav: Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

Stávající a budoucí vlastník SO 02-06-04 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 04-06-03 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233

Stávající stav: Objekt TTS 801 má stávající vyhovující uzemnění.

Navrhovaný stav: Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

Stávající a budoucí vlastník SO 04-06-03 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 03-06-08 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611

Přeložka již byla realizována

SO 03-06-09 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611

Stávající stav:

Předmětem řešení této stavby jsou následující přeložky veřejného osvětlení (VO) ve třech dotčených lokalitách.

- 1) Stávající kabel VO je uložen napříč pod všemi kolejemi ve stanici Lhotka nad Bečvou.
- 2) Na pozemku obce Lešná p.č.168 v k.ú. Lhotka nad Bečvou před výpravní budovou je v současnosti umístěno 5 ks osvětlovacích stožárků výšky cca 5,5m osazených výbojkovými svítidly. Stožárky jsou napojeny z rozvodu SŽDC. SŽDC nadále neuvažuje s dalším provozováním a využitím tohoto zařízení pro své účely.
- 3) Za silničním nadjezdem je umístěn osvětlovací stožár obce pro orientační nasvětlení přístupového chodníku k nadjezdu.

Nový stav:

- 1) Bude provedena přeložka kabelu. Nový kabel bude uložen v chrániče pod kolejemi v km 20,625. Naspojování na stávající kabel VO bude na obou stranách kolejiště provedeno na pozemcích SZDC.
- 2) Součástí objektu je i řešení problematiky osvětlení před výpravní budovou (VB). Stávající svítidla a stožárky budou demontovány a nahrazeny novými svítidly s technologií LED. Svítidla budou osazena na nových osvětlovacích stožárech výšky 6 m na místech původních stožárků VO. Napojení nových svítidel S1 – S5 bude provedeno ze stávajícího rozvodu VO obce Lešná, který je proveden venkovním vedením VO umístěným na betonových sloupech NN společnosti ČEZ Distribuce. Po vybudování tohoto zařízení bude toto kompletně předáno do majetku a užívání obce Lešná.
- 3) Na začátku nového chodníku u silničního nadjezdu dojde k demontáži 1ks osvětlovacího stožáru a k montáži 1ks nového osvětlovacího stožáru vč. svítidla. Stožár nového svítidla bude posunut ke kraji nového chodníku. Stávající napájecí kabely budou naspojovány.

SO 03-06-11 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu

Stávající stav:

Bytový dům je z části napojen na distribuční síť kabelem AYKY 4x70 mm² přímo z trafostanice ČEZu umístěné na parcele č. 170 v blízkosti výpravní budovy. Přípojková skříň je samostatná a je umístěna na bytovém domě. Přízemní byt je napojen samostatně z drážního rozvodu ze skříně KS2b, která je umístěna na bytovém domě.

Nový stav:

V průběhu realizace stavby bude stávající kabel na několika místech přerušen. Pro zajištění dodávky je třeba položit nový napájecí kabel ze stávajícího odběrného místa – rozvaděče NN na trafostanici ČEZu do stávající přípojkové skříně na objektu bytového domu. Nově bude připojen na přípojku od ČEZ i přízemní byt. Do rozvaděče v 1.NP bude stávající kabel z KS2b odpojen a nově bude do rozvaděče v 1.NP přiveden kabel z přípojkové skříně ČEZ.

SO 04-12-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589

Přeložka již byla realizována

E.3.10.1 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních

SO 06-10-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefonica O2

SO 06-10-02 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - obec Lešná

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů mimodrážních správců, proto budou stávající kabelové trasy ochráněny a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. Stávající podchody pod kolejemi jsou v km 20,267, km 24,234, km 24,247.

E.3.10.2 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních

SO 06-10-04 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů – SZDC

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto budou stávající kabelové trasy SŽDC ochráněny a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. Stávající podchody pod kolejemi jsou v km 19,960 a km 21,500.

e) postupné provádění stavby, lhůty výstavby

Stavba bude předávána a uváděna do provozu dle navržených stavebních postupů a dle smlouvy o dílo mezi zhotovitelem a odběratelem. Ty jsou navrženy tak, aby byl umožněn provoz kolejí v maximální možné míře, budou tedy během výstavby provozovány ve stávajícím nebo již v novém stavu a tak budou postupně předávány do provozu. Stavební postupy jsou podrobně popsány v části F.3 této dokumentace.

f) požadavky stavby na zdroje

Ve fázi stavby

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a mluvně ošetřen. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena.

Zařízení staveniště a staveniště v železniční stanici budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn stanice. Každé odběrné místo bude projednáno s příslušným poskytovatelem elektrické energie a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít mobilní elektrocentrály.

V novém stavu

Silnoproud

Připojovací místo na distribuční soustavu:	Stávající – stávající kiosková trafostanice SŽDC 22/0,4 kV, 250 kVA, umístěna na parc. č. 170, napojena z distribučního rozvodu 22 kV ČEZu stávajícím kabelem 22 kV 3x22AXEKCEY 1x120 mm ² ze sekčního odpínače 22 kV, umístěného na sloupu VN na parcele č. 170.
Stávající sjednaný odběr:	ČEZu 150 kW
Navýšení odběru:	30 kW
Nový plánovaný odběr:	180 kW
Navýšení odběru nemá vliv na stávající připojení a technologii trafostanice (pouze uhrazení poplatku ČEZu).	
Stávající spotřeba el.energie:	cca 80 MWh/rok.
Plánovaná spotřeba el.energie:	cca 88 MWh/rok.
Plánovaná spotřeba el.energie VO:	cca 0,3 MWh/rok.
Odběr elektrické energie pro veřejné osvětlení bude realizován ze stávajícího rozvodu veřejného osvětlení obce.	

Voda

Bez dotčení a úpravy. Nedojde k nárůstu výkonových kapacit.

Kanalizace dešťová

Bez dotčení a úpravy. Nedojde k nárůstu výkonových kapacit.

Kanalizace splašková

Bez dotčení a úpravy. Nedojde k nárůstu výkonových kapacit.

g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Odvedení povrchových vod železničního spodku a svršku prakticky respektuje stávající stav. V traťových úsecích je v náspech odvedena povrchová voda odřezem skloněné zemní pláň na svah. V zářezu jsou zřízeny příkopové žlaby v nezpevněné případně zpevněné variantě, které jsou svedeny do nejbližšího propustku.

Stanice Lhotka je odvodněna soustavou trativodů do zpevněného příkopu poblíž silničního nadjezdu na zhlaví Hranice a do kanalizace v areálu firmy DEZA, tato kanalizace se opět vrací a podchází trať pod zhlavím Valašské Meziříčí. Stanice je takto odvodněna již nyní.

Dešťové vody z pozemních budov, nástupiště a přístřešků ve stanici Lhotka budou zasakovány. Kapitola odvodu povrchových vod je z větší části krom spodku řešena v části dokumentace E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace) .

h) napojení na dopravní systém

Stavba nevyžaduje žádné nové trvalé napojení na dopravní systém z povahy rekonstrukce trati.

Přístup na stavbu a dopravní cesty pro realizaci stavby jsou blíže specifikovány v samostatné části dokumentace *F. Zásady organizace výstavby*.

i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Rozsah náhradních výsadeb je odvozen od rozhodnutí obcí, které na základě žádosti rozhodují o náhradní výsadbě. Kácení a náhradní výsadba je v náplni stavebního objektu **SO 06-30-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba**

j) bezpečnost práce

Je řešeno v samostatné části dokumentace *F.7 Plán BOZP*

k) bezbariérové řešení stavby

Obecně platí, že při zpracování všech projektů drážních staveb je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání zrekonstruovaných staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

V následující kapitole jsou stručně popsány jednotlivé prvky bezbariérového řešení stavby, prokazující dodržení požadavků na bezbariérovost stavby jako celku. Podrobněji je doloženo v projektech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

Jedná se o:

➤ ***Nástupiště a zpevněné plochy***

Ve stavbě je navržena rekonstrukce ostrovního nástupiště v žst. Lhotka nad Bečvou. Nástupiště ve stávajícím stavu není bezbariérové - nesplňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Rekonstruované nástupiště je navrženo s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. Povrchová úprava nástupiště je řešena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm. Použitý typ dlažby musí vyhovovat požadavku na min. smykové tření.

Ve stavbě je navržena rekonstrukce podchodu se zajištěním bezbariérového přístupu na nástupiště za pomoci přístupového chodníku, který splňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

➤ ***Varovné pásy a vodící linie***

Upravovaná nástupiště a zpevněné plochy jsou také vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se mj. o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. K návrhu a vytváření těchto prvků sloužila projektantovi jako podklad nejen základní vyhláška č. 398/2009 Sb., ale také Metodické poznámky k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob.

Součástí plochy každého nástupiště je bezpečnostní pás (šířky min. 800 mm) – tedy část plochy nástupiště u nástupní hrany, oddělená od ostatní plochy nástupiště kontrastně opticky a hmatově (slepeckou holí a nášlapem) vnímatelným varovným pásem (min. šířky 400 mm). Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm.

Dále budou nástupiště a zpevněné plochy vybaveny signálními pásy, které vyznačují zrakově postiženým občanům důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům - schodiště, výtahy, ..., nebo upozorňují na zákaz vstupu (konce nástupišť).

Kontrastní optické značení v š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodící linii blíže k nástupní hraně.

Pro vytváření linií a pásů je použita zejména reliéfní dlažba s výstupky.

➤ ***Vstupy do budov, řešení vstupních dveří***

Ve stavbě je navržena rekonstrukce výpravní budovy v žst. Lhotka nad Bečvou – technologická část. Další stavební úpravy ve výpravní budově budou prováděny v rozsahu nutném pro zajištění požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. Stávající bezbariérová rampa z přednádražního prostoru do haly 0P24 bude doplněna zábradlím, čímž bude zajištěn bezbariérový přístup k prodeji jízdenek, přístup do nového bezbariérového podchodu zůstane zachován dle stávajícího stavu, tzn. z haly pomocí rampy do přednádražního prostoru a bezbariérovým chodníkem k podchodu. Budou provedeny nové vstupní dveře do haly z přednádražního prostoru a od kolejí v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Sociální zařízení pro veřejnost, které bylo rekonstruováno v roce 2006 včetně WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zůstane tedy beze změny.

➤ ***Chodníky***

Součástí stavby jsou i rekonstrukce chodníků před výpravní budovou a novostavba chodníku podél silnice III/03562. Veškeré tyto úpravy jsou rovněž navrženy v souladu s Vyhl. 398/2009 Sb.

➤ **Informační zařízení**

Součástí speciálních stavebních objektů a provozních souborů stavby je také orientační a informační systém veřejné části výpravní budovy a nástupiště, který zajišťuje poskytování vizuálních a akustických informací (případně hmatných) cestující veřejnosti a má vliv zejména na kvalitu kultury cestování.

Informační systém podává oznámení o jízdách vlaků osobní přepravy, o poskytovaných službách, přičemž pro invalidní občany je prvořadou informací zajištění jejich orientace v prostoru.

Mezi akustické informační zařízení patří např. rozhlas, akustické naváděcí systémy, orientační majáčky apod.

Informační zařízení vizuální se dělí na zařízení stálé (např. piktogramy, stálé nápisy, vitríny) a měnitelné v reálném čase (jsou zajištěny pomocí elektronických sdělovacích zařízení – počítače, odjezdové panely, hodiny apod.).

➤ **Osvětlení podchodu a nástupiště**

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 6m. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková - LED svítidla v provedení antivandal. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře a dálkově. Stožáry svítidel umožňují současnou montáž dvou svítidel a reproduktorů informační soustavy (rozhlas). Přednostně se použijí svítidla se zdroji LED.

Nová osvětlovací soustava je navržena zejména na základě odsouhlaseného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy a dále v souladu s normami ČSN EN 12464-2, ČSN EN 12464-1, předpisu E11 a v souladu se směrnicí TSI č. 2008/164/ES, týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“.

I) podmiňující a související investice

V následujícím přehledu je uveden jmenný soupis souvisejících investic, jejichž **investorem je Správa železniční dopravní cesty, s.o.**, s nimiž bylo při zpracování projektu uvažováno resp. koordinováno technické řešení:

➤ **„Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí“**

Projektová dokumentace byla připravena v letech 2014 – 2015. V rámci „naší“ stavby vyvstal požadavek SŽDC, s.o., SEE – ukončit kabel v TNS Valašské Meziříčí. Kabel by měl být zatažen do RS01.

Ve stavbě TNS Valašské Meziříčí bylo třeba nachystat chráničku (chráničky) pro možné protažení nového kabelu do RS01. Problémový úsek: Od plotu u svítidla OS5 po RS01.

Stavby byly vzájemně koordinovány.

Stavba byla fyzicky realizována v roce 2015.

➤ **„Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“**

Jedná se o studii, která byla dokončena v roce 2016. Cílem studie bylo prověření možných vhodných variant infrastrukturních opatření na trati (Púchov) – Horní Lideč – Hranice na Moravě. Vzhledem k faktu, že studie mj. v plném rozsahu zahrnuje i úsek trati mezi Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, tj. úsek stavby této připravované investice, bylo výsledné

variantní řešení studie schvalovacími orgány SŽDC, s.o., sjednoceno s návrhem řešení, navrženým v „naší“ stavbě. Jinak řečeno SŽDC, s.o., garantuje koordinaci obou dokumentací.

➤ **„Revitalizace trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“**

Projektová dokumentace stavby byla připravena v roce 2014 – 2015. Tato stavba se nachází v km 5,238 – 13,245 žel. trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. Stavby nejsou vzájemně ovlivněny a nevyplývá z nich potřeba podmiňujících investic.

Stavba byla fyzicky realizována do konce roku 2015.

➤ **„Železniční přejezdy na trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“**

Projektová dokumentace stavby byla připravena v roce 2014 – 2015. Tato stavba řeší rekonstrukci žel. přejezdů a PZS do km cca 5,238 trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. V rámci stavby se provede datové doplnění nově zbudovaného kontrolního, ovládacího a diagnostického pracoviště v DK Valašské Meziříčí s vnitřní technologií, umístěnou v technologické místnosti RZZ Valašské Meziříčí.

Stavby nejsou vzájemně ovlivněny a nevyplývá z nich potřeba podmiňujících investic.

Stavba byla realizována v druhé polovině roku 2014 a první polovině roku 2015.

➤ **„Trat' 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) – Jablůnka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo)“**

Projektová dokumentace projektu stavby byla připravena v roce 2014 – 2015. Svým charakterem se jedná o opravné práce.

Stavba nemá přímou vazbu na tuto připravovanou investici.

Stavba byla dokončena v roce 2016.

➤ **„Trat' 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“**

Projektová dokumentace projektu stavby byla připravena v roce 2014 – 2015. Svým charakterem se jedná o opravné práce.

Stavba nemá přímou vazbu na tuto připravovanou investici.

Stavba byla dokončena v roce 2016.

➤ **Opravy kolejí a výhybek v žst. Hustopeče nad Bečvou**

Stavba je koordinována s naší stavbou a bude provedena v 2. polovině roku 2018, tedy před realizací stavby Valašské Meziříčí - Hustopeče

➤ **„GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko“**

Jedná se zatím pouze o avizovanou připravovanou stavbu GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko a to v souladu s národním implementačním plánem. Stavba by měla být realizována do konce roku 2017.

Koordinace staveb, na základě výše uvedeného, nebyla zatím neprováděna.

Dále byla stavba prověřována - koordinována s připravovanými níže uvedenými **mimodrážními akcemi:**

➤ **„Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“**

V roce 2014 byla zpracována technická studie. Investorem stavby je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Mostní estakáda, navrhovaná v rámci stavby ŘSD, kříží dvoukolejnou železniční trať v km 23,610. V místě křížení dochází v rámci stavby SŽDC k nepatrnému zdvihu kolejí o cca 8 cm, dochází k rekonstrukci kolejového roštu a pražcového podloží dle předpisů SŽDC S3 a S4. Umístění trakčních stožárů je navrženo mimo most. Navrhované kabelové trasy jsou umístěny mimo podpěry mostní estakády. Stavby jsou vzájemně koordinovány.

➤ **„Produktovod Loukov – Sedlnice“**

Aktuálně je vydáno právoplatné územní rozhodnutí SÚ Valašské Meziříčí č.30/2008. Investorem stavby je ČEPRO, a.s.

Produktovod, navrhovaný v rámci stavby ČEPRA, kříží dvoukolejnou železniční trať v km 20,062. V místě křížení nedochází v rámci stavby SŽDC k zahlubování trati, dochází pouze k rekonstrukci kolejového roštu a pražcového podloží dle předpisů SŽDC S3 a S4. Umístění trakčních stožárů je navrženo mimo trasu produktovodu.

Stavby jsou vzájemně koordinovány.

➤ **„Bečva, VD Teplice“ (nově VD Skalička)**

Jedná se zatím o předprojektovou přípravu, organizovanou Povodím Moravy, s.p. Investor této potenciální stavby prověřuje možnosti realizace VD. Poloha stávající žel. trati je akceptována.

