



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, S.O., DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1 STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD (ORGANIZAČNÍ JEDNOTKA)		tel. : +240 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	23 TRAKČNÍ VEDENÍ	VEDOUcí PROF. SKUPINY ING. JIŘÍ MOLÁK	ŘEDITEL ING. JIŘÍ MOLÁK	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY ING. FRANTIŠEK MRÁZ		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO DLE PŘÍLOH	KONTROLOVAL ING. KAMIL CHMELA	
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: FRÝDEK—MÍSTEK, FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ		STUPEŇ: PROJEKT STAVBY	
REVITALIZACE TRATI FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ - VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ			ZAK. ČÍSLO 14057-01-1114	ARCH. ČÍSLO
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 11/2014	
			ČÁST DOKUM. PŘÍLOHA B. B.1	
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				

B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B.1.1	<i>Charakteristika stavebního pozemku.....</i>	2
B.1.2	<i>Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů.....</i>	6
B.1.3	<i>Stávající ochranná a bezpečnostní pásma.....</i>	7
B.1.4	<i>Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.....</i>	8
B.1.5	<i>Vliv stavby na okolní st. a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtok. pom. v území.....</i>	8
B.1.6	<i>Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin</i>	9
B.1.7	<i>Požadavky na max. zábory ZPF nebo PUPFL (dočasné / trvalé).....</i>	8
B.1.8	<i>Územně tech. podmínky (zejména možnost nap. na stávající dopr. a tech. infrastrukturu).....</i>	10
B.1.9	<i>Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.....</i>	11
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	11
B.2.1	<i>Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek</i>	11
B.2.2	<i>Celkové urbanistické a architektonické řešení.....</i>	11
B.2.3	<i>Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby.....</i>	12
B.2.4	<i>Bezbariérové užívání stavby.....</i>	12
B.2.5	<i>Bezpečnost při užívání stavby.....</i>	12
B.2.6	<i>Základní technický popis staveb.....</i>	12
B.2.7	<i>Technická a technologická zařízení</i>	44
B.2.8	<i>Požární bezpečnostní řešení</i>	59
B.2.9	<i>Zásady hospodaření s energiemi.....</i>	59
B.2.10	<i>Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí</i>	59
B.2.11	<i>Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí</i>	60
B.3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	60
B.4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	60
B.5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	60
B.6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	60
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA	62
B.8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	62
B.9	PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK.....	62
B.10	ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY	63

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

Území je v současnosti využito tělesem celostátní železniční dráhy č. 323 a má charakter plochy dopravy. Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách.

Přírodní podmínky

Podle Biogeografického členění ČR (Culek, 1996) zasahuje trať na území Podbeskydského a částečně i Beskydského bioregionu.

1.1 Podbeskydský bioregion 3.5

Bioregion leží na východě Moravy na Hranicích se Slezskem, zabírá východní část geomorfologických celků Podbeskydská pahorkatina a Moravská brána a na severovýchodě zasahuje do Polska. Plocha bioregionu v ČR je 949 km².

Je tvořen vlhkou pahorkatinou na měkkých sedimentech (vč. ledovcových), z níž vystupují ostře kopce z pískovcového flyše. Převažuje 4. bukový stupeň, na jižních svazích se nachází i 3. dubovo-bukový stupeň. Území je tedy tvořeno mozaikou hájové bioty (smíšený karpatský a hercynský vliv) a karpatského bukového lesa, zčásti se zde projevuje i vliv polonské podprovincie. Biota je obohacena řadou horských druhů, splavených ze sousedních Beskyd. Na vápencích jsou malé ostrůvky méně náročné teplomilné flóry a fauny. V současnosti převažuje orná půda, hojně jsou vlhké louky, v lesích kulturní smrčiny se zbytky bučin.

Flóra je ovlivněna četnými oreofyty z Beskyd. Hlavním znakem je výskyt lokálních mezních prvků. Pro Podbeskydský bioregion je charakteristická mozaiková fauna předkarpatských pahorkatin.

1.2 Beskydský bioregion 3.10

leží na pomezí východní Moravy, Slezska v ČR, Slovenska a Polska. Zabírá geomorfologický celek Moravskoslezské Beskydy, Jablunkovské mezihoří a Slezské Beskydy, bioregion je protažen ve směru ZJZ – VSV.