➤ **„Plán likvidace nevýhradního ložiska Hustopeče nad Bečvou“**

V území blízko žel. trati byl aktuálně vytěžen štěrkopísek z nevýhradního ložiska Hustopeče nad Bečvou. Na základě rozhodnutí org. Českomoravský štěrk, a.s., byl pro toto území zpracován Plán likvidace hlavních důlních děl nevýhradního ložiska Hustopeče nad Bečvou.

Stavba "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou" nebude touto činností dotčena.

➤ **„Cyklostezka“ – úsek mezi obcemi Lešná – Choryně**

Obec Lešná prezentovala při zpracování dokumentace této stavby svůj výhledový stavební záměr na realizaci cyklostezky, která v úseku mezi obcemi Lešná a Choryně kříží modernizovanou žel. trať. Z tohoto důvodu byl do stavby zařazen nový objekt žel. mostu – podjezdu, který umožní vyřešit komunikační křížení mimoúrovňově.

Všechny výše uvedené stavby, jsou-li zobrazitelné v koordinačních situačních výkresech, byly zakresleny na základě podkladů získaných od jednotlivých investorů akcí v takovém rozsahu, aby byla patrná koordinace těchto staveb.

Další rozsáhlejší stavby jiných subjektů v tomto úseku nejsou známy.

m) statické výpočty

Statické výpočty jsou součástí některých stavebních objektů a to především u těch inženýrských objektů, kde se zasahuje do nosné konstrukce. Jedná se především o mostní objekty v části E.1.4. Podmínkou úpravy konstrukcí je zajistit přechodnost traťové třídy D4 s rychlostí 120km/h. Dále se jedná o pozemní objekty. Všechny statické výpočty jsou zpracovány dle soustavy evropských harmonizovaných norem EN řady 1990-1998.

B.1.6 Údaje o splnění stanovených podmínek

a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Stavba se svým rozsahem neodchyluje od územního rozhodnutí. V rámci pozemkových úprav se zcela změnil katastr Příluky. Nové parcelní čísla a zábory pozemků jsou uvedeny v části I-geodetická dokumentace a této zprávě část A.5.j.

Stavba na svém začátku v kú Hustopeče zasahuje do parcely 1194/3 v majetku SŽDC, která nebyla v dokumentaci DUR zasažena. Oproti přípravné dokumentaci je nutné vyměnit stávající kabeláž v rámci objektu SO 01-06-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO. Výměna vedení technické infrastruktury nepodléhá ÚR dle stavebního zákona 183/2006 §79 písmeno „s“

Stavba v obci Lhotka vymění část kanalizace (odvodnění kolejiště) v km 20.316 – 20.430 tj 114m. Důvodem je možná kolize se zemními pracemi v rámci budování PHS. Kanalizace zasahuje do parcely 709 v majetku obce Lešná, parcela nebyla v rámci DUR zasažena. Kanalizace se mění ve stávající ose i výšce, navazuje na stávající šachty, tj nemění své ochranné pásmo, a bude zahrnuta do objektu SO021601 žel. spodek. Výměna vedení technické infrastruktury nepodléhá ÚR dle stavebního zákona 183/2006 §79 písmeno „s“.

Územní rozhodnutí pro stavbu bylo vydáno 21.2.2018 Městským úřadem ve Valašském Meziříčí, Odbor územního plánování a stavebního řádu pod č.j. MeUVM 018057/2018 a je součástí dokladové části.

Byly respektovány podmínky správců technické infrastruktury, orgánů státní správy, požadavek obce Lešná na sjednocení výšek PHS na 3.0m.

Soulad dokumentace s ÚR je potvrzen v rámci dokladové části vyjádření MěÚ Valašské Meziříčí pod číslem jednacího MeUVM 081507/2018.

Podmínky vlastníků infrastruktury a státní správy pro realizaci jsou uvedeny v příloze č. 1 této zprávy.

b) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Pro stavební záměr bylo vypracováno oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., které bylo předloženo na krajský úřad Zlínského kraje k zjišťovacímu řízení. Dne 4.3.2014 byl krajským úřadem Zlínského kraje vydán závěr zjišťovacího řízení, s ustanovením, že záměr nebude dále posuzován podle citovaného zákona. Tento stav platí i dnes.

V tomto dokumentu však byly stanoveny podmínky pro navazující stupně projektové dokumentace a pro období realizace záměru. Níže jsou uvedeny podmínky uvedené v závěru zjišťovacího řízení:

1. V dalších stupních projektové dokumentace doplnit údaje vztahující se k vibrační zátěži působené provozem na železniční trati č.280 (dle knižního jízdního řádu) v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou po zvýšení traťové rychlosti pro doložení zda, resp. jakým způsobem bude po zvýšení traťové rychlosti zajištěno nepřekročení hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu. **Je doplněno**
2. V dalších stupních projektové dokumentace prověřit a doložit optimalizované možnosti ochrany chráněného venkovního prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 na základě rozboru i dalších možností snížení hlukového zatížení (mimo zmiňovanou výstavbu protihlukové stěny). **Je doplněno v rámci SO 03-15-07 žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření**

3. V dalších stupních projektové dokumentace řešit zajištění dostatečné výměny vzduchu v obytných místnostech bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 bez nutnosti otevírání oken tak, aby zejména během noční doby nebyly v důsledku spánku při pootevřených oknech ložnic zhoršeny akustické poměry v chráněném vnitřním prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 (v případě spánku při uzavřených oknech je sice snížen rušivý vliv venkovního hluku, ale zvyšuje se rušení spánku vlivem nedostatečného větrání).
Je doplněno v rámci SO 03-15-07 žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření
4. V dalších stupních projektové dokumentace upřesnit rozsah a provedení navržených protihlukových stěn s ohledem na rozporné údaje v popisu navržených protihlukových stěn v textu oznámení záměru a v hlukové studii (dle oznámení – str. 24 je výška PHS vpravo v km 20,310 – 20,740 2,0m, dle hlukové studie – str. 12 je výška PHS vpravo v km 20,310 – 20,525 2,0m, v km 20,525 – 20,565 3,0m a v km 20,565 – 20,740 2,0m; dle oznámení záměru – str. 25 jsou všechny PHS navrženy jako jednostranně pohltivé s výjimkou PHS vpravo km 20,960 – 21,060, která je navržena jako oboustranně pohltivá, dle hlukové studie – str. 12 jsou přitom jako jednostranně pohltivé navrženy pouze PHS vlevo v km 17,490 – 17,620 a vpravo v km 19,435 – 19,556).
Je doplněno v rámci SO 02-15-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny a SO 02-15-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny
5. V průběhu realizace stavby provádět a koordinovat veškeré stavební činnosti tak, aby v chráněném venkovním prostoru okolních staveb nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
6. Průběh hlukově významných stavebních činností zkrátit organizací prací, personálním a technickým vybavením na nezbytně nutnou dobu.
7. Pro stavební práce používat pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.
8. Během zkušebního provozu provést měření hluku z dopravy na dráze v měřících místech chráněného venkovního prostoru staveb situovaných v okolí železniční trati č. 280 (dle knižního jízdního řádu) v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou pro doložení skutečného stavu hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru staveb po zvýšení traťové rychlosti.
9. Během zkušebního provozu provést měření hluku z dopravy na dráze v chráněném vnitřním prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 pro doložení nepřekročení hygienických limitů hluku stanovených pro hluk z dopravy na drahách, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
10. Během zkušebního provozu provést měření vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb situovaných v okolí železniční trati č. 280 (dle knižního jízdního řádu) v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou k prokázání nepřekročení hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
11. Výběr měřících míst před provedením měření hluku a vibrací předem projednat s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

12. Měření hluku a vibrací provede držitel osvědčení o akreditaci nebo držitel autorizace dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
13. Výsledky měření předložit Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.
14. V případě zjištění prokazatelného překročení hygienických limitů hluku z dopravy na drahách stanovených pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb, a pro denní a noční dobu v nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu ve shora citovaném vládním nařízení, provést dodatečná protihluková či antivibrační opatření k zajištění nepřekročení platných hygienických limitů hluku, která předem projednat s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
15. Protihlukové stěny PHS 3, 4, 5 realizovat tak, aby byly tvořeny oboustranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem.
16. V dalších stupních projektové dokumentace řešit ozelenění protihlukových stěn.
17. V dalších stupních projektové dokumentace k návrhu opatření pro realizaci, doplnit ke konstrukci protihlukových stěn opatření viditelné pro ptáky.
18. V období výstavby dodržet minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť.
19. V období výstavby používané komunikace pravidelně čistit, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti.
20. V období výstavby používané komunikace a zařízení stavenišť v suchém období roku pravidelně skrápět.
21. V období výstavby stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby důsledně čistit.
22. V období výstavby nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál řádně zaplachtovat.
23. V období výstavby zařízení stavenišť a případné sklady sypkých hmot umístit mimo obytnou zástavbu.

Všechny podmínky ze závěru zjišťovacího řízení budou zohledněny ve smyslu toho závěru.

V závěru zjišťovacího řízení, jehož celé znění je v dokladové části, je konstatováno, že záměr „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ nebude dále posuzován podle zákona.

Vzhledem k novelizaci zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, která vešla v platnost od 1.4.2015, byl v rámci aktualizčních prací v roce 2015 vznesen dotaz na příslušný úřad, který vedl zjišťovací řízení (tj. Krajský úřad Zlínského kraje), týkající se platnosti závěru zjišťovacího řízení a nutnosti nového zjišťovacího řízení vzhledem k provedeným změnám projektu.

Dne 16.10.2015 pod č.j. KUZL 58380/2015 vydal Krajský úřad Zlínského kraje vyjádření, že nemá z hlediska zákona č.100/2001 Sb., v platném znění, k výše uvedenému záměru námitek, neboť záměr byl již posouzen a dne 04.03.2014 byl pod č.j. KUZL 3151/2014

vydán závěr zjišťovacího řízení bez nutnosti dalšího posuzování záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Závěr zjišťovacího řízení zůstává přes aktualizací vyvolané změny - týkající se úpravy délky kolejí, rozšíření tělesa v navrhovaných místech, prodloužení nástupiště, rozdílného řešení mostu - i nadále v platnosti.

c) dodržení kapacitních údajů

Kapacitní údaje stavby jsou uvedeny v části dokumentace A. Průvodní zpráva, v kapitole A.2 c). Navrhované kapacity, tak jak byly specifikovány a schváleny v rámci předchozího projektového stupně jsou v této dokumentaci pro stavební řízení v zásadě a v hlavních parametrech respektovány.

B.1.7 Příprava pro výstavbu

a) uvolnění staveniště

Uvolnění staveniště bude dle postupu výstavby prováděno v předstihu. Nepředpokládají se žádná zvláštní opatření.

b) využití stávajících nebo budovaných objektů

Plán organizace výstavby nepředpokládá v lokalitě stavby po dobu výstavby využití dosavadních objektů pro potřeby budoucího dodavatele stavby. Uvedené si pro potřeby sociálního zázemí, dle své potřeby a rozsahu, bude zabezpečovat dodavatel stavby v rámci své předvýrobní přípravy i během realizace stavby.

c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Projektové řešení nepředpokládá dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby.

d) způsob provedení demolic a místa skládek

Předpokládá se provedení demolic stávajících staveb a zařízení v rámci náplně jednotlivých SO a PS – železničního svršku, spodku, trakčního vedení včetně sloupů, nástupišť apod. Součástí stavby není demolice žádné stavby charakteru budovy. Místa skládek jsou specifikována v části dokumentace *B.3.2 Odpadové hospodářství*.

e) likvidace porostů

Na základě podkladů od projektantů jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů byl proveden dendrologický průzkum. Vyhodnocení stanovilo přesně celkovou potřebu kácení a mýcení zeleně a následné likvidace, což jsou práce, které budou oceněny mimo stavbu. Samotné kácení bude věcí přípravy investora, který je nucen provést kácení mimo vegetační období, aby byly splněny podmínky orgánů činných v oblasti životního prostředí. Toto kácení bude provedeno na začátku roku 2019 mimo stavbu. V rámci SO 06-30-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba bude realizována pouze náhradní výsadba. Souhlasy jednotlivých obcí s rozsahem kácení jsou součástí této dokumentace.

f) likvidace škodlivých odpadů

Je řešeno v samostatné části dokumentace *B.3.2 Odpadové hospodářství*.

g) zabezpečení ochran. pásem, chráněných objektů a porostů po dobu výstavby

V plánu organizace výstavby části *F.1* a v části dokumentace *B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí* jsou zapracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

h) přeložky podzemních a nadzemních vedení

V rámci stavby bude liniově přeložen kabel 6kV a traťový sdělovací kabel ve vlastnictví investora. Ostatní překládané sítě jsou předmětem samostatných stavebních objektů viz odst. B.1.3.a stavebních částí E.3.9 a E.3.10. Seznam překládaných sítí.

E.3.9	Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
SO 03-06-08	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611
SO 03-06-09	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611
SO 03-06-11	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu
SO 04-12-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589 (provedeno)
E.3.10.1	Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních
SO 06-10-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefónica O2
SO 06-10-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - obec Lešná
E.3.10.2	Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních
SO 06-10-04	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - SZDC
E.1.6	Potrubiční vedení (voda, plyn, kanalizace)
SO 02-27-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu (pouze ochrana vodovodu)
SO 03-27-05	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu (pouze ochrana vodovodu)

i) omezující bezpečnostní opatření

Bezpečnostní opatření jsou uvedena v části dokumentace *F. Zásady organizace výstavby*, konkrétně pak v části *F.1 Technická zpráva* – kapitola 6 a dále pak v části dokumentace *F.7 Plán BOZP*

j) výluka dopravy a jiná bezpečnostní opatření

Železniční doprava:

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v části F.3 této dokumentace.

Silniční doprava:

Stavební práce si nevyžádají významnou úpravu provozu na pozemních komunikacích. Komunikace v okolí staveniště budou částečně zatíženy staveništní dopravou. Objízdné trasy a přístupy na staveniště jsou rovněž řešeny v části F organizace výstavby.

k) omezení v dodávce energií

Stavba vyvolá částečné omezení v dodávkách energie vlivem přeložek uvedených v odstavci „h“

B.1.8 Výkup pozemků a staveb

Stavba je navržena převážně na dražních pozemcích ve vlastnictví stavebníka - Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, případně společnosti České dráhy, a.s., se kterou jsou práva k pozemkům smluvně ošetřena. Ve výjimečných a nezbytných případech stavba vyžaduje dočasné i trvalé zábory i ostatních vlastníků, se kterými jsou práva smluvně ošetřena.

Problematika je předmětem samostatné části dokumentace I.2 Majetkoprávní část. Kopie dokladů a smluv jsou doloženy v dokladové části H.8

Parcelní číslo	List vlastnictví	Vlastník - adresa	Druh pozemku	Poznámka
katastrální území: Hustopeče nad Bečvou				
326	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	zastavěná pl., nádvoří	
1014/39	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
1014/40	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
1015/1	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	ostatní plocha	
1015/2	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	ostatní plocha	
1045/2	212	Číp Jiří Branka 77, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda	
1045/3	50	Hadaš Antonín, Štramberská 310/61, 74221 Kopřivnice; Koníček Antonín, Na Baště 324, 68601 Uherské Hradiště	orná půda	
1045/4	1101	Škodová Danuše; Váhalová Hana ing. Vodní 15, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda	
1045/8	556	LUKROM plus s.r.o. č.p. 81, 76311 Lípa	orná půda	
1045/9	293	SJM Hrabák Jaromír a Hrabáková Bohuslava, Branka 69, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda	
1046/2	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	ostatní plocha	
1060/16	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda	
1071	50	Hadaš Antonín, Štramberská 310/61, 74221 Kopřivnice; Koníček Antonín, Na Baště 324, 68601 Uherské Hradiště	ostatní plocha	
1072/1	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	vodní plocha	
1081/1	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	vodní plocha	
1081/2	60000	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	vodní plocha	
1099/1	53	Frydrych Tomáš, U hřiště 229, 75366 Hustopeče nad Bečvou	travní porost	

1099/3	351	Dohnal František; Dohnalová Zdenka Dílce 249, 75366 Hustopeče nad Bečvou	travní porost	
1112/1	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	lesní	
1194/1	949	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha	
1194/4	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
1194/5	949	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří	
stavba bez č.p. na par.č.1194/5 (LV 949)	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	doprava	
1194/6	949	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha	
1215	915	Správa silnic Olomouckého kraje Lipenská 753/120, Hodolany, 77211 Olomouc	ostatní plocha	
1216	915	Správa silnic Olomouckého kraje Lipenská 753/120, Hodolany, 77211 Olomouc	ostatní plocha	
Pozemky v ÚR neuvedené - jen dočasné dotčení				
1078/1	50	Hadaš Antonín, Štramberská 310/61, 74221 Kopřivnice; Koniček Antonín, Na Baště 324, 68601 Uherské Hradiště	orná půda	
1080/6	1067	Těšický Milan, Do polí 310, Horoušanky, 25082 Horoušany	orná půda	
1080/7	247	Dorazil Josef, Dlouhá 40, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda	
1194/3	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	jen výměna kabelů
katastrální území: Choryně				
726	318	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
705/1	10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	ostatní plocha	
708/70	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	orná půda	
708/75	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	orná půda	
727	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	orná půda	
728	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	ostatní plocha	
729	318	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní plocha	
787/6	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	ostatní plocha	
787/7	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	ostatní plocha	
katastrální území: Lhotka nad Bečvou				
46/6	620	Zlínský kraj, třída Tomáše Bati 21, 76001 Zlín	ostatní plocha	

91/1	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	
161	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha	
162	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří	
163	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ost. plocha	
164	596	Fait Roman, Lhotka Nad Bečvou 35, 75641 Lešná	zastavěná pl., nádvoří	
		Holcová Taťána, Lhotka Nad Bečvou 35, 75641 Lešná		
		Hlaváčová Marie, Lhotka Nad Bečvou 35, 75641 Lešná		
		Vomočilová Alena, Lhotka Nad Bečvou 35, 75641 Lešná		
165	10	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	zastavěná pl., nádvoří	
166	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ost.pl., manipulační	
167	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ost.pl., komunikace	
168	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	
170	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ost. plocha	
173/3	165	MOBIKO plus a.s. Hranická 293/5, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
344/1	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost.pl., dráha	
345/1	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha	
358	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	lesní	
570	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
571	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
572	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
573	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
574	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
575	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha	
576	85	Kývala Miloslav Ing., Lhotka nad Bečvou 91, 75641 Lešná .. 1/2 Kývala Vladimír, Lhotka nad Bečvou 11, 75641 Lešná ... 1/2	ost.pl., dráha	
577	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ost.pl., dráha	
578	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
693	10	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní plocha	
697	10	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní plocha	
703	189	Zlínský kraj, třída Tomáše Bati 21, 76001 Zlín, právo hospodaření: Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, K Majáku 5001, 76001 Zlín	ostatní plocha	
710	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	

711	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha	
765	201	Horná Jana Lhotka nad Bečvou 74, 75641 Lešná	ostatní plocha	
767	10	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní plocha	
772	608	Hořínek Petr, Domluvilova 787/8, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
800	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	
801	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	
802	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	
803	10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	vodní tok	
804	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	
807	10	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní plocha	
818	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	
Pozemky v ÚR neuvedené - jen dočasné dotčení				
709	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	pouze výměna části odvodnění
806	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	trvalý travní porost	
Parcela 709 je zasažena výměnou části stávajícího odvodnění stanice Lhotka. Touto úpravou nevznikají nová ochranná pásma. Úprava nevyžaduje ÚR. Úprava je zařazena do SO 03-16-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční spodek				
katastrální území: Příluky				
235	202	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří	235
456	50	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	236/1, 236/2, 257
458	50	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	236/1, 236/2, 257
478	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	256
481	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha	246236/1, 222/3, 222/5, 222/6, 222/8, 222/11, 222/12
482	184	Zlínský kraj, Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, K Majáku 5001, 76001 Zlín	ostatní plocha, silnice	233
492	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	221/3, 236/1, 236/2
504	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	221/5
517	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	221/3
520	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	vodní plocha	239/13
523	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	221/4
524	202	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	vodní plocha, tok	239/13
528	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	301, 304
536	50	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	300

542	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	orná půda	298
646	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	vodní plocha	239/9
V sloupci poznámka jsou původní parcely před provedením pozemkových úprav				
katastrální území: Juřinka				
445/2	149	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost.pl., komunikace	
447/3	149	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	orná půda	
683/1	149	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, komunikace	
683/2	10001	Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, komunikace	nová - posun hranice
690	32	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
V sloupci poznámka je parcela upravená v rámci úprav katastrální mapy po vydání ÚR				
katastrální území: Krásno nad Bečvou				
283/64	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., manipulační	
354/5	5193	Zemědělské obchodní družstvo Lešná se sídlem v Lešné, č.p. 35, 75641 Lešná	orná půda	
363/29	166	Bělunková Petra, Příluky 12, 75641 Lešná	orná půda	
363/38	636	Gerla Josef, Lhotka nad Bečvou 34, 75641 Lešná	orná půda	
382/8	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
382/60	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha	
406/8	656	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha	
959/3	656	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., komunikace	
979/1	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, neplodná	
979/2	10001	Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, neplodná	
979/4	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, neplodná	
981/1	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	vodní tok	
991	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
992/1	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
992/2	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
992/5	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	
992/6	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	silnice	

1007/35	656	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha	
st.1227	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	zastavěná pl., nádvoří	
1007/48	10001	Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, dráha	
Pozemky v ÚR neuvedené - jen dočasné dotčení				
st.314	656	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří	
katastrální území: Mštěnovice				
115/44	20	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, zeleň	
523/1	20	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	vodní plocha, koryto	
525	56	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha	

B.1.9 Výjimky z předpisů

Navrhované řešení nevyžaduje udělení výjimek, řešení neobsahuje neschválené nebo nezavedené řešení. Technické řešení ve všech profesích bylo projednáno na výrobních poradách za účasti investora.

B.1.10 Provozní a dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie je předmětem samostatné části dokumentace, části B.2 Provozní a dopravní technologie. V rámci části dokumentace B.1 Souhrnná technická zpráva je proto uveden pouze stručný výtah provozní a dopravní technologie.

Stavba se nachází na území kraje Olomouckého a Zlínského, v okrese Přerov a Vsetín. Stavba se dále z pohledu železniční dopravy nachází na trati č.280 (dle KJŘ) / č.304a+308 (dle NJŘ) / č.308- (dle TTP) / č.820 (dle Pod) – Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě:

TÚ	2031	Hranice na Moravě – Vsetín
DÚ	10	Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou
DÚ	F1	žst. Lhotka nad Bečvou
DÚ	12	Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí

Optimalizovaný traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je v stávajícím stavu dvokolejný s pravostranným provozem, elektrizovaný stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Drážní doprava na trati je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1. Největší traťová rychlost je 90 km/h, zábrzdňá vzdálenost 1000 metrů, a normativ délky vlaků je 550 metrů u vlaku nákladní dopravy, a 200 metrů u vlaku osobní dopravy. Traťový úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – trojznakovým automatickým blokem, s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy. Mezistaniční úsek je současně vybaven kolejovými obvody.

V optimalizovaném traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou se v stávajícím stavu nachází žst. Lhotka nad Bečvou, která je v stávajícím stavu obsazena výpravčím. Stanice je vybavena celkem devíti dopravními, třemi manipulačními, a jednou spojovací koleji. Výhybky v dopravních kolejích jsou vybaveny ohřevem. V stanici se dále v stávajícím stavu nachází dvě vlečky, a to vlečka č.6139, společnosti DEZA a.s., a vlečka č.6296,

RSM Olomouc. V stanici se nachází jedno ostrovní mimoúrovňové nástupiště délky 260 metrů, mezi kolejemi č.1 a č.2, výšky 300 mm nad TK. V délce 50 metrů je nástupiště zastřešeno, a je přístupné za pomoci podchodu od výpravní budovy, zároveň však není bezbariérově přístupné. Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, reléovým zabezpečovacím zařízením s číselnou volbou cestového blokového systému, s rychlostní návěští soustavou a přenosem znaků vlakového zabezpečovače v dopravních kolejích č.1, 2, 3, 4.

Úsekem Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou v stávajícím stavu prochází dvě linky dálkové dopravy, Ex2: Praha – Slovensko, R18: Praha – Vsetín, dále je úsek obsluhován vlaky osobní dopravy v provozním intervalu 60/120 minut přepravní špička/sedlo, které jsou vedeny z Olomouce, Přerova, případně Hranic na Moravě, s konečnou stanicí Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč, Střelná a obráceně. Žst. Lhota nad Bečvou obsluhuje pouze vlaky regionální osobní dopravy. Nákladní doprava je zastoupena vlaky kategorie Nex, které jsou vedeny ze Slovenska, dále vlaky kategorie Pn, a jedním párem manipulačních vlaků kategorie Mn.

Výhledový rozsah dopravy je sestaven na základě obdržení vyjádření objednatelů osobní regionální dopravy (KIDSOK – kraj Olomouc, KOVED – kraj Zlín), osobní dálkové dopravy (MDČR), i sdružení nákladní dopravců ŽESNAD. Výhledově tedy budou přes dotčenou část infrastruktury vedeny dálkové vlaky kategorie Ex, linky Ex2: Praha – Olomouc – Vsetín – (Slovensko), při charakteru zachování stávajícího rozsahu dálkové osobní dopravy, tedy provozní interval 120 minut v průběhu občanského dne, co odpovídá osmi pářím vlaků denně. Osobní regionální vlaky budou ve výhledovém stavu zastoupeny vlaky kategorie Os, linky (Olomouc – Přerov –) Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí (– Vsetín – Horní Lideč – Střelná), základní provozní interval 120 minut v době přepravní špičky doplněn na interval 60 minut, co odpovídá osmnácti pářím osobních vlaků během dne. Ve výhledovém stavu se nadále očekává vedení vlaků nákladní dopravy kategorie Nex, Pn i Mn.

I po optimalizaci zůstává předmětný mezistaniční úsek nadále dvoukolejný, cílem stavby tak je především zvýšení traťové rychlosti na části dvoukolejné železniční trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Návrhová rychlost je:

V100: 140km/h

V130: 145km/h

V150: 150km/h

Vk: 160km/h

Kromě zvýšení traťové rychlosti bude v předmětném mezistaničním úseku dosaženo traťové třídy zatížení D4/120 UIC a prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC CG, a mezistaniční úsek bude vybaven novým traťovým zabezpečovacím zařízením, spolu s novým staničním zabezpečovacím zařízením v žst. Lhota nad Bečvou.

V žst. Lhotka nad Bečvou je s ohledem na rozsah osobní i nákladní dopravy v navrhovaném stavu nadále vybavena hlavními dopravními kolejemi č.1 a č.2, a předjízdovými kolejemi č.3 a č.4. Pro místní práci je navrženo zachovat stávající dopravní koleje č.6, č.8, a č.10, a pro účely posunu stávající výtažnou manipulační kolej č. 4a (včetně TV). Koleje č.5 a č.7 jsou v navrhovaném stavu řešeny jako kusé manipulační koleje zapojeny pouze do meziříčského zhlaví. V navrhovaném stavu je uvažováno zrušení nevyužívané kusé koleje č. 4b v celé délce, a zrušení jednoho kolejového propojení mezi výhybkami č.D64a/b a č.14 – tedy zrušení jednoho ze tří zapojení vlečky č.6139, společnosti DEZA a.s., zbylé dvě místa zapojení vlečky jsou zachovány. Vlečka č.6296 RSM Olomouc (v stávajícím stavu značená jako manipulační kolej č.14) je v navrhovaném stavu zapojena do žst. koncovým stykem výhybky č.10. V žst. Lhotka nad Bečvou bude v navrhovaném stavu vybaveno celkem 24 výhybek

elektrickým ohřevem, rozsah elektrického ohřevu výměn je dán dopravní technologií, a rovněž předpokladem zavedení výhledového dálkového ovládaní žst. z CDP Přerov. V žst. Lhotka nad Bečvou dojde v navrhovaném stavu k zatrolejování všech dopravních kolejí, všech manipulačních kolejí, mimo spojovací kolej č.90. Zatrolejování zaústěných vleček je ponecháno v stávajícím stavu (části tří kolejí vlečky č.6139, vlečka č.6296 bez TV). Dále bude stanice vybavena ostrovním nástupištěm o délce 140 metrů, mezi hlavními dopravními kolejemi č.1 a č.2, s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Bezbariérový přístup cestující veřejnosti na ostrovní nástupiště bude možný za pomoci podchodu. Stanice zůstává do doby dálkového řízení z CDP Přerov obsazena dopravním zaměstnancem – výpravčím.

B.1.11 Vliv stavby na životní prostředí

Je předmětem samostatné části dokumentace B.3

Zvláště chráněná území

Stavba nepřichází do střetu se žádným zvláště chráněným územím. Nejbližší se nachází PP Hustopeče - Štěrkáč (cca 450 m jiho až jihozápadně), PR Choryňský mokřad (cca 600 m severně).

Přírodní parky

Lokalita neprochází žádným přírodním parkem. Nejbližší lokalitou tohoto typu je přírodní park Podbeskydí, který je vzdálen cca 3 km severozápadně od posuzovaného záměru.

Lokality sítě Natura 2000

Posuzovaný záměr se dotýká nebo přímo prochází EVL Choryňský mokřad (kód CZ0710182), kterou stavba kříží mezi km 17,9 a 18,35 trati, dále vede po hranici EVL mezi traťovými km 17,6 - 17,9 a 18,9 - 19,92. Pro realizaci stavby je nutné dodržet opatření uvedená v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Z vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a Krajského úřadu Zlínského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, realizace stavebního záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo na ptačí oblasti.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Předmětný traťový úsek přichází do střetu s následujícími prvky ÚSES:

- na území obce Hustopeče nad Bečvou kříží v km 16,3 – lokální biokoridor LBK 7, v km 17,57 – lokální biokoridor LBK 10 a v km 17,9 – lokální biokoridor LBK 15.
- na území obce Lešná kříží trať navrhovaný lokální biokoridor (LBK 95) v km 19,4. V rozmezí km 19,4 – 19,6 přiléhá ke trati vlevo ve směru staničení lokální biocentrum Obora
- na území města Valašské Meziříčí pak trať kříží v km 23,04 – LBK podél Černého potoka.

Flóra a fauna

Na zájmové lokalitě byl proveden již při zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí přírodovědný průzkum se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Tento průzkum byl v roce 2018 aktualizován. Na lokalitě se vyskytuje běžná plejáda druhů rostlin a živočichů. Zaznamenány byly zvláště chráněné druhy živočichů, pro které vydaly příslušné orgány ochrany přírody (zde KÚ Olomouckého kraje a KÚ Zlínského kraje) výjimky z ochranných podmínek ZCHD.

Pro realizaci záměru byla Krajským úřadem Olomouckého kraje povolena výjimka (č. j.: KUOK 104972/2015 ze dne 30.11.2015), změněná rozhodnutím pod č.j. KUOK 74591/2017 ze dne 24.7.2017 ze základních podmínek ochrany zvláště chráněného mravence rodu *Formica*, ropuchy obecné (*Bufo bufo*), ropuchy zelené (*Psoudopidalea viridis*), kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*), skokana štíhlého (*Rana dalmatina*), skokana zeleného (*Pelophylax esculentus*), skokana skřehotavého (*Pelophylax ridibundus*), ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) podle § 56 zákona 114/1992 Sb, v platném znění.

Pro výše uvedené druhy (s výjimkou mravenců rodu *Formica*) vydal Krajský úřad Zlínského kraje rozhodnutím výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů pod č.j. KUZL 67459/2015 dne 26.11.2015.

V rámci aktualizovaného dendrologického průzkumu byla provedena inventarizace dřevin a zapojených porostů nacházejících se v obvodu stavby. Celkem bude stavbou dotčeno 126 stromů a 15 309 m² porostů. V souladu s ustanovením §8 zákona č. 114/1992 Sb. bude požádáno o závazná stanoviska obcí ke kácení. Podrobněji je problematika rozebrána v části B.3.6 projektové dokumentace.

Záplavové území

Zájmová lokalita je součástí vyššího povodí č. 4-11-02 pod názvem Bečva od soutoku Vsetínské Bečvy a Rožnovské Bečvy. Stavba překonává mostními objekty nebo propustky následující toky: Černý potok (km 23,04), Jasenický potok (km 21,85), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 19,94), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 18,89), Mřenka (také Jasenka, km 17,58), občasný tok (km 17,28) a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 16,31). Všechny dotčené vodní toky, s výjimkou Jasenického a Černého potoka, náleží pod správu Povodí Moravy s.p., Jasenický a Černý potok spravují Lesy ČR, s.p.

Posuzovaný stavební záměr se dotýká hranice záplavového území řeky Bečvy při průtoku Q₁₀₀ mezi traťovými km 16,038 -16,95 a v km 21,85 trati uvedené záplavové území kříží. Záplavové území řeky Bečvy při průtoku Q₁₀₀ v km 0,0000 – 53,960 od soutoku po hranici se Zlínským krajem na území Olomouckého kraje bylo stanoveno neformálním aktem Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 5.9.2011 pod č.j. KUOK 93802/2011, ve znění 1. aktualizace pod č.j. KUOK 69026/2014 ze dne 28.7.2014 a dále ve znění 2. aktualizace pod č.j. KUOK 6410/2016 ze dne 10.3.2016.

Na území Zlínského kraje pak došlo k vyhlášení záplavového území mezi říčními km 49,885 - 55 km opatřením obecné povahy Krajského úřadu Zlínského kraje pod č.j. KUZL 2584/2003 ŽPZE – DZ ze dne 18.8.2003, ve znění aktualizace vydané pod č.j. KUZL 18117/2004 ŽPZE - DZ ze dne 6.12.2004 a dále aktualizace pod č.j. KUZL 22762/2011 ze dne 15.10.2012

Významnější negativní dopad na množství podzemní vody či na hydrologické poměry vodních toků v okolí posuzované lokality nepředpokládáme.

Chráněná ložisková území, dobývací prostory

Stavba prochází dobývacím prostorem 40027 Lešná (zemní plyn) a výhradním ložiskem Choryně (zemní plyn).

Posuzovaný záměr nepřichází do střetu s chráněným ložiskovým územím. Nejbližší se nachází chráněné ložiskové území 0090000 Hustopeče nad Bečvou II (štěrkopísky), jehož hranice prochází 50m jižně od předmětné lokality.