V potenciální vegetaci převládají květnaté bučiny. Pro vyšší polohy (nad 900 m, v inverzích i níže) jsou charakteristické horské acidofilní bučiny a v nejvyšších polohách (Kněhyně) fragmenty horských smrčín. Lokálně se v nižších osídlených částech vyskytují také acidofilní bučiny podhorského typu. Na extrémních svazích se místy vyvinuly suťové lesy, ve vyšších polohách ojediněle i analogické kapradinové. V údolích jsou fragmenty horských olšin, u menších toků fragmenty jasanových luhů, v erozních rýhách a na lesních prameništích olšové jasaniny. Zřídka se na prameništích v inverzních polohách vyskytují podmáčené rašelinné smrčiny. Přirozené bezlesí prakticky chybí.

Náhradní přirozená vegetace na částečně odlesněných hřebenech i v odlesněných submontánních polohách inklinuje ke smilkovým pastvinám, rozšířené jsou i brusnicové lemy. V rozevřených údolích při úpatí jsou luční cenózy svazů Calthion, řídce Molinion, vzácně na prameništích i Caricion fuscae. Na ojediněle se vyskytujících rašeliništích jsou fragmenty vegetace svazu Sphagnion medii. Tento bioregion má jako jediný v ČR převažující horskou západokarpatskou biotu. V místech přechodu do okolních bioregionů na okraji pohoří se místy nacházejí bikové bučiny.

B.1.1 CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU

Stavební pozemky stavby revitalizace mají charakter stavby provozované dráhy. Velká většina pozemku je vedená dle katastru nemovitostí způsobem využití jako „dráha“. Vlastní železniční trať prochází, nebo se nachází v blízkosti zvláště chráněných území (zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztahený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. V zájmovém území stavby se nacházejí:

5.1 Natura 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště (např. rašeliniště, skalní stepi nebo horské smrčiny apod.) na území EU. Česká republika sjednotila národní ochranu přírody s právními předpisy EU z důvodu svého členství v EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- 1) Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích)
- 2) Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Nejbližší ptačí oblastí je **PO Beskydy CZ0811022** (cca 2 km J od trati). Převážně lesnímu charakteru oblastí (lesy pokrývají cca 90 % území) odpovídá skutečnost, že všech devět druhů přílohy I, pro které je ptačí oblast navržena, jsou lesní druhy, z nichž některé vyžadují pralesovitý charakter porostů. Nejvýznamnější z nich jsou strakapoud bělohřbetý (*Dendrocopos leucotus*) a puštík bělavý (*Strix uralensis*) s největšími populacemi v rámci České republiky. Početné a stabilní jsou populace čápa černého (*Ciconia nigra*), jeřábka lesního (*Bonasa bonasia*), žluny šedé (*Picus canus*), datle černého (*Dryocopus martius*) a lejska malého (*Ficedula parva*) a kulíška nejmenšího (*Galucidium passerinum*). V minulosti Beskydy patřily k oblastem s nejvyššími počty tetřeva hlušce (*Tetrao urogallus*) v ČR.

V rámci navržené ptačí oblasti byly známy desítky tokanišť a počty jedinců se odhadovaly na stovky. Současná populace představuje jen pouhý zlomek tohoto stavu, přesto stále dává naději uchování druhu i do budoucna za předpokladu, že budou rychle realizována potřebná opatření. Datlík tříprstý (*Picoides tridactylus*) vyhledává hlavně klimaxové smrčiny pralesovitého charakteru v nejvyšších polohách, ale je schopen Zahnízdit i ve smrkových monokulturách vyšších poloh.

V širším okolí se nalézají následující EVL:

Nejbližší se nachází **EVL Beskydy CZ0724089** (cca 25 m J od trati). Lokalita zahrnuje širokou škálu biotopů od mezofilních bučin v submontánním vegetačním stupni až po klimaxové smrčiny v nejvyšších supramontánních polohách. Území je cenné svou velkou rozlohou a zároveň spojitostí přirozených biotopů. Rozsáhlejší plochy přirozených porostů horského a vysokohorského lesa ve věku 160-180 let se dochovaly na vrcholech Kněhyně, Čertova Mlýna a Noříčích hor a na úbočí Radhoště a Čertova Mlýna. Stromové patro je v nich věkově diferencované, alespoň do jisté míry je zachován přirozený biologický cyklus živin. V území je dochována populace původního horského ekotypu smrku ztepilého. V bučinách je významné přirozené zastoupení jedle bělokoré, která však na většině plochy nemá přirozeně zajištěnou obnovu následné generace.