Významný krajinný prvek (VKP)

Stavba přichází do střetu s VKP vyjmenovanými dle zákona. Jedná se o vodní toky a jejich údolní nivy a les.

Pro zásah do VKP bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody (MěÚ Valašské Meziříčí a MěÚ Hranice) dle ust. § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Záměrem nebude dotčen registrovaný VKP.

Nemovité kulturní památky

Stavbou nebude dotčena žádná nemovitá kulturní památka. Stavba nezasahuje do památkové rezervace ani do památkové zóny.

Hluk

Pro období provozu byla zpracována hluková studie, která navrhla patřičná protihluková opatření v souladu s platnou legislativou. Následující tabulka uvádí výčet navržených protihlukových stěn.

Protihluková opatření - stěny

Umístění stěny	Výška	Pohltivost – doporučená minimální	
		ke koleji	od koleje
PHS v km 17,490 - 17,620 L	1,5 m nad TK	-	-
PHS v km 19,435 - 19,556 P	2,0 m nad TK	A3	-
PHS v km 20,310 - 20,506 L	2,5 m nad TK	A3	-
PHS v km 20,490 - 20,720 L	3,0 m nad TK	A3	A2
PHS v km 20,310 - 20,794 P	3,0 m nad TK	A3	A2 20,427-20,582
PHS v km 20,870 - 21,060 P	3,0 m nad TK	A3	A3

Protihluková opatření – individuální, byla navržena u objektu v Lhotce nad Bečvou č.p. 35. U objektu byla navržena výměna oken s doplněním vzduchotechniky do obytných místností (například zajištění větrání pomocí větracích štěrbin s nuceným odtahem)

Hlučnost provozu se dále sníží broušením kolejnic, které je navrženo v obou rekonstruovaných kolejích v celém rozsahu stavby. Obecně se brousí veškeré koleje s návrhovou rychlostí nad 80km/h. Ve Lhotce budou dále broušeny všechny výhybky. Preventivní (základní) broušení vedle celkového zkvalitnění jízdní dráhy podstatně oddaluje vznik vlnkovitosti. Mělo by být provedeno co nejdříve, zpravidla do 12 měsíců od uvedení koleje do provozu.

B.1.12 Odolnost a zabezpečení stavby

a) odolnost a zabezpečení z hlediska požární ochrany

Je předmětem samostatné části dokumentace B.4.1. Požární řešení jednotlivých stavebních objektů je přílohou příslušného SO.

b) odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení

Je předmětem samostatné části dokumentace B.4.2

B.1.13 Energetické výpočty

Energetické výpočty řeší dimenzování trakčního vedení v traťovém úseku dle současných norem a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah. Tyto výpočty neřeší dimenzování napájecích stanic. Energetické výpočty tvoří samostatnou přílohu souhrnné technické zprávy č. B.5 a aktualizují tak energetické výpočty z dokumentace DUR.

B.1.14 Protikorozní ochrana

Korozní průzkum je předmětem samostatné části dokumentace B.14.2. Opatření proti účinkům bludných proudů je včleněno u jednotlivých stavebních objektů a souhrnné části B.4.2

B.1.15 Graf dynamického průběhu rychlostí

Je předmětem samostatné části dokumentace B.7

B.1.16 Dopravní opatření

Železniční doprava:

Koncepce stavebních postupů vychází ze skutečnosti, že stavba bude probíhat na dvoukolejně elektrizované trati se středním dopravním zatížením. Znamená to, že na rekonstruovaném úseku trati bude v maximální míře zachován alespoň jednokolejný provoz, nickolejný provoz je navržen jednou na 12 hodin (pro demolici silničního nadjezdu v km 17,300) a dále pouze krátkodobě (v nočních hodinách, pro zřízení pažení mezi kolejemi č.1, 2 na přilehlých traťových úsecích ŽST Lhotka n.B., na práce na silničním nadjezdu v km 17,300, práce prováděny postupně a v noční době). Podrobně jsou omezení v železniční dopravě popsány v části F.

Silniční doprava:

Stavba si vyžádá

a) přechodnou úpravu provozu na silnici III/03561 v místě mostního objektu v km 17,302 (silniční nadjezd ev.č.03561-2), tento bude demolován a na stejném místě bude postaven nový. Práce budou probíhat za úplné uzavírky silnice III/03561 v jeho místě, která je předpokládána v období 06-10/2019 v trvání 150 dnů.

Objízdná trasa je navržena po silnici I/35 na okružní křižovatku silnic I/35, III/0487, III/03562, dále po silnici III/03562 nadjezdem nad tratí ev.č.03562-1 na úrovniovou křižovatku silnic III/03562 a III/03561, z této křižovatky po silnici III/03561 k místu uzavírky.

b) přechodnou úpravu provozu na účelové komunikaci v místě železničního přejezdu v km 18,889 (P8050). Tento bude uzavřen v období 06-09/2019 na 2x7 dnů pro práce v koleji č.2 a v období 07-09/2020 na 2x2 dny pro práce v koleji č.1.

Objízdná trasa není vzhledem k charakteru komunikace navržena.

c) přechodnou úpravu provozu na účelové komunikaci v místě železničního přejezdu v km 21,815 (P8051). Tento bude uzavřen v období 03-05/2020 na 2x4 dny pro práce v koleji č.2 a v období 05-07/2020 na 4x8 hod pro práce v koleji č.1.

Objízdná trasa není vzhledem k charakteru lokality možná. Železniční přejezd bude uzavřen jen na nezbytně nutnou dobu a vždy zprovoznován v provizorním nebo v novém stavu.

B.1.17 Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL

Zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Stavbou budou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa. Lesní porosty se nacházejí na území obce Lešná a Hustopeče nad Bečvou. Na území obce Lešná je navrženo celkem 1350 m² k trvalému vynětí. Jedná se o část pozemků těsně přiléhajících k patě náspu.

Zábory pozemků tvořících součást zem. půdního fondu (ZPF)

Stavba si vyžádá trvalé a dočasné zábory pozemků náležejících do zemědělského půdního fondu. Pro stavbu byl vydán souhlas s trvalým vynětím ze ZPF Městským úřadem Valašského Meziříčí pod č.j. MěÚVM 58218/2017/2 ze dne 16.10.2017. Podrobněji jsou zábory ze ZPF řešeny v části B.3.3.1 projektové dokumentace.

B.1.18 Úspora energie a ochrana tepla

Charakter stávajících pozemních stavebních objektů výpravních budov v Hustopečích nad Bečvou a ve Lhotce nad Bečvou se nemění, nedochází k navýšení počtu zaměstnanců. Nedojde k navýšení spotřeby vody a plynu, z důvodů navýšení technologie v žst. Lhotka nad Bečvou dojde k navýšení odběru elektrické energie o cca 30 kW.

Pozemní objekty výpravních budov, které jsou řešeny v rámci dokumentace, jsou chápány jako stavby na dráze. Podle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. ve znění zákona č. 350/2012 Sb., je tento typ stavby chápán jako stavba dopravní infrastruktury.

V rámci stavby zpracováváme průkaz energetické náročnosti budovy pro výpravní budovu ve Lhotce, doloženo v příslušném SO. Tato budova bude zateplena, čímž se výrazně zlepší energetická bilance objektu.

B.1.19 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Území stavby mezi Hustopečemi nad Bečvou a Valašským Meziříčím náleží dle aktualizovaných map radonového rizika (ČGS) do kategorie nízkého radonového indexu pozemků. Pro VB Lhotka byl proveden v rámci projektu radonový průzkum, který je doložen v příloze B.14.6. Stanovené hodnoty objemové aktivity jsou nižší než je referenční úroveň 300Bq/m³ dle vyhl. 422/2016 Sb. v posledním znění.

V rámci zpracovaného korozního průzkumu byl sledován a hodnocen vliv bludných proudů na úroveň protikorozi ochrany ohrožených objektů. Viz samostatná příloha B.14.2.

Posuzovaný stavební záměr se dotýká hranice záplavového území řeky Bečvy při průtoku Q100 mezi traťovými km 16,038 -16,95 a v km 21,85 trati uvedené záplavové území kříží. V rámci části F- organizace výstavby je doložen havarijný povodňový plán.

Z hlediska seismicity nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska sesuvů nejsou v zájmovém území registrovány žádné deformace.

Z hlediska poddolování se stavba nenachází v poddolovaném území

B.1.20 Ochrana obyvatelstva

Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě i provozovatele drážní dopravy, vedoucí k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou přímé nebo nepřímé:

1. Přímé vlivy souvisí bezprostředně s lidským zdravím a patří mezi ně především:
 - znečištění ovzduší (emise, prach)
 - hluk
 - vibrace
2. Nepřímé vlivy souvisí s ochranou životního prostředí:
 - vliv na faunu a floru
 - vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES
 - vliv na ovzduší
 - vliv na půdu
 - vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí
 - vliv na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje
 - vliv na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Všeobecně lze konstatovat, že stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru liniové drážní stavby, situované v intra i extravilánu.

Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Jedná se opět o soubor opatření, vedoucích k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při provozování dokončeného díla (stavby) a spočívajících ve vlastním technickém řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů a celé stavby jako celku.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou opět přímé nebo nepřímé a de facto se jedná o shodné vlivy, jejichž výčet byl proveden v předchozí kapitole.

Je možno konstatovat, že v žádném z výše uvedených bodů (vlivů) nedochází ke zhoršení oproti dosavadnímu stavu. Naopak. Byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zlepšení dosavadního stavu.

Tato liniová dopravní stavba nevede v zónách ohrožení např. nebezpečnými látkami. Osobní i nákladní dopravy je řízena drážními předpisy. Provoz je zabezpečen staničním, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Zaměstnanci provozovatele budovy budou v případě ohrožení informovat cestující veřejnost.

B.1.21 Bezbariérové užívání

Obecně platí, že při zpracování všech projektů drážních staveb je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání zrekonstruovaných staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

V následující kapitole jsou stručně popsány jednotlivé prvky bezbariérového řešení stavby, prokazující dodržení požadavků na bezbariérovost stavby jako celku. Podrobněji je doloženo v projektech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

Jedná se o:

➤ *Nástupiště a zpevněné plochy*

Ve stavbě je navržena rekonstrukce ostrovního nástupiště v žst. Lhotka nad Bečvou. Nástupiště ve stávajícím stavu není bezbariérové - nesplňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Rekonstruované nástupiště je navrženo s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K.

Povrchová úprava nástupiště je řešena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm. Použitý typ dlažby musí vyhovovat požadavku na min. smykové tření.

Ve stavbě je navržena rekonstrukce podchodu se zajištěním bezbariérového přístupu na nástupiště za pomoci přístupového chodníku, který splňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

➤ *Varovné pásy a vodící linie*

Upravovaná nástupiště a zpevněné plochy jsou také vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se mj. o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. K návrhu a vytváření těchto prvků sloužila projektantovi jako podklad nejen základní vyhláška č. 398/2009 Sb., ale také Metodické poznámky k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob.

Součástí plochy každého nástupiště je bezpečnostní pás (šířky min. 800 mm) – tedy část plochy nástupiště u nástupní hrany, oddělená od ostatní plochy nástupiště kontrastně opticky a hmatově (slepeckou holí a nášlapem) vnímatelným varovným pásem (min. šířky 400 mm). Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm.

Dále budou nástupiště a zpevněné plochy vybaveny signálními pásy, které vyznačují zrakově postiženým občanům důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům - schodiště, výtahy, ..., nebo upozorňují na zákaz vstupu (konce nástupišť).

Kontrastní optické značení v š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodící linii blíže k nástupní hraně.

Pro vytváření linií a pásů je použita zejména reliéfní dlažba s výstupky.

➤ **Vstupy do budov, řešení vstupních dveří**

Ve stavbě je navržena rekonstrukce výpravní budovy v žst. Lhotka nad Bečvou – technologická část. Další stavební úpravy ve výpravní budově budou prováděny v rozsahu nutném pro zajištění požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. Stávající bezbariérová rampa z přednádražního prostoru do haly 0P24 bude doplněna zábradlím, čímž bude zajištěn bezbariérový přístup k prodeji jízdenek, přístup do nového bezbariérového podchodu zůstane zachován dle stávajícího stavu, tzn. z haly pomocí rampy do přednádražního prostoru a bezbariérovým chodníkem k podchodu. Budou provedeny nové vstupní dveře do haly z přednádražního prostoru a od kolejiště v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Sociální zařízení pro veřejnost, které bylo rekonstruováno v roce 2006 včetně WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zůstane tedy beze změny.

➤ **Chodníky**

Součástí stavby jsou i rekonstrukce chodníků před výpravní budovou a novostavba chodníku podél silnice III/03562. Veškeré tyto úpravy jsou rovněž navrženy v souladu s Vyhl. 398/2009 Sb.

➤ **Informační zařízení**

Součástí speciálních stavebních objektů a provozních souborů stavby je také orientační a informační systém veřejné části výpravní budovy a nástupiště, který zajišťuje poskytování vizuálních a akustických informací (případně hmatných) cestující veřejnosti a má vliv zejména na kvalitu kultury cestování.

Informační systém podává oznámení o jízdách vlaků osobní přepravy, o poskytovaných službách, přičemž pro invalidní občany je prvořadou informací zajištění jejich orientace v prostoru.

Mezi akustické informační zařízení patří např. rozhlas, akustické naváděcí systémy, orientační majáčky apod.

Informační zařízení vizuální se dělí na zařízení stálé (např. piktogramy, stálé nápisy, vitríny) a měnitelné v reálném čase (jsou zajištěny pomocí elektronických sdělovacích zařízení – počítače, odjezdové panely, hodiny apod.).

➤ **Osvětlení podchodu a nástupiště**

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 6m. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková - LED svítidla v provedení antivandal. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře a dálkově. Stožáry svítidel umožňují současnou montáž dvou svítidel a reproduktorů informační soustavy (rozhlas). Přednostně se použijí svítidla se zdroji LED.

Nová osvětlovací soustava je navržena zejména na základě odsouhlaseného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy a dále v souladu s normami ČSN EN 12464-2, ČSN EN 12464-1, předpisu SŽDC E11 a v souladu se směrnicí TSI č. 2008/164/ES, týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“.

V Olomouci, prosinec 2018

Vypracoval: Ing. Jiří Malina
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Příloha č.1 - Podmínky vlastníků infrastruktury a státní správy

Vlastníci infrastruktury

1) Čepro

Pro realizaci zůstává v platnosti podmínka, že po dokončení stavby rekonstrukce železniční trati předá stavebník na ČEPRO, a.s. zaměření skutečného stavu stavby (úseku, kde dochází ke křížení s produktovodem), a to jak v tištěné, tak elektronické podobě - formát DGN, případně GP, pokud bude tento zpracován a to ještě před kolaudací stavby.

Projektant: Podmínka na zhotovitele stavby a stavebníka.

2) ČD – RSM (Regionální správa majetku)

Stanovisko:

RSM Brno (organizační jednotka ČD, a.s.) **s o u h l a s í** s výše uvedenou akcí za následujících podmínek:

1. Před zahájením stavby, musí být uzavřena s ČD, a.s. „Dohoda o podmínkách realizace stavby“, která bude řešit majetkoprávní vztahy k trvale dotčeným částem pozemků a staveb v majetku ČD, a.s. určených dle UMVŽST pro SŽDC, s.o. Nedílnou součástí "Dohody" bude záborový elaborát s vyznačením hranic UMVŽST a s označením zda se jedná o pozemky A,B,C. Dohodu uzavřete na základě předloženého návrhu ze strany SŽDC, s.o. prostřednictvím RSM Brno: adresa pro doručování – České dráhy, a.s. Regionální správa majetku Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno. Dohoda musí být uzavřena v takovém termínu, aby byla součástí zadávací dokumentace na zhotovitele stavby.
kontaktní osoba – Ing. Čechová Petra (tel. 972 741 823,602 524 572 e-mail: cechova@rsm.cd.cz)
2. Před zahájením stavby, musí být uzavřena mezi SŽDC, s.o a ČD, a.s. nájemní smlouva, která bude řešit majetkoprávní vztahy k trvale dotčeným pozemkům i dočasně dotčeným pozemkům pro provádění stavby a zařízení staveniště. Pro dočasné užívání pozemků bude stanovena možnost převodu smluvních závazků na dodavatele stavby.
Smlouvy uzavřete na základě žádosti prostřednictvím RSM Brno: adresa pro doručování – České dráhy, a.s. Regionální správa majetku Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno.
kontaktní osoba – Zdeňka Hrdličková (tel. 972 741 860, 606 789 926 hrdlickova@rsm.cd.cz)
3. Před zahájením prací předá protokolárně pracovník provozního odd. RSM Brno staveniště zhotoviteli. **Během prací musí být za všech okolností zajištěn bezpečný pohyb osob v daném prostoru.** Přebytečný materiál musí být po ukončení stavby odvezen, případný výzisk materiálu řešen se zástupcem RSM. Jakékoliv poškození majetku ve správě ČD, a.s., RSM Brno musí být na náklady investora napraveno. Stavbou dotčený pozemek bude uveden do původního stavu.
Po dokončení stavby bude opět přizván pracovník provozního odd. RSM Brno pro kontrolu kvality provedených prací a musí provedené práce protokolárně odsouhlasit a protokolárně převzít staveniště od zhotovitele.
kontaktní osoba - Ing. Kudela Tomáš (tel. 972 761 473 431, 602 603 439, e-mail: kudela@rsm.cd.cz)
4. Správce RSM Brno bude informován o termínech kontrolních dnů a to nejméně 7 dní předem.
kontaktní osoba - Ing. Kudela Tomáš (tel. 972 761 473 431, 602 603 439, e-mail: kudela@rsm.cd.cz)
5. V místě dotčeném stavbou se nacházejí inženýrské sítě ve správě RSM Brno viz. Příloha č.1
kontaktní osoba – Jana Lubinová (tel. 972 741 213, 725 716 689, email: lubinova@rsm.cd.cz)
6. V k.ú. Krásno nad Bečvou požadujeme zapracovat do PD opravu oplocení kolejiště na pozemku parc. č. 1007/35 okolo chodníku v majetku Města Val. Meziříčí, které logicky tvoří s rekonstruovaným kolejištěm funkční celek. Místní orgány samosprávy považují funkční oplocení kolejiště v žst. za významný bezpečnostní prvek.
Při samotné realizaci stavby požadujeme zachování volného prostoru u VNVK na nákladišti v žst. Val.Meziříčí a volné plochy a příjezdové cesty pro nájemníky NP v provozní budově ČD a uživatele ČD-parkingu.