Přírodovědně cenné louky a pastviny dnes nalezneme především v oblasti Javorníků a Vsetínských vrchů. Dodnes se zachovaly tzv. orchidejové louky, kde se nachází další druhy chráněných rostlin. Luční mokřady, rašelinná a slatinná prameniště jsou v krajině stále vzácnější. Hostí řadu významných druhů jako je prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*), kruštík bahenní (*Epipactis palustris*), tolíje bahenní (*Parnassia palustris*), všivec bahenní (*Pedicularis palustris*), rosnatka okrouhlolistá (*Drosera rotundifolia*), skřípinka smáčkutá (*Blysmus compressus*), kyhanka sivolistá (*Andromeda polifolia*), vachta trojlístá (*Menyanthes trifoliata*), bařička bahenní (*Triglochin palustre*) aj. EVL Beskydy představuje velmi významný relativně ucelený lesní komplex karpatské oblasti, což se projevuje i na výjimečnosti beskydské fauny v rámci ČR. Nejedná se pouze o velké šelmy, které se sem šíří z východnějších oblastí Karpat, ale také o velkou skupinu karpatských prvků ze skupiny bezobratlých. Typický je také výskyt lesních druhů živočichů, pro které již okolní krajina mimo EVL (CHKO) neposkytuje vhodné prostředí pro jejich existenci. Dále se zde vyskytuje mnoho významných druhů obývajících mokřady, oligotrofní horské bystřiny a pozůstatky původních divočiných toků (někteří drabčíci a střevlíci). S mnoha druhy se mimo EVL Beskydy v ČR vůbec nesetkáme, jiné druhy se mimo EVL vyskytují velmi vzácně a ojediněle.

Dále **EVL CZ0813462 Řeka Ostravice** (cca 650 m V od trati), v jejímž údolí jsou nejzajímavější poměrně četné šterkové lavice s třtinou pobřežní (*Calamagrostis pseudophragmites*), fragmenty jasanovo-olšových luhů, vrbové křoviny hlinitých a písčitých náplavů a vrbové křoviny šterkových náplavů. Z významnějších druhů zde rostou kyčelnice devítilistá (*Dentaria enneaphyllos*), kyčelnice žláznatá (*Dentaria glandulosa*), měsícnice vytrvalá (*Lunaria rediviva*), udatna lesní (*Aruncus vulgaris*), pryšec mandloňovitý (*Euphorbia amygdaloides*), vrba hlošinovitá (*Salix elaeagnos*). V povodí Odry tok Ostravice představuje velmi významnou lokalitu vranky obecné (*Cottus gobio*).

Ve vzdálenosti 780 m jižně od trati se nachází **EVLK CZ0813470 Štěrbův rybník a Malý Bystrý potok**. Reliéf lokality je tvořen mělkým údolím JV-SZ směru na dně s vodotečí. Ve východní části území se nachází malý rybník. Území zahrnuje potok s doprovodnými porosty údolního jasanovo-olšového luhu a Štěrbův rybník bez vyvinuté makrofytní vegetace. Jedná se o významnou lokalitu kuňky žlutobřiché (*Bombina variegata*) regionálního významu.

Lokality soustavy NATURA 2000 (EVL nebo PO) se přímo v zájmovém území stavby nenacházejí. Dle stanoviska Krajského úřadu Moravskoslezského kraje č.j. KUOK 30498/2013, spisová značka KÚOK/29938/2013/OŽPZ/7498 ze dne 27.3.2013 a Správy CHKO Beskydy č.j. 745/JS/13 ze dne 10.4.2013 **nemůže mít dle § 45i zákona řešený záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.**

Zvláště chráněná území

Zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) jsou vyhlášována v kategoriích, určených v § 14 zákona takto: národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP), přírodní památky (PP). ***Záměr nepřichází do přímého kontaktu s žádným z výše uvedených ZCHÚ.***

Nejvýznamnějším velkoplošným ZCHÚ v blízkosti trati (v délce cca 200 m hraničí s drážním pozemkem u Kunčic pod Ondřejníkem) je ***Chráněná krajinná oblast (CHKO) Beskydy***, která byla vyhlášena 5. března 1973 výnosem MK ČSR č. j. 5373/1973.