Projektant: Projekt počítá s úpravou oplocení viz podmínka 6, pouze v místech, kde oplocení případně poškodíme podchodem kabelových trasy což je jediné místo u objektu p.č.1226.
Podmínky 1, 2 řeší stavebník.

3) ČD – Telematika

Bez připomínek

4) CETIN

- (I) Na Žadatelem určeném a vyznačeném Zájmovém území se vyskytuje SEK společnosti Česká telekomunikační infrastruktura a.s.;
- (II) Společnost Česká telekomunikační infrastruktura a.s. za podmínky splnění bodu (III) tohoto Vyjádření souhlasí, aby Stavebník a/nebo Žadatel, je-li Stavebníkem v Zájmovém území vyznačeném v Žádosti, provedl Stavbu a/nebo činnosti povolené příslušným správním rozhodnutím vydaným dle Stavebního zákona;
- (III) Stavebník a/nebo Žadatel, je-li Stavebníkem, je povinen (i) dodržet tyto níže uvedené podmínky, které byly stanovené POS, tak jak je tento označen ve Všeobecných podmínkách ochrany SEK
- V místech nových vjezdů a parkovacích stání uložte kabelové vedení do chrániček. Založte rezervní chráničku PE 110 mm. Chráničky uložte tak, aby přesahovaly alespoň 0,5m za okraj zpevněné pojezdové plochy.
 - V místech spojek a odbočení kabelové trasy nezřizujte souvislé pojezdové plochy.
 - Nad kabelovou trasou neukládejte podélné obrubníky, ani jejich betonový základ.
 - Parkovací stání nad kabelovou trasou proveďte tak, aby povrch nad kabelovou trasou byl rozebíratelný.
 - Zpevněné povrchy nad kabelovou trasou proveďte tak, aby povrch nad kabelovou trasou byl rozebíratelný.
 - Podmínkou pro provedení stavby je přeložení kabelové trasy/zařízení SEK. Trasu přeložky zapracujte a zakreslete do projektové dokumentace stavby.
 - CETIN je oprávněn ke zpracování realizační projektové dokumentace překládky.
 - Stavbu překládky SEK zahrňte do správního rozhodnutí, kterým je povolována stavba, která překládku SEK vyvolala.
 - Pokud nebude písemně společností CETIN stanoveno jinak, výsadba dřevin a vzrostlé zeleně v ochranném pásmu SEK je zakázána.
 - Podmínky výsadby zeleně projednejte písemně POS.
 - Stavbu nejste oprávněni zahájit dříve, než Vám bylo doručeno společností CETIN písemné schválení výpočtu nebezpečných vlivů vedení VN, VVN a ZVN na SEK dle ČSN332160 a ochranných opatření a byla provedena společností CETIN písemně schválená ochranná opatření.
 - Stavbu nejste oprávněni zahájit dříve, než Vám bylo doručeno společností CETIN písemné schválení výpočtu nebezpečných vlivů trakčního vedení na SEK dle příslušné ČSN/ČSN EN a ochranných opatření a byla provedena společností CETIN písemně schválená ochranná opatření.
 - Podklady potřebné pro výpočet nebezpečných vlivů a zpracování ochranných opatření poskytněte na Vaši písemnou žádost POS. Upozorňujeme, že na části SEK může být provozováno dálkové napájení.
 - Výkopové práce v blízkosti sloupů nadzemního vedení SEK provádějte v takové vzdálenosti a takovým způsobem, aby nedošlo k jakémukoliv narušení či ohrožení jejich stability.
 - Realizaci překládky zajistí CETIN a.s, kontaktní osoba: Radek Měchura, tel. 238 465 066, e-mail: radek.mechura@cetin.cz ,na kterého je třeba se obrátit pro vypracování příslušných podkladů a následně zajištění smlouvy o přeložce.; a
- (ii) řídit se Všeobecnými podmínkami ochrany SEK, které jsou nedílnou součástí Vyjádření;
- (IV) Pro případ, že bude nezbytné přeložení SEK, zajistí vždy takové přeložení SEK její vlastník, společnost Česká telekomunikační infrastruktura a.s. Stavebník, který vyvolal překládku SEK je dle ustanovení § 104 odst. 17 Zákona o elektronických komunikacích povinen uhradit společnosti Česká telekomunikační infrastruktura a.s. veškeré náklady na nezbytné úpravy dotčeného úseku SEK, a to na úrovni stávajícího technického řešení;
- (V) Pro účely přeložení SEK dle bodu (IV) tohoto Vyjádření je Stavebník povinen uzavřít se společností Česká telekomunikační infrastruktura a.s. Smlouvu o realizaci překládky SEK.

Smlouvy dle bodu IV jsou přílohou dokladové části

5) ČEZ Distribuce

Stanovisko ČEZ Distribuce, a.s., k žádosti ev. číslo 1100022051, vydané pro účely stavebního řízení.

Název stavby: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.

Kat. území: Hustopeče nad Bečvou, Choryně, **Parc.číslo** : viz. PD
Lešná, Lhotka nad Bečvou,
Přiluky, Juřinka, Mštěnovice,
Krásno nad Bečvou.

Předložené podklady: Koordinační situace stavby.

ČEZ Distribuce, a.s., **souhlasí s vydáním stavebního povolení** pro výše uvedenou stavbu při dodržení následujících podmínek:

- podmínky pro činnost v ochranném pásmu nadzemního vedení VVN ve vyjádření č. 1100328151.
- před zahájením výkopových prací požádá zhotovitel o vytýčení stávajícího kabelového vedení vysokého napětí (VN) a kabelového vedení nízkého napětí (NN). Zemní práce budou prováděny v ochranném pásmu (OP) kabelového vedení VN a NN zásadně ručně. V případě, že dojde odhalení kabelového vedení, bude stavebníkem přizván zástupce společnosti ČEZ Distribuce a.s., který provede kontrolu uložení vedení a dohodne se zhotovitelem další postup. O této kontrole bude proveden záznam do stavebního deníku zhotovitele.
- kabelový rozvod 6kV bude od stávajících podpěrných bodů nadzemního vedení VN ve vzdálenosti minimálně 2m a po dobu provádění výkopových prací budou provedena taková opatření, která zajistí stabilitu podpěrných bodů. Dále bude kabelový rozvod 6kV umístěn v souběhu s zemním kabelovým vedením VN mimo jeho ochranné pásmo, které činí 1m po obou stranách krajního kabelu kabelové trasy.
- před provedením záhozu výkopu v místech souběhu a křížení se zařízením DS musí být přizván zástupce ČEZ Distribuce a.s., který provede kontrolu před záhozem. O této kontrole bude proveden záznam do stavebního deníku zhotovitele.
- **před započatím práce požádá zhotovitel naši společnost, ČEZ Distribuce, a.s. o vydání souhlasu s činností v OP zařízení DS.**
- při provádění stavby respektovat podmínky pro činnost v blízkosti elektrického zařízení dle normy ČSN EN 50110-1 ed.2. a PNE 330000-6.
- hloubka uložení stávajícího kabelového vedení VN a NN bude i po realizaci stavby v souladu s normami ČSN 73 6005 a PNE 34 1050.
- stavba bude plně respektovat podmínky podnikové normy pro rozvod elektrické energie PNE 33 3301, nejkratší vzdálenosti železnic, nejkratší vzdálenosti od trakčních vedení železnic a nejkratších vzdáleností k zemi.

K tomuto vyjádření je nutno doložit:

- **aktuální údaje o existenci zařízení energetické společnosti ČEZ Distribuce a.s. Vyjádření k existenci sítí je k dispozici na webových stránkách společnosti ČEZ Distribuce, a.s. (geoportál) nebo je možno požádat na kterémkoliv Call centru společnosti ČEZ a.s.**

Sítě jsou doloženy v části H – doklady. Ostatní podmínky jsou věcí zhotovitele

6) ČEPS

1. Stavba musí respektovat zákon č. 158/2009 Sb., ve znění zákona č. 670/2004 Sb., ve znění zákona č. 458/2000 Sb., a musí být provedena dle norem ČSN EN341-1 a ČSN EN 50341-3-19, ČSN 33 2040, ČSN EN 50110-1, ČSN 73 6005, ČSN 332160, dotčené normy řady ČSN 33 2000, zákonů, vyhlášek, norem a právních předpisů souvisejících.
2. Před zahájením prací musí zaměstnanec pověřený provádějíci organizací prokazatelně seznámit své zaměstnance s ustanoveními zákona č. 185/2009 Sb., ve znění zákona č. 670/2004 Sb., ve znění zákona č. 458/2000 Sb. a normou ČSN EN 50110-1 ed.2.
3. Ochranné pásmo je stanoveno zákonem č. 158/2009 Sb., ve znění zákona č. 670/2004 Sb., ve znění zákona č. 458/2000 Sb. a je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách výše uvedených vedení ve vodorovné vzdálenosti **25 m pro 400 kV**.
V ochranném pásmu elektrického vedení je zakázáno zejména:
 - vršit materiály a zeminu tak, že by se osoby mohly přiblížit tělem, nářadím nebo strojem blíže, než je bezpečná vzdálenost. V případě vedení **400 kV č. 403** je normou stanovena max. vzdálenost možného přiblížení výškového bodu strojů, mechanismů a dalších pracovních zařízení k vodiči vvn na **4600 mm**, dle **ČSN EN 50110-1 ed.2 (PNE 330000-6)**.
 - Pojíždět pod elektrickým vedením tak vysokými vozidly, náklady nebo stroji, že by mohlo dojít přiblížení vodičům blíže, než stanoví **ČSN EN 50110-1 ed.2 (PNE 330000-6)**.
 - používat mechanismů s lanovými pohony, pokud nejsou zajištěny proti vymrštění při jejich přetržení
 - pod vedením 220 a 400 kV se zdržovat se stroji a dopravními prostředky dobu delší než nezbytně nutnou, viz. ČSN EN 55020 – Ochrana před účinky elektromagnetického pole 50 Hz v pásmu vlivu zařízení elektrizační soustavy.
4. Při zemních pracích nesmí být narušena stabilita stožárů nebo jejich zemnicí soustava. Případné škody budou likvidovány na náklad provádějíci organizace.
5. V případě nepříznivého počasí (bouřka, déšť, mlha, silný vítr) a mimořádných jevů na elektrickém vedení, musí být práce v ochranném pásmu vedení přerušeny a pásmo opuštěno. Mimořádné jevy budou okamžitě nahlášeny provozovateli elektrického vedení.
6. Práce v ochranném pásmu nesmí ztížit přístup energetických provozovatelů k zařízením.
7. Zhotovitel prací odpovídá za jakékoliv škody na elektrickém zařízení zapříčiněné jejich činnostmi.
8. Zahájení prací v ochranném pásmu vedení musí být nejméně **15 dnů** předem nahlášeno majiteli ČEPS, a.s. pracoviště Ostrava, tel.: **591 105 286**, E-Mail: **senk@ceps.cz**.

Projektant: K podmínce 4: žádné výkopové práce v oblasti stožárů projektovány nejsou. Ostatní podmínky musí splňovat dodavatel stavby

7) DEZA a.s.

Vyjádření k projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí

S předloženou projektovou dokumentací **souhlasíme** za dodržení následujících podmínek:

- Z hlediska navrženého připojení železniční vlečky a její obslužnosti nemáme výhrady ani připomínky
- Stavba bude respektovat dotčené inženýrské sítě DEZA, a.s. (viz seznam výše 1 – 5), realizaci stavby nedojde k narušení jejich funkce
- Veškeré práce v blízkosti a na výše uvedených inženýrských sítích budou s dostatečným předstihem projednány a odsouhlaseny s odbornými útvary DEZA, a.s.
- Při pracích v blízkosti kabelového vedení DEZA, a.s. je bezpodmínečně nutno dodržovat platnou legislativu, bezpečnostní předpisy a Organizační směrnici DEZA OS 502, zejména čl. 7.1 (viz příloha č. 4)
- Kabelové spojky budou umístěny mimo ochranné pásmo trati
- Další stupeň projektové dokumentace bude předložen k vyjádření DEZA, a.s.

Projektant: V rámci stavby nahrazujeme vodovod v km 22.09 novým potrubím v délce křížení trati

8) ENERGOAQUA a.s.

1. Pro realizaci stavby stanovujeme tyto podmínky:

- a) Požadujeme dodržet prostorové uspořádání sítí technického vybavení a respektovat předepsané dovolené krytí podzemních sítí dle ČSN 73 6005 a dále ochranná pásma inženýrských sítí Společnosti dle zákona č.274/2001 Sb. v platném znění.
- b) Před zahájením zemních prací budou vytyčeny dotčené inženýrské sítě Společnosti (tel. 571 843 780, 571 845 112).
- c) Při realizaci stavby bude zhotovitel stavby postupovat se vší opatrností, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí ve správě Společnosti. V případě poškození inženýrských sítí neprodleně tuto skutečnost oznámí na technický dozor společnosti (tel. 571 843 322).
- d) V ochranném pásmu inženýrských sítí Společnosti nesmí být prováděna manipulace s těžkou technikou. Veškeré práce budou prováděny pouze ručně.
- e) Nad sítěmi Společnosti a v jejich ochranném pásmu nesmí být během stavby umístěno zařízení staveniště a skládka materiálu.
- f) V ochranném pásmu inženýrských sítí Společnosti nesmí být umístěn žádný stavební objekt ani vzrostlá zeleň.
- g) Před záhozem odkrytých inženýrských sítí Společnosti budou přizváni pracovníci společnosti na kontrolu provedených prací.
- h) Požadujeme zachovat provozuschopnost všech inženýrských sítí ve správě Společnosti během stavby i po jejím dokončení.
- i) Při realizaci a uvádění stavby do provozu bude zhotovitel stavby úzce spolupracovat s pracovníky Společnosti.
- j) Zhotovitel stavby v souvislosti s prováděnou stavbou plně odpovídá v případě poškození inženýrských sítí ve správě Společnosti za veškeré škody vzniklé jak přímým poškozením, tak za škody vzniklé na zdraví a majetku třetích osob v důsledku případného přerušení dodávek.

Podmínky na zhotovitele.

9) GreenGas

Bez připomínek

10) Gridservis – Innogy

Při realizaci stavby požadujeme dodržet následující podmínky:

1. Stavba bude probíhat v souladu se zákonem číslo 458/2000 Sb., ČSN EN 1594 a TPG 702 04 (Technická pravidla Gas).

2. Před zahájením prací Vám na základě objednání naše zařízení vytyčíme - <http://www.gridservices.cz/ds-online-vytyceni-pz/>

3. Rekonstrukce svršku a spodku:

- při práci na železničním svršku a spodku je nutné prokazatelně seznámit pracovníky, kteří budou práce provádět s existencí a trasou VTL plynovodu;
- práce provádět obezřetně s ohledem na naše zařízení;
- nesnižovat stávající krytí VTL plynovodu;
- nepoškodit nadzemní části VTL plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.);

Nové technologické objekty a stavědlovéústředny:

- nové objekty na nových místech situovat mimo bezpečnostní pásmo VTL plynovodů;
- při rekonstrukci stávajících objektů zachovat současný půdorys (nepřibližovat objekt směrem k VTL plynovodu);

Projektant si nechal síť vytyčit v rámci projektových prací. Na vlastní náklady provedl kopané sondy v místech křížení. Protokol o vytyčení je přílohou souhrnné části B 14-7 !!!!!

Nové uzavřené objekty:

- případné nové uzavřené objekty (čekárny, technické budovy atd.) situovat mimo bezpečnostní pásma VTL plynovodů;

Kabel VN, NN:

- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem při křížení je 0,3 m;
- kabel se ukládá do tvárnice chráničky nebo do korýtky v délce 2 m od plynovodu na obě strany;
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem potrubí plynovodu a kabelem při souběhu jsou 4 m;

Sdělovací kabel (trubky HDPE):

- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a sdělovacím kabelem (trubkou HDPE) při křížení je 0,3 m;
- kabel (trubka HDPE) se ukládá do tvárnice chráničky nebo do korýtky v délce 2 m od plynovodu na obě strany;
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem potrubí plynovodu a sdělovacím kabelem (trubkou HDPE) při souběhu jsou 2 m;

Trakční stožáry, veřejné osvětlení:

- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VO při křížení je 0,3 m;
- kabel VO se ukládá do tvárnice chráničky nebo do korýtky v délce 2 m od plynovodu na obě strany;
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem potrubí plynovodu a kabelem VO při souběhu jsou 4 m;
- sloupy VO umístit min. 20 m od VTL plynovodů;

Propustky:

- při čišťení propustků v místě styku s VTL plynovodem provádět práce ručně;
- nesnižovat stávající krytí VTL plynovodu;
- nové propustky zřizovat min. mimo ochranné pásmo VTL plynovodu (4 m od plynovodu);

Opěrné zdi:

- opěrné zdi v souběhu s VTL plynovodem vést mimo ochranné pásmo VTL plynovodu (4 m od plynovodu);
- opěrné zdi nesmí křížit VTL plynovod;
- gabion. a beton. zídky nebudou křížit VTL plynovody a budou ukončeny mimo jejich 4 m ochranné pásmo.

Nové trafostanice:

- trafostanice umístit mimo bezpečnostní pásmo VTL plynovodů;

Po dokončení stavebních prací přizvěte zaměstnance provozu a údržby sítě GridServices, s.r.o. ke kontrole, vydání souhlasu, provozem nového zařízení a provedení zápisu do stavebního deníku, kontakty na <http://www.gridservices.cz/ds-online-vytyceni-pz/>

GridServices, s.r.o. si vyhrazuje právo vydání případných dalších podmínek, pokud by to okolnosti výstavby vyžadovaly.

Stanovisko k existenci zařízení vysokotlakých (VTL) plynovodů a regulačních stanic, vč. zařízení PKO zpracoval technik externích požadavků Zdeněk Kocourek, tel. 532 227 479, email: zdenek.kocourek@innogy.com

11) Numeri

- Při činnostech v blízkosti vedení je nutno respektovat pravidla stanovená právními předpisy pro ochranná pásma podzemního vedení komunikační sítě tak, aby nedošlo k poškození nebo zamezení přístupu k vedení.
- Zahájení stavby stavebník oznámí předem naší společnosti, a to písemnou formou nejméně 15 dnů před započítím prací.
- Výkopové práce je nutno oznámit předem min. 10 pracovních dnů společnosti Optické sítě s.r.o. (777 737 623, e-mail. neri@neri.cz)
- Před započítím zemních prací zajistit vyznačení trasy vedení na terénu podle obdržené polohopisné dokumentace. S vyznačenou trasou vedení prokazatelně seznámit pracovníky, kteří budou stavební práce provádět (Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., § 3 písm. b) odstavec 1, příloha č.3 kap. IV. čl. 3 a 4).
- Při křížení nebo souběhu s podzemní telekomunikační sítí budou dodrženy podmínky ČSN 73 6005.
- Ve vzdálenosti 1,5m od vyznačené trasy nepoužívat mechanizačních prostředků nebo nevhodného nářadí a dbát zvýšené opatrnosti.
- Odkryté vedení stavebník řádně zabezpečí proti poškození, a to i třetí osobou.
- Při případném poškození vedení bude o tom stavebník neprodleně informovat společnost Optické sítě s.r.o. (777 737 623, 576 515 000). Při odkrytí vedení je nutno vyzvat pracovníka společnosti Optické sítě s.r.o. ke kontrole vedení před zakrytím. Teprve potom je možné provést zához.
- V případě provádění prací v objektu je stavebník nebo jím pověřený subjekt povinen provést průzkum technické infrastruktury vnějších i vnitřních vedení na omítce i pod ní (nařízení vlády č. 591/2006 Sb., § 3 písm. b) odstavec 5. příloha č. 3 kap. XII. čl. 1).
- V případě nutnosti přeložení vedení nese stavebník, který vyvolá překládku nadzemního nebo podzemního vedení, náklady nezbytné úpravy dotčeného úseku vedení, a to na úrovni stávajícího technického řešení.
- Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, je povinen bez zbytečného odkladu poté, kdy zjistí potřebu přeložení vedení, nejpozději však před počátkem zpracování projektu stavby, která vyvolala nutnost přeložení vedení, kontaktovat společnost Optické sítě s.r.o. (777 737 623, 576 515 000) za účelem projednání podmínek přeložení vedení.
- Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, je povinen uzavřít s vlastníkem vedení „Smlouvu o provedení vynucené překládky vedení“.

Toto Vyjádření je platné 1 rok od data vydání a vztahuje se pouze k území a rozsahu prací, vyznačených žadatelem v předložené dokumentaci.

Podmínky na zhotovitele.

12) TS Valašské Meziříčí

Bez připomínek

13) T-Mobile

Dle předložené dokumentace dojde ke kolizi s TI typu:

Druh TI	TI v kolizi	Příloha
Optické trasy	Ano	V případě kolize postupujte podle instrukcí v příloze č.3
Mikrovlnné (MW) spoje	Ne	V případě kolize postupujte podle instrukcí v příloze č.4
Elektropřipojky (vedení NN)	Ne	V případě kolize postupujte podle instrukcí v příloze č.5
Základnové stanice	Ne	V případě kolize postupujte podle instrukcí v příloze č.6
Body sítě	Ne	V případě kolize postupujte podle instrukcí v příloze č.6

Podmínky řešení kolizí s optickou trasou

Tuto přílohu použijte pouze v případě kolize s optickou sítí.

Vaše žádost je v kolizi s optickou sítí pokud je v tabulce na první straně tohoto dokumentu uvedeno "Ano" na řádku "Optické trasy".

V dotčeném území stavby se nachází technická infrastruktura (TI) společnosti T-Mobile Czech Republic a.s. (TMCZ) - optické trasy.

S ohledem na výstavbu nad stávající trasou a v ochranném pásmu požadujeme splnění následujících podmínek:

- Pro řešení níže uvedeného, kontaktujte kontaktního pracovníka TMCZ.

Stavebník je dále povinen učinit veškerá potřebná opatření tak, aby nedošlo k poškození TI stavebními pracemi, zejména tím, že zajistí:

- písemné vyznění o zahájení prací a to nejméně 15 dnů předem,
- před zahájením zemních prací vytyčení polohy podzemního telekomunikačního vedení a zařízení přímo ve staveništi (trase),
- prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce, s polohou vedení (zařízení),
- upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku uloženého vedení (zařízení) od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- upozornění pracovníků, aby dbali při pracích v těchto místech největší opatrnosti a nepoužívali zde nevhodné nářadí, a také ve vzdálenosti nejméně 1,5m po každé straně vyznačené trasy vedení (zařízení) nepoužívali žádných mechanizačních prostředků (hloubících strojů, sbíječků apod.),
- řádné zabezpečení odkrytého podzemního telekomunikačního vedení (zařízení) proti poškození, odcizení
- odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem, pokud bude trasa kabelů pojižděna vozidly nebo stavební mechanizací,
- nad trasou TI dodržování zákazu skládek a budování zařízení, která by znemožnila přístup k TI (včetně např. trvalých parkovišť apod.),
- bez souhlasu majitele, správce nesnižoval, ani nezvyšoval krytí nad kabelovými trasami,
- při křížení, příp. souběžích podzemních telekomunikačních vedení byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,
- ohlášení ukončení stavby na kontaktního pracovníka TMCZ a jeho pozvání ke všem úkonům v řízení o povolení užívání stavby, aby prováděné práce respektovaly podmínky zákona 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a zákona 183/2006 Sb., Stavební zákon a platných prováděcích vyhlášek.

Kontakt v případě kolize s optickými trasami:

- servisní partner TMCZ, firma **S COM s.r.o. - Ing.Trnka 603 256 144**, e-mail: jaroslav.trnka@scm.cz, nebo **Michal Čejka 777 587 204**, e-mail: michal.cejka@scm.cz, v jejichž odpovědnosti je kompletní řešení dotčení optických sítí pro TMCZ, a to vč. zajištění vypracování všech požadovaných stupňů PD, zajištění a schválení PD na TMCZ, geodetické zaměření, vytyčení, fotodokumentace a dohled nad realizací stavby.

Projektant: síť společnosti T-Mobile pouze křížíme na ulici Hranická, Valašské Meziříčí.

14) UPC

Všeobecné podmínky ochrany VVKs společnosti UPC

I. Obecná ustanovení

1. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, je povinen při provádění jakýchkoliv činností, zejména stavebních nebo jiných prací, při odstraňování havárií a projektování staveb, řídit se platnými právními předpisy, technickými a odbornými normami, správnou praxí v oboru stavebnictví a technologickými postupy a učinit veškerá opatření nezbytná k tomu, aby nedošlo k poškození nebo ohrožení VVKs ve vlastnictví společnosti UPC a je výslovně srozuměn s tím, že VVKs jsou zajišťovány ve veřejném zájmu a jsou chráněny právními předpisy.
2. Při jakékoliv činnosti v blízkosti vedení VVKs je stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, povinen respektovat ochranné pásmo VVKs tak, aby nedošlo k poškození, zamezení, či ztížení přístupu k VVKs. Při křížení nebo souběhu činností s VVKs je povinen řídit se platnými právními předpisy, technickými a odbornými normami, správnou praxí v oboru stavebnictví a technologickými postupy. Při jakékoliv činnosti ve vzdálenosti menší než 1,5 m od krajního vedení vyznačené trasy podzemního VVKs (dále jen PVVKs) se musí pracovat s nejvyšší opatrností a jen s ručním nářadím bez použití mechanizace.
3. Pro případ porušení kterékoliv z povinností stavebníka, nebo jím pověřené třetí osoby, založené Všeobecnými podmínkami ochrany VVKs společnosti UPC je stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, odpovědný za veškeré náklady a škody, které společnosti UPC vzniknou porušením jeho povinností.
4. V případě, že budou zemní práce zahájeny po uplynutí doby platnosti příslušného vyjádření, musí být takto neplatné vyjádření aktualizováno. Je třeba požádat o vydání nového vyjádření, které bude podkladem pro následné vytýčení nebo určení polohy VVKs.

II. Součinnost stavebníka při činnostech v blízkosti VVKs

1. Započetí činnosti je stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, povinen oznámit POS (pověřená osoba společnosti InfoTel, spol. s r.o.) a to v dostatečném časovém předstihu (alespoň 10 pracovních dní před zahájením stavebních prací). Oznámení musí obsahovat číslo vyjádření, k němuž se vztahují tyto podmínky.
2. Před započetím zemních prací či jakékoliv jiné činnosti je stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, povinen zajistit vyznačení tras PVVKs na terénu dle polohopisné dokumentace. S vyznačenou trasou PVVKs prokazatelně seznámí všechny osoby, které budou činnosti provádět.
3. Při provádění zemních prací v blízkosti PVVKs je stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, povinen postupovat tak, aby nedošlo ke změně hloubky uložení nebo prostorového uspořádání PVVKs. Odkryté PVVKs je stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, povinen zabezpečit proti prověšení, poškození a odcizení.
4. Při zjištění rozporu mezi vytýčením/údaji o poloze PVVKs a skutečností či při jejím narušení stavebník zastaví pracovní činnost a neprodleně informuje POS, tím není dotčena trestní či hmotná odpovědnost stavebníka za způsobené škody. V pracích lze pokračovat až po projednání a schválení dalšího postupu.
5. Při provádění zemních prací, u kterých nastane odkrytí PVVKs, je povinen stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba před zakrytím PVVKs vyzvat POS ke kontrole. Zához je oprávněn provést až poté, kdy prokazatelně obdržel souhlas POS. Pracovníci stavebníka provádějící zemní práce zhutní zeminu pod VVKs a to uloží před záhozem do pískového lože, vedení bude mechanicky chráněno (cihla, zákrytové desky, další zához proveden tříděnou zeminou), cca 30cm pod definitivním povrchem bude umístěna výstražná folie oranžové barvy.
6. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, není oprávněn manipulovat s kryty kabelových komor a vstupovat do kabelových komor bez souhlasu společnosti UPC.
7. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, není oprávněn trasu PVVKs mimo vozovku přejíždět vozidly nebo Stavební mechanizací, a to až do doby, než PVVKs řádně zabezpečí proti mechanickému poškození. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, je povinen projednat s POS způsob mechanické ochrany trasy PVVKs.
8. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, není oprávněn bez předchozího projednání s POS jakkoliv měnit na trase PVVKs (včetně ochranného pásma) nivelitu terénu, vysazovat trvalé porosty ani měnit rozsah chodníků, parkovišť, komunikací, zpevněných ploch, apod.

9. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, není oprávněn užívat, přemísťovat a odstraňovat technologické, ochranné a pomocné prvky VVKŠ.

10. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, není oprávněn bez předchozího projednání s POS jakkoliv manipulovat s případně odkrytými prvky VVKŠ, zejména s ochrannou skříní optických spojek, optickými spojkami, technologickými rezervami či jakýmkoliv jiným zařízením VVKŠ.

11. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, je povinen každé poškození i krádež VVKŠ neprodleně od okamžiku zjištění takové skutečnosti, oznámit POS.

12. Stavebník nebo jím pověřená třetí osoba, je povinen manipulační a skladové plochy zřizovat v takové vzdálenosti od NVVKŠ (nadzemního vedení veřejné komunikační sítě), aby činnosti na/v manipulačních a skladových plochách nemohly být vykonávány ve vzdálenost menší než 1m od NVVKŠ.

13. Při přepravě nebo manipulaci vysokého nákladu nebo mechanizace pod trasou NVVKŠ je stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, povinen respektovat výšku vedení nad zemí, případně potřebnou změnu výšky vedení projednat s POS.

15) VaK Vsetín

Podmínky pro provádění stavebních prací v blízkosti vodohospodářských zařízení:

Při provádění stavebních nebo jiných prací, jimiž mohou být dotčena vodohospodářská zařízení, je stavebník nebo jím pověřený subjekt povinen v souladu s platnými právními předpisy a normami učinit veškerá opatření, aby nedošlo k ohrožení nebo poškození vodohospodářských zařízení a majetku třetích osob, zdraví a je srozuměn s tím, že:

1. Vodovody a kanalizace pro veřejnou potřebu se zřizují a provozují ve veřejném zájmu a jsou chráněny právními předpisy. Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího lince stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu takto: vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně je ochranné pásmo 1,5 m, vodovodní řady a kanalizační stoky nad průměr 500 mm je ochranné pásmo 2,5 m.

U vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,50 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti ochranného pásma od vnějšího lince potrubí zvyšují o 1,0 m na každou stranu.

2. Při činnostech v blízkosti vodohospodářských zařízení je povinen respektovat ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok tak, aby nedošlo k poškození nebo zamezení přístupu k vodohospodářskému zařízení. Při křížení nebo souběhu zemních prací s vodohospodářským zařízením dodrží ČSN 73 6005 Prostorová úprava vedení technického vybavení v platném znění.

3. Písemně uvědomí nejméně 7 pracovních dnů předem společnost Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s. (dále jen

4. Před zahájením zemních prací zabezpečí vytýčení vodohospodářských zařízení po záhozu. V případě nemožnosti vytýčení zařízení z povrchu budou stavebníkem (investorem) provedeny ručně kopané kontrolní sondy. S vytýčením budou prokazatelně seznámeni pracovníci, kteří budou práce provádět. Vytýčení vodohospodářských zařízení provedou (dle příslušné lokality a sítě) pracovníci společnosti uvedení v příloze pro stavebníka na základě písemné objednávky.

5. Na trase vodohospodářských zařízení (včetně ochranného pásma) není oprávněn měnit niveletu terénu, vysazovat trvalé porosty ani měnit rozsah a konstrukci zpevněných ploch. Na zemní práce do 1m od vnějšího okraje vodohospodářského zařízení nebudou používány mechanické prostředky. Výkop bude proveden ručně se zvýšenou opatrností. Mimo zpevněné plochy není dovoleno přejíždět vodohospodářské zařízení vozidly nebo stavební mechanizací, pokud nebude potrubí včetně ovládacích armatur zabezpečeno proti mechanickému poškození. Způsob mechanické ochrany a změnu nivelety terénu nutno odsouhlasit s pracovníkem společnosti (dle příslušné lokality a sítě) uvedeným v příloze pro stavebníka.

6. Je povinen každé zjištěné, nebo způsobené poškození vodohospodářského zařízení neprodleně oznámit na dispečink společnosti s nepřetržitou službou na telefonu 571 484 041 nebo 571 484 047.

7. Případné poruchy nebo havárie vodohospodářského zařízení (např. prolomení potrubí, sesunutí potrubí, porušení kabelového vedení apod.) v místě křížení nebo souběhu stavby s vodohospodářským zařízením budou v průběhu stavby a také po dobu běžící záruční lhůty odstraněny na náklady stavebníka (investora). Taktéž vzniknou-li následné škody na majetku třetích osob (bytové i nebytové prostory, komunikace, chodníky, zeleň apod.) v průběhu stavby a po dobu záruční lhůty vinou poruchy vodohospodářského zařízení v místě křížení nebo souběhu stavby s vodohospodářským zařízením, bude tato škoda uplatněna u stavebníka (investora).