Chráněná krajinná oblast Beskydy se rozkládá v členité hornatině Vnějších Západních Karpat, zaujímá téměř celé území Moravskoslezských Beskyd, podstatnou část Vsetínských vrchů a moravskou část Javorníků tvořících hranici ze Slovenskem. Zde na ni bezprostředně navazuje CHKO Kysuce. CHKO Beskydy je svou rozlohou největší chráněnou krajinou oblastí v České republice. Důvodem vyhlášení CHKO Beskydy byly její výjimečné přírodní hodnoty, zejména původní horské pralesovité porosty s výskytem vzácných karpatských živočichů a rostlin, druhově pestrá luční společenstva, unikátní povrchové i podzemní pseudokrasové jevy a rovněž mimořádná estetická hodnota a pestrost ojedinělého typu krajiny vzniklého historickým soužitím člověka s přírodou v tomto území. Význam chráněné krajinné oblasti Beskydy je podtržen vyhlášením 50 maloplošných zvláště chráněných území (7 národních přírodních rezervací, 20 přírodních rezervací a 23 přírodních památek), územním překrytím CHKO s mezinárodně významným ptačím územím (IBA) a s chráněnou oblastí přirozené akumulace vod. Jsou zde vymezeny 4 zóny odstupňované ochrany. Nepředpokládá se dotčení tohoto ZCHÚ stavbou.

Nejbližším maloplošným ZCHÚ je ***přírodní rezervace (PR) Les Na Rozdílne***, který se nachází cca 500 m jižně od trati. Jedná se o smíšený porost v jihozápadní části lesního komplexu Rakovec východně od Frenštátu pod Radhoštěm. Jako přírodní rezervace byla tato oblast vyhlášena v roce 1999 na rozloze 30,76 ha. Předmětem ochrany je geneticky hodnotný, více než stoletý smíšený lesní porost s volným zápojem, ve kterém převládá smrk ztepilý (*Picea abies*), hojná je jedle bělokorá (*Abies alba*), buk lesní (*Fagus sylvatica*), dub letní (*Quercus robur*) a lípa malolistá (*Tilia cordata*). V bylinném patře se objevuje žebrovice různolistá (*Blechnum spicant*). Z ohrožených druhů zde dlouhodobě hnízdí čáp černý (*Ciconia nigra*), lejsek bělokrký (*Ficedula hypoleuca*) a krkavec velký

(Corvus corax). Zoologické průzkumy realizované v roce 2010 potvrdily výskyt ještěrky živorodé (Zootoca vivipara) a slepýše křehkého (Anguis fragilis). Území je součástí většího komplexu zralých lesních porostů s hodnotou ekologickou, genetickou a krajinnou. Zásahy se omezují na jednotlivý výběr, aby charakter biotopu byl maximálně zachován. Cílem postupné obnovy je dosažení druhově původní skladby.

Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek (VKP) je definován zákonem o ochraně přírody a krajiny č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) jako „ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability.“ VKP jsou vymezeny ve dvou rovinách:

- ***VKP ze zákona*** – jsou jimi veškeré lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.
- ***Registrované VKP*** – mohou se jimi stát jiné části krajiny, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin apod. Registraci VKP (§ 6 zákona a § 7 vyhlášky č. 395/1992 Sb. k tomuto zákonu, dále jen vyhláška) provádějí příslušné orgány ochrany přírody (tj. obce s pověřeným obecním úřadem) zápisem do seznamu VKP a vydáním rozhodnutí o jeho registraci.

Registrované VKP nejsou v místě stavby evidovány.

Při realizaci stavby je předpoklad dotčení pozemků PUPFL v co nejmenší možné míře a v několika úsecích zasahuje do ochranného pásma lesa. Železniční trať v několika místech hraničí se souvislým lesním porostem, do lesů však při rekonstrukci trati nebude zasahováno, může pouze dojít k ojedinělému kácení vzrostlých stromů v těsné blízkosti trati, v ochranném pásmu dráhy. VKP ze zákona na území stavby, které budou dotčeny, tvoří především vodní toky křížící trať. Významné zásahy do toků se nepředpokládají.

VKP tzv. neregistrované - vodní toky dotčené stavbou

- 86,717 Bezejmenný tok křížení nová nosná konstrukce na stávajících opěrách
- 86,889 Bystrá křížení nová nosná konstrukce na stávajících opěrách
- 87,531 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 88,120 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 88,559 Rakovec křížení bez zásahu
- 89,451 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 89,840 Žlabový potok křížení bez zásahu
- 90,209 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 91,688 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 91,867 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 92,678 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 93,687 Občasná vodoteč křížení bez zásahu
- 93,250 – 94,000 Tichávka vpravo podél trati bez zásahu
- 94,228 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 94,369 Kolanka křížení bez zásahu
- 94,927 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 95,062 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 95,226 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
- 95,725 Frýdlantská Ondřejnice křížení bez zásahu
- 96,436 Stanovec křížení bez zásahu
- 96,995 Bezejmenný tok křížení přestavba při zachování světlých rozměrů otvoru (šířka 1500 mm)
- 97,327 Bezejmenný tok křížení bez zásahu

97,575 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
97,861 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
98,049 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
98,270 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
98,424 Bezejmenný tok křížení přestavba mostního objektu na železobetonový polorám
98,925 Bezejmenný tok křížení bez zásahu
99,586 Bezejmenný tok křížení bez zásahu

Památné stromy

Památné stromy a stromořadí vyhláší orgán ochrany přírody dle § 46 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů, k zásahu do těchto prvků je třeba souhlasu tohoto orgánu. V místě stavby se nenacházejí památné stromy dle § 90, odst. 8 zákona.