Orgány státní správy

1) Ministerstvo vnitra – ředitelství hasičského záchranného sboru
Bez podmínek

2) Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje
Bez podmínek

3) Hasičský záchranný sbor Zlínského kraje
Bez podmínek

4) Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje

V souladu s § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. se souhlas váže na splnění těchto podmínek:

1. Z důvodu zajištění ochrany veřejného zdraví před hlukem ze stavební činnosti (§ 82 odst. 2 písm.t) zákona č. 258/2000 Sb., § 30 zákona č. 258/2000 Sb., v návaznosti na § 12 odst. 9 NV č. 272/2011 Sb.), bude stavební činnost probíhat pouze v denní době, a to v období od 07,00 – 21,00 hod. Průběh hlukově významných stavebních a demoličních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu. Pro stavební a demoliční práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.

2. S odkazem na § 124 odst. 1 stavebního zákona KHS požaduje nařídit zkušební provoz stavby v minimální délce 6 měsíců. **Ve zkušebním provozu bude KHS předložen protokol s výsledkem měření hluku po rekonstrukci a zprovoznění dráhy v denní a v noční době v chráněném venkovním prostoru stavby pro bydlení prokazující soulad s § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. a § 12 odst. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (měřicí místo viz hluková studie V1).**

3. S odkazem na § 124 odst. 1 stavebního zákona KHS požaduje nařídit zkušební provoz stavby v minimální délce 6 měsíců. **Ve zkušebním provozu bude KHS předložen protokol s výsledkem měření hluku po rekonstrukci a zprovoznění dráhy v denní a v noční době v chráněném vnitřním prostoru stavby pro bydlení prokazující soulad s § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. a § 11 odst. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (byt správce ve výpravní budově v Hustopečích).**

Projektant: Hygienický limit pro stavební činnosti v noční době je tak nízký ($L_{Aeq,s} = 45$ dB), že neumožňuje použití standardních strojů v blízkosti obytné zástavby ani průjezdy nákladních automobilů. V případě, že je zhotovitel nucen z vážných důvodů provádět stavební činnost v noční době a lze předpokládat nedodržení hygienických limitů, musí požádat příslušný orgán ochrany veřejného zdraví o časově omezené povolení. Orgán ochrany veřejného zdraví časově omezené povolení vydá, jestliže osoba prokáže, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru.

5) Krajská hygienická stanice Zlínského kraje

V souladu s § 77 odst. 1 věta třetí zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se souhlas váže na splnění těchto podmínek:

1. V průběhu realizace stavby budou veškeré demoliční a stavební činnosti prováděny a koordinovány tak, aby v okolním chráněném venkovním prostoru staveb nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti stanovených v § 12 odst. 9 a v příloze č. 3, část B nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Průběh hlukové významných stavebních činností bude organizací prací, personálním a technickým vybavením zkrácen na nezbytně nutnou dobu. Pro stavební práce budou používána pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.
2. Před zahájením užívání stavby bude předložen protokol o analýze vzorku pitné vody odebraného z koncové části nahrazovaného vodovodního řádu (stavební objekt SO 03-27-05) v rozsahu kráceného rozboru dle přílohy č. 5 vyhlášky MZ ČR č.252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů, provedených (včetně odběru) držitelem osvědčení o akreditaci, držitelem osvědčení o správné činnosti laboratoře nebo držitelem autorizace.
3. Před zahájením užívání stavby budou předloženy doklady prokazující vhodnost materiálů pro styk s pitnou vodou, ve smyslu vyhlášky MZ ČR č. 409/2005 Sb., o hygienických požadavcích na výrobky přicházející do přímého styku s vodou a na úpravu vody, ve znění pozdějších předpisů.
4. Během zkušebního provozu stavby bude provedeno měření hluku z dopravy na dráze v měřicích místech chráněného venkovního prostoru staveb situovaných v okolí rekonstruovaného úseku železniční trati č. 280 v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou k prokázání nepřekročení hygienických limitů hluku stanovených pro hluk z dopravy na drahách, chráněný venkovní prostor staveb a pro denní a noční dobu v § 12 odst. 1, 3 a v příloze č. 3, část A nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Výběr měřicích míst bude před provedením měření hluku předem projednán s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
5. Během zkušebního provozu stavby bude provedeno měření hluku z dopravy na dráze v měřicích místech chráněného vnitřního prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 k prokázání nepřekročení hygienických limitů hluku stanovených pro hluk z dopravy na drahách, chráněný vnitřní prostor staveb – obytné místnosti a pro denní a noční dobu v § 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.
6. Během zkušebního provozu stavby bude provedeno měření vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb situovaných v okolí rekonstruovaného úseku železniční trati č. 280 v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou k prokázání nepřekročení hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb – obytné místnosti a pro denní a noční dobu v § 18 v příloze č. 5 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Výběr měřicích míst bude před provedením měření hluku předem projednán s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
7. Měření hluku a vibrací budou provedena v souladu s § 32a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů držitelem osvědčení o akreditaci nebo držitelem autorizace podle § 83c) shora citovaného zákona, a výsledky měření předloženy Krajské hygienické stanici Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.
8. V případě zjištění překročení hygienických limitů hluku z dopravy na drahách stanovených pro chráněný venkovní prostor staveb, pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu a v případě zjištění překročení hygienických limitů vibrací pro denní a noční dobu budou provedena dodatečná protihluková nebo antivibrační opatření k zajištění nepřekročení platných hygienických limitů, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

6) Krajský úřad Olomouckého kraje – odbor dopravy a silničního hospodářství

Dotčení silnic ve vlastnictví Olomouckého kraje musí být projednáno a odsouhlaseno s jejich majetkovým správcem, tj. Správou silnic Olomouckého kraje, příspěvkovou organizací. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích bude záměr projednán a odsouhlasen příslušným orgánem Policie České republiky, Územním odborem Přerov.

V případě potřeby osazení dočasného dopravního značení na silnici I/35 na území Olomouckého kraje bude u Krajského úřadu Olomouckého kraje, jako příslušného správního úřadu požádáno o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci I/35 v souladu s ust. § 77 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Žádost bude podána zhotovitelem stavby v dostatečném časovém předstihu před vlastním zahájením prací, resp. před instalací dopravního značení.

7) Krajský úřad Olomouckého kraje – odbor životního prostředí

Bez podmínek

8) Krajský úřad Zlínského kraje – odbor dopravy a silničního hospodářství

- za podmínky prokazatelného projednání a odsouhlasení navrženého řešení, včetně postupu realizace, s ŘSZK, s akcí souhlasíme.

S pozdravem

9) Krajský úřad Zlínského kraje – odbor životního prostředí

Bez podmínek

10) Městys Hustopeče

Věc


Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou - vyjádření

Městys Hustopeče nad Bečvou Vám na základě Vaší žádosti ze dne 3.8.2018 pod číslem 1351/18-238, sděluje, že ve věci akce „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“, souhlasí s předmětnou stavbou pouze za splnění podmínky realizace protihlukových stěn (PHS) v úseku u lokality Valcha v Hustopeče nad Bečvou. Předmětná lokalita je v platném územním plánu Hustopeče nad Bečvou vedena jako plocha smíšená výrobní, která umožňuje, mimo jiné, bydlení správců objektů a technického personálu.

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí či závazná stanoviska jiných orgánů státní správy, vydávané dle zvláštních předpisů.

MĚSTYS
HUSTOPEČE NAD BEČVOU

-3-


Ing. Júlía Vozáková
starostka městyse

Projektant: Uvedená PHS je zahrnuta do projektu ve stejném rozsahu jako v dokumentaci pro územní řízení.

11) Městys Hustopeče stanovisko k staveništní dopravě

- Před zahájením prací bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu komunikací, bude pořízena fotodokumentace v délce předpokládaného využití.
- Bude provedeno místní šetření za účasti zhotovitele, majitelů pozemků, zástupce investora, z kterého vzejde po vzájemné dohodě přesný rozsah, způsob, režim užívání této komunikace.
- Během stavebních prací budou komunikace udržovány čisté, případné znečištění bude průběžně odstraňováno.
- Na přístupové komunikaci na parcelách č. 1013/1, 1013/2, 1202 v k.ú. Hustopeče nad Bečvou bude po dokončení stavebních prací provedena v celé šíři kompletní výměna asfaltových hutněných vrstev. Délka úpravy bude předem odsouhlasena na základě místního šetření.
- Veškeré okolní plochy v blízkosti komunikace dotčené dopravou ke staveništi budou uvedeny do stávajícího stavu nebo předem sjednaného stavu (urovňání povrchů, osetí travou atd.).

Umístění recyklační základny

- Před zahájením prací bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu komunikace, bude pořízena fotodokumentace na parc.č. 324, ostatní plocha , ostatní komunikace v k.ú. Hustopeče nad Bečvou.
- Bude provedeno místní šetření za účasti zhotovitele, majitelů pozemků, zástupce investora, z kterého vzejde po vzájemné dohodě přesný rozsah, způsob, režim užívání této komunikace.
- Během stavebních prací budou komunikace udržovány čisté, případné znečištění bude průběžně odstraňováno.
- K umístění recyklační základny a manipulačního prostoru bude využito pozemku parc.č. 1194/1 ve vlastnictví České dráhy a.s. tak jak je uvedeno v žádosti. V případě dotčení pozemků parc.č.1015/2 – ostatní plocha a 1015/1 – ostatní plocha ve vlastnictví městyse Hustopeče nad Bečvou bude nutno toto užívání v předstihu projednat v příslušných orgánech městyse.
- Po skončení prací bude na pozemku parc.č. 324 v k.ú. Hustopeče nad Bečvou stávající asfaltový povrch vyspraven a to takovou technologií, která bude, pro výpravy dle typu poškození nejvhodnější veškeré tyto opravy budou předem odsouhlaseny.
- Okolní plochy v blízkosti komunikace dotčené dopravou ke staveništi budou uvedeny do stávajícího stavu nebo předem sjednaného stavu (urovnání povrchů, osetí travou atd.).

12) Městys Hustopeče – souhlas s kácením – podmínka náhradní výsadby

B. Úřad městyse Hustopeče nad Bečvou podle § 9 zákona o ochrany přírody a krajiny ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením výše uvedených dřevin žadateli ukládá provést náhradní výsadbu *25ks Tilia Cordata (velikost 120-150cm) a 25 ks Quercus robur (velikost 120-150cm)* na pozemku parc.č. 1070 v k.ú. Hustopeče nad Bečvou dle pokynů pracovníků Úřadu městyse Hustopeče nad Bečvou a to v termínu do 1 roku od vykácení výše uvedených dřevin

Současně se žadateli ukládá následná péče o vysazené dřeviny v délce 5 let.

13) Městský úřad Hranice – odbor životního prostředí a dopravy – koordinované stanovisko

Odbor životního prostředí dává souhlasné stanovisko za těchto podmínek

1. Zabránění úniku pohonných hmot a stavebních látek do zeminy, vodních toků a podzemních vod,
2. zamezení vzniku většího množství plavenin, které by mohly ovlivnit ekosystém vodního toku,
3. v prostoru staveniště bude zajištěna ochrana stávajících dřevin před poškozením a to jak jejich nadzemních částí, tak jejich kořenového systému,
4. při realizaci akce musí být zabráněno zavlečení, či rozšíření nepůvodních druhů rostlin,
5. v případě zjištění chráněných druhů rostlin nebo živočichů během realizace stavby bude neprodleně kontaktován orgán ochrany přírody,
6. pokud dojde během realizace stavby ke zjištění výskytu zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů, nesmí dojít prováděním stavebních prací ke škodlivému zásahu do jejich vývoje nebo biotopu,
7. před zahájením prací bude kontaktován Český rybářský svaz.

14) Městský úřad ve Valašském Meziříčí – odbor dopravy

Městský úřad Valašské Meziříčí, odbor dopravně správních agend **souhlasí** s vydáním stavebního povolení na předmětnou stavbu **za podmínek**:

1. V případě provádění stavebních prací z profilu pozemních komunikací požádá zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením prací o povolení zvláštního užívání dle ustanovení § 25 odst. 6 písm. c) ZPK.
2. Pokud dojde k ovlivnění bezpečnosti a plynulosti provozu na dotčené pozemní komunikaci doloží zhotovitel současně i návrh přechodné úpravy provozu (dopravní značení) dle ustanovení § 40 odst. 5 písm. c) vyhlášky č. 104/1997 Sb., pro vydání stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci. Návrh bude zpracován dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích), dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a dle technických podmínek v návaznosti na příslušné normy.

15) Městský úřad ve Valašském Meziříčí – odbor územního plánování a stavebního řádu

Souhlas dle §15 stavebního zákona – bez podmínek

16) Městský úřad ve Valašském Meziříčí – odbor životního prostředí – koordinované stanovisko

Souhlas dle zákona č.185/2001 o odpadech za podmínek

Za dodržení následujících podmínek:

- Stavební firma, která je zodpovědná za nakládání s odpady, je povinna je třídit a předat k využití, či zneškodnění pouze do zařízení mající souhlas dle § 14 zákona o odpadech k převzetí odpadů.
- Shromažďování a skladování odpadů musí odpovídat zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a jeho prováděcí vyhlášce č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, třídění odpadů bude prováděno dle vyhlášky č. 93/2001 Sb., o Katalogu odpadů.
- Dodavatel stavby je povinen dle § 16 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech vést evidenci odpadů. Tato evidence a doklady o předání oprávněným osobám budou součástí dokumentace k žádosti o povolení užívání stavby.

Souhlas dle zákona č.114/1992 o ochraně přírody

Souhlas se uděluje za předpokladu, že žadatel zajistí splnění následujících podmínek:

- Kácení dřevin bude provedeno v období vegetačního klidu, od 1. října do 31. března. Ke kácení dřevin rostoucích mimo les s obvodem kmene větším než 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí a zapojených porostů dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin přesahuje 40 m², je nezbytné povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les dle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. O povolení je nutno požádat na příslušném obecním úřadě.

- Při realizaci stavby bude dodržena ČSN 83 9061 (Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).
- V termínu min. 14 dnů před zahájením stavby je nutno písemně informovat MO ČRS Valašské Meziříčí, Podlesí 279, 757 01 Valašské Meziříčí, o datu zahájení stavby, aby nedošlo k ohrožení rybí obsádky v úseku provádění stavby. Před započítím stavebních prací bude v případě potřeby proveden záchranný odlov a transfer ryb z ohrožené oblasti toku, který provede MO ČRS Valašské Meziříčí. Finanční náklady spojené s odlovem a transferem ryb budou účtovány investorovi uvedené stavby jako vyvolaný náklad. Bude-li to v průběhu realizace stavby nutné, musí být záchranný odlov a transfer ryb proveden opakovaně.
- Během přemísťování objemů zemin během stavby je třeba dbát na to, aby nedocházelo k dalšímu šíření invazních druhů rostlin.
- Pro případnou manipulaci s mraveništěm rodu *Formica* sp., které se nachází v drážním km 18,0 po levé straně ze směru Hustopeče n. B. do V.M., je potřeba požádat o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. na Krajském úřadě Olomouckého kraje.
- U rekonstrukce propustků je nutné řešit obě vyústění propustků přírodním způsobem tak, aby živočichové byli do propustků přirozeně naváděni. Obě vyústění propustků musí být bezbariérová, tj. bez překážek větších než 10 cm. Před a za propustkem nesmí být umístěny usazovací jímky s kolmými stěnami. Pro lepší prostupnost propustků je nutné budovat uvnitř po straně propustků migrační lavici z kamene nebo dřeva, která je nad obvyklým průtokem, a která se na krajích propustků svažuje až k přirozenému terénu.
- V blízkosti záměru se vyskytují vhodná místa pro migraci obojživelníků. V případě, že by stavební práce zasahovaly mimo násep železniční trati (např. do zatopených odvodňovacích příkopů) nebo při rekonstrukcích propustků, je třeba provádět tyto práce mimo období rozmnožování obojživelníků – tedy mimo období březen–červen. V případě stavebních zásahů do těchto ploch je nutno zajistit odchyt a transfer obojživelníků a zajistit zamezení migrace obojživelníků k těmto zatopeným plochám před zahájením stavebních prací.
- V místech, kde je nezbytné použít prosklené protihlukové stěny (PHS), je nutno pokrýt prosklené plochy vzory jakýchkoliv tvarů s mezerami 10 cm při vertikálním pokrytí a 5 cm při horizontálním pokrytí. Jednotlivý vzor by měl mít min. velikost 0,5 cm a měl by svojí barvou co nejvíce kontrastovat s čirým sklem, aby byl pro ptáky co nejvíce viditelný.
- Je nutno používat pouze ekologická maziva a zabránit úniku ropných a jiných toxických látek do toku.
- S obsahem tohoto stanoviska bude seznámen dodavatel stavby, který je povinen podmínky stanoviska dodržet.

Projektant: Kácení provede investor mimo stavbu na své náklady. Souhlasy ke kácení zajistil projektant v rámci projektu. Vtokové jímky na propustcích se nezřizují. PHS na mostech uvedené profilování mají.

Souhlas dle zákona 334/1992 o ochraně ZPF – za podmínek

1. V rozhodnutích dle zvláštních předpisů (§ 5 odst. 3 zákona) nesmí plocha dotčených pozemků překročit výměry dané tímto souhlasem a rovněž účel trvalého odnětí půdy pro stavbu: "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou" je závazný. Rozsah

požadovaného záboru ZPF je vymezen ve výkresové části dokumentace: Koordinační situace stavby km 18,600-20,400, Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, datum: červen 2017, zak. číslo MCO: 17-020-230-PD, vypracoval, navrhl: Ing. Pavel Kučera, Zdeněk Kraus.

2. Ukládá se povinnost řídit se zásadami ochrany zemědělského půdního fondu, odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu.
3. Orgánem ochrany zemědělského půdního fondu **nebude** osobě – Správě železniční dopravní cesty, s. o., které svědčí oprávnění k záměru, pro který byl vydán souhlas s odnětím zemědělské půdy, po nabytí právní moci rozhodnutí, která budou ve věci vydána podle zvláštních právních předpisů (zákon č. 183/2006, Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů), **předepsán samostatným rozhodnutím odvod stanovený za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu a to v souladu s ustanovením § 11a odst. 1 písm. a), kdy odvody za trvale odňatou půdu se nestanoví, jde-li o odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pro stavby drah včetně jejich součástí, je-li stavebníkem a následně vlastníkem stát. Povinný k platbě odvodů je povinen orgánu ochrany zemědělského půdního fondu MěÚ Valašské Meziříčí, který vydal souhlas s odnětím, doručit dle ust. § 11 odst. 4 písm. a) zákona, kopii pravomocného rozhodnutí, pro které je souhlas s odnětím podkladem a to do šesti měsíců ode dne jeho platnosti.**
4. Před započatím stavby vytyčit v terénu hranice trvalého záboru zemědělské půdy.
5. Žadatel je povinen při stavební činnosti skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy, popřípadě i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy. Před zahájením stavby bude z plochy trvalého záboru zemědělské půdy na pozemcích parc. č. 222/3, 222/5, 222/6, 222/8, 246 v k. ú. Příluky skryta ornice a další zúrodnění schopné kulturní vrstvy zeminy o mocnosti 0,15-0,2m (na základě pedologického průzkumu) z plochy 852m², což odpovídá cca 171m³ (852m²*0,2m). Skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy z ploch určených k záboru bude uchována na deponiích tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení. Vzhledem k průměrné kvalitě bude skrytá zemina po ukončení prací využita k rekultivaci dotčených ploch v rámci vegetačních úprav. Skrytá zemina bude rozprostřena v max. vrstvě 10cm.
Na ostatních pozemcích dotčených stavbou se dle podkladů žádosti nenachází biologicky aktivní vrstva půdy. Zábor se nachází v bezprostřední blízkosti železniční trati (mezi tratí a obhospodařovanou půdou), případně je přímo součástí tělesa trati (jedná se pouze o formální zábor – úpravu stavu v katastru nemovitostí). V souladu s ustanovením § 8 odst. 1 písm. a) zákona se u těchto pozemků uděluje výjimka z povinnosti provést skrývku kulturních vrstev půdy z důvodu zařazení do druhu pozemku ostatní plocha, pokud pozemky nelze zemědělsky obdělávat.
6. Při umísťování technické infrastruktury mimo plochy trvalého záboru zemědělské půdy uvede stavebník dotčené plochy do původního stavu.
7. Investor učiní opatření, během provádění činností souvisejících se stavbou, k zabránění úniku pevných, kapalných a plyných látek poškozujících zemědělský půdní fond a jeho vegetační kryt.
8. K dočasnému využití zemědělské půdy k nezemědělským účelům na dobu kratší než 1 rok, není třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF k odnětí. Investor nejméně 15 dnů předem písemně oznámí příslušnému orgánu ochrany ZPF zahájení prací.
9. Tento souhlas musí být závaznou součástí rozhodnutí, která budou ve věci vydána podle stavebního zákona. Platnost tohoto souhlasu bude totožná s platností těchto rozhodnutí a prodlužuje se současně s prodloužením jejich platnosti (§ 10 odst. 1 zákona).
10. Souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pozbývá platnosti uplynutím 3 let ode dne jeho oznámení žadateli, nestal-li se podkladem pro řízení podle zvláštních právních předpisů (§ 10 odst. 3 zákona).
11. Podkladem pro zápis změny druhu pozemku v katastru nemovitostí je rozhodnutí vydané podle zvláštních právních předpisů (§ 10 odst. 4 zákona).

Souhlas dle zákona 289/1995 o lesích – za podmínek

Souhlas se uděluje za těchto podmínek:

1. Vlastníkům pozemků určených k plnění funkce lesů nesmí být znemožněno z důvodu stavby, či její existence, zajišťovat lesní dopravu (vyklizování a přibližování dříví), či omezovat jakýmkoliv způsobem hospodaření v lesích.
2. Nesmí být narušována síť lesních cest, meliorací a hrazení bystřin v lesích a jiná zařízení sloužící lesnímu hospodářství, v případě nezbytného omezení jejich funkcí musí být uvedena do původního stavu, a není-li to možné, zajištěno odpovídající náhradní plnění.
3. V souvislosti s provedením výše uvedené stavby **nesmí být dotčeny sousední pozemky určené k plnění funkcí lesa, které nejsou uvedeny v předložené dokumentaci.** Zároveň upozorňujeme, že je nutno dbát základních povinností k ochraně pozemků určených k plnění funkce lesů, uvedených v § 13 lesního zákona.
4. Pokud stavbou dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa, je nutno před vydáním územní rozhodnutí nebo stavebního povolení k výše uvedené stavbě samostatně požádat příslušný orgán státní správy lesů o odnětí nebo omezení využívání pozemků pro plnění funkcí lesa podle § 15 a § 16 lesního zákona.
5. Souhlas se uděluje na dobu platnosti stavebního rozhodnutí.

Souhlas dle zákona 13/1997 o pozemních komunikacích – za podmínek

Městský úřad Valašské Meziříčí, odbor dopravně správních agend **souhlasí s žádostí o stavební povolení na předmětnou stavbu za podmínek:**

1. Z důvodu uložení vedení do silničního pozemku a provádění stavebních prací z profilu silnice požádá zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením prací o povolení zvláštního užívání silnice dle ustanovení § 25 odst. 6 písm. c) ZPK.
2. Z důvodu ovlivnění bezpečnosti a plynulosti provozu na dotčené silnici, doloží zhotovitel současně i návrh přechodné úpravy provozu (dopravní značení) dle ustanovení § 40 odst. 5 písm. c) vyhlášky č. 104/1997 Sb., pro vydání stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci. Návrh bude zpracován dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích), dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a dle technických podmínek v návaznosti na příslušné normy.

17) Městský úřad ve Valašském Meziříčí – rozhodnutí o kácení

p o v o l u j e

Správě železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha-Nové Město, IČ: 70994234 v zastoupení MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 779 00 Olomouc, IČ: 64610357 v zastoupení Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, IČ: 25873962, **pokácení dřevin uvedených v Seznamu dřevin, který je součástí tohoto rozhodnutí.** Jako podmínka pro výkon povolované činnosti se stanoví, že kácení lze provést pouze v době vegetačního klidu, tj. konkrétně od 1. října do 31. března kalendářního roku, po nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Projektant : náhradní výsadba nebyla stanovena.

18) Obec Choryně – vyjádření ke stavbě

Bez podmínek

19) Obec Choryně – kácení

Termín pro provedení kácení : období vegetačního klidu – 1. října až 31.března běžného roku

Současně se stanovují podmínky :

- Na základě § 9 odst 2 Zákona 114/1992 Sb. Projednat s vlastníkem pozemku náhradní výsadbu dřevin na parc. 590/8 v k.ú. Choryně v počtu 8 ks listnaté dřeviny (lípa srdčitá), a to v termínu do 31.12.2019.

20) Obec Lešná – vyjádření ke stavbě

Bez podmínek

21) Obec Lešná – kácení

Kácení bude provedeno v období vegetačního klidu od 1. října do 31. března, po nabytí právní moci tohoto rozhodnutí. V případě, že je nezbytně nutné výše uvedené dřeviny pokácet dříve je nutné dodržet přirozené hnízdní ptáků a neporušit § 5a zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Kácení bude provedeno při splnění následujících podmínek:

1. Pokácení provede žadatel (vlastník) na vlastní náklady a nebezpečí
2. Pokácení bude provedeno tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví osob a majetku dalším stranám
3. Bude provedena náhradní výsadba dřevin jako kompenzace ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin

Parcely určené pro náhradní výsadbu: pozemek p. č. 575, 168 v k. ú. Lhotka nad Bečvou. Náhradní výsadba bude provedena nejpozději do 31.12.2021 včetně.

22) Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje – souhlas se stavbou

Bez podmínek.

23) Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje – nadjezd km 17.3

Bez podmínek

24) Krajské ředitelství policie Zlínského kraje – souhlas se stavbou

- zhotovitel před zahájením prací, předloží na DI PČR Vsetín návrh přechodného dopravního značení, zpracovaný dle zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích TP-66 a zažádá příslušný silniční úřad o vydání stanovení přechodné úpravy provozu v případě, že uvedenými pracemi budou dotčeny přilehlé komunikace, či dojde k omezení provozu na těchto komunikacích;

25) Povodí Moravy – vyjádření ke stavbě

s t a n o v i s k o:

a) Z hlediska zájmů daných platným Národním plánem povodí Dunaje a Plánem dílčího povodí Moravy (ustanovení § 24 až § 26 vodního zákona) je uvedený záměr možný, protože lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení chemického stavu a ekologického stavu/potenciálu dotčených útvarů povrchových vod a chemického stavu a kvantitativního stavu útvarů podzemních vod, a že nebude znemožněno dosažení jejich dobrého stavu/potenciálu.

Toto hodnocení vychází z posouzení souladu daného záměru s výše uvedenými platnými dokumenty.

b) Z hlediska dalších zájmů chráněných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, souhlasíme s uvedeným záměrem.

Upozorňujeme:

1. Stavebník podstupuje riziko možných následků vyplývajících ze stavby v záplavovém území a je si plně vědom podmínek vodního zákona a odpovědnosti za způsobené škody (§ 52 - povinnosti vlastníků staveb a zařízení v korytech vodního toku nebo sousedících s nimi, § 85- odpovědnost za způsobené škody při neplnění povinností). Povodí Moravy, s.p. nenese odpovědnost za případné škody způsobené průchodem velkých vod při povodňových průtocích a nebude se na jejich odstranění podílet.
Veškerá rizika možných povodňových škod nese investor, resp. vlastník stavby
2. Odpad ze stavby bude likvidován v souladu se zákonem č.185/2001 Sb.
3. Stavbou nesmí dojít ke zhoršení stávajících odtokových poměrů v dotčeném území.
4. Používané mechanizační prostředky musí být v dobrém technickém stavu a budou dodržována preventivní opatření k zabránění případným úkapům či únikům ropných látek.

II. Vyjádření správce vodního toku Bečva a drobných vodních toků

Jako správce vodního toku (Povodí Moravy,s.p., závod Horní Morava, provoz Valašské Meziříčí) s předloženým záměrem souhlasíme za podmínek:

1. V případě, že při budování sjezdů do koryta bude poškozeno stávající břehové opevnění, bude toto opevnění uvedeno do původního stavu na náklady investora.
2. Během provádění prací nesmí dojít k dotčení vodních toků, jejich znečištění stavebním odpadem a dalšími látkami nebezpečnými vodám. Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány na břehu ani v blízkosti vodních toků, aby nemohlo dojít k erozivnímu smyvu.
3. Pro provádění stavby bude zpracován havarijní plán (§ 39 zákona č.254/2001 Sb.). Schválený plán bude v jednom vyhotovení před zahájením stavby předán na vodohospodářský dispečink Povodí Moravy, s.p. V plánu bude uveden zhotovitel a termíny provádění.
4. Případné kácení břehového porostu podél vodního toku je nutno odsouhlasit příslušným orgánem ochrany přírody a přímým správcem vodního toku.
5. Přímému správci, tj. Povodí Moravy, s.p., provozu Val. Meziříčí (Ing. Michal Poruba, tel. 571 685 092, m. 725041630, poruba@pmo.cz) bude v dostatečném časovém předstihu min. týden oznámeno zahájení a ukončení prací na propustcích, správce bude přizván k předání staveniště a ke kontrolním dnům. Veškeré aktivity v korytě a do vzdálenosti 8 m od břehové hrany budou odsouhlaseny ve stavebním deníku.
6. Po ukončení stavebních prací musí být dotčené pozemky uklizeny a veškerý přebytečný materiál a odpad z koryta toku a jeho okolí odstraněn.
7. Přímý správce bude přizván k závěrečné kontrolní prohlídce stavby, kde mu bude předáno zaměření skutečného provedení stavby (ve výšk. systému Balt. po vyrovnání s navázáním na JTSK) v tištěné i digitální formě, rozsah bude upřesněn na posledním kontrolním dnu.
8. Povodí Moravy, s.p. nebude přebírat žádný objekt související se stavbou do své správy ani majetku (tj. nebude přebírán do majetku ČR, ke kterému má právo hospodaření Povodí Moravy, s.p.).

26) Povodí Moravy – související stavby

Bez podmínek

27) Povodí Moravy – havarijní a povodňový plán

Bez podmínek

28) Ředitelství silnic Zlínského kraje

ŘSZK **souhlasí** s vydáním stavebního povolení na výše uvedenou stavbu a při realizaci požaduje dodržet zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, prováděcí vyhlášku č. 104/1997 Sb. a dále tyto podmínky:

- Zhotovitel požádá před zahájením stavebních prací o souhlas se zvláštním užíváním a s přechodnou úpravu provozu na silnici III/03562 a III/03564.
- Povolení ke zvláštnímu užívání komunikace, stanovení k přechodné úpravě provozu a k místní úpravě provozu vydá MěÚ Valašské Meziříčí, Odbor dopravně správních agend.
- V místě nového chodníku bude podél silnice III/03562 umístěn dvouřádek z žulové kostky a betonové svodidlo na betonovém základu. Okraj svodidla bude umístěn 4,0 m od osy vozovky.
- Mezi nově osazenou chodníkovou obrubou a zpevněnou částí vozovky, která bude zařezána, bude provedena nová konstrukční vrstva vozovky ve složení: 30 cm šterkodrt',

12 cm ACL 16, 7 cm ACL 22 a 5 cm ACO 11. Styčná spára mezi starou a novou vrstvou ACO bude prořezána a zalita pružnou modifikovanou zálivkou.

- Stavební materiál ani zemina z výkopu nebude skladován na vozovkách silnic III. třídy.
- Práce v silničních pozemcích mohou být prováděny pouze v období od 1. 4. do 31.10.
- Staveniště bude označeno a zabezpečeno tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti silniční dopravy a k ohrožení účastníků silničního provozu, zejména chodců.
- Za uložení kabelu veřejného osvětlení do silničního pozemku silnice III/03564 protlakem uhradí investor jednorázovou náhradu ve výši 300,- Kč/bm + DPH, splatnou před vydáním souhlasu k povolení zvláštního užívání z důvodu provádění stavebních prací.
- Před zahájením stavebních prací na silničním pozemku požádat zástupce ŘSZK o předání staveniště (předmětného úseku silnice), což bude provedeno formou sepsání příslušného protokolu.
- Po dokončení stavby požádat zástupce ŘSZK o zpětné převzetí staveniště (předmětného úseku silnice), což bude provedeno formou sepsání příslušného protokolu.
- Zhotovitel zaplatí finanční náhradu za dočasné omezení užívání silničního tělesa - zábor jízdního pruhu vozovky, splatnou před protokolárním převzetím předmětného úseku silnice zpět pracovníkem ŘSZK.
- Vlastník chodníku se zavazuje strpět na této nemovitosti umístění dopravních značek a jiných zařízení ve správě ŘSZK.
- V rámci staveništní dopravy na silnicích III. třídy budou využívány jen sjezdy a komunikace se snadno čistitelným vozovkovým krytem, a které svým zpevněním vyhovují předpokládanému zatížení dopravou.

29) Správa silnic Olomouckého Kraje

Bez podmínek – stanovisko odkazuje na předchozí vyjádření SSOK. Technické řešení nadjezdu v km. 17.3 bylo s SSOK jako s budoucím vlastníkem projednáno viz následující část zápisu z 19.4.2018, které se konalo na SSOK Lipenská 120, Olomouc.

AD2) Most ev. č. 03561 – 2, přes ČD Hustopeče nad Bečvou (SO 02-19-06)

- u jednání přítomen Ing. Možíšek, p. Vlček a projektant Ing. Kamil Jordan z Moravia Consult Olomouc a.s.
- přestavba mostu je vyvolána stavbou modernizací železniční trati v úseku Valašské Meziříčí. – Hustopeče nad Bečvou a jedná se o vyvolanou investici. Rekonstrukce objektu tedy bude součástí stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou (Investorem SŽDC)
- stávající most bude z důvodu nedostatečné podjezdové výšky zdemolován a nahrazen novým
- nový most bude o jednom poli a délce 25,0m. Spodní stavba bude železobetonová masivní, založená na velkopřůměrových pilotech doplněné o šikmé mikropiloty. Nosná konstrukce bude ocelový plnostěnný svařovaný parapetní nosník s dolní mostovkou. Prostorové uspořádání dvoupruh bez chodníků, volná šířka 6,0m.