Nejbližší se nachází dva památné stromy. Je to *Kunčická lípa* - lípa velkolistá (*Tilia platyphyllos* Scop.) která má obvod kmene 550 cm a nachází se v oploceném parčíku po levé straně silnice z Kunčic do Frenštátu ve vzdálenosti cca 30 m severně od trati.

Dalším památným stromem je *Dub MUDr. Storch*. Jedná se o dub letní (*Quercus robur*), s obvodem kmene 380 cm a nachází cca 80 m severně od trati v mírném svahu v oplocené zahradě u vily Běla v Kunčicích pod Ondřejníkem.

K dotčení těchto památných stromů během stavby nedojde.

B.1.2 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A ROZBORŮ

V rámci přípravy stavby byly provedeny průzkumy :

- Geotechnický – základní a doplňkový pro pražcové podloží a mostní objekty
- Kontaminace zeminy
- Hydrotechnický průzkum
- Dendrologický průzkum

Výsledky průzkumů jsou promítnuty do technického řešení stavby.

B.1.3 STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Ochranné pásmo dráhy

Dle §8, zák.č. 266/1994 Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ochranné pásmo elektrického vedení

- zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu
- ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- u napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
- u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

Ochranné pásmo telekomunikací

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

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 485/2000 Sb. Je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 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 středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Podle §23, zák.č.274/2001 Sb. je ochranné pásmo vodovodu a kanalizace vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu následně:

- do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- nad průměr 500 mm 2,5 m.
- vzdálenosti se zvyšují o 1,0 m pokud je potrubí uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem.

Ochranné pásmo teplovodů

Podle §87, zák. č. 458/2000 Sb. je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

B.1.4 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.***Podzemní vody***

V blízkosti záměru se nachází *Chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV) Beskydy*, jejíž hranice jsou totožné s hranicemi CHKO Beskydy a byla vyhlášena nařízením vlády ČR č. 40/1978. Sb. na základě zákona č. 138/1973 Sb. Tato oblast v délce cca 200 m hraničí s drážním pozemkem u Kunčic pod Ondřejníkem.

Ochranná pásma vodních zdrojů se v blízkosti záměru nenacházejí.

Povrchové vody

Řešená stavba se nenachází na záplavovém území. Nejblíže u trati ve vzdálenosti cca 13 m se nachází okraj vyhlášeného záplavového území významného vodního toku Frýdlantské Ondřejnice u mostu v žkm 98,42.

Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod by nemělo dojít k jejich ohrožení.

Poddolované území, ložisko surovin

V lokalitě záměru se nacházejí ložiska nerostných surovin (CHLÚ) a poddolovaná území, která stavbou ovlivněna nebudou.

B.1.5 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

Jelikož má stavba charakter rekonstrukce ve stávající ose a nedochází k novým překážkám a rozsáhlým zpevněným plochám v území nebudou narušeny odtokové poměry v území. V rámci stavby budou naopak pročištěny některé části odvodnění železničního tělesa a propustky.

B.1.6 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

V rámci stavby budou demolovány stávající zařízení drážní infrastruktury a to zejména přístřešky pro cestující a nástupiště, které budou nahrazeny novými. K demolici nedrážních objektů nedojde.

Kácení dřevin

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin rostoucích v obvodu stavby a řešení náhradních výsadeb. Mimolesní zeleň bude kácena příp. ořezána jen v nejnutnější míře. Bude se jednat především o trasu pokládky kabelu s přístupovou komunikací převážně v šíři do 3 m, dále odstranění porostu u rekonstruovaných mostů a propustků a minimálně podél revitalizované trati.

Podrobný rozsah dřevin navržených ke kácení vychází z dendrologického průzkumu a je uveden v tabulkové části v příloze SO.

Kácení je vhodné provádět pouze v nezbytně nutné míře v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března. V dostatečném předstihu před jeho započatím je třeba požádat o povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody. Žádost o povolení kácení musí obsahovat údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů, atd.)

Na základě § 9 zákona č. 114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin.

Jako podklad pro určení hodnoty náhradní výsadby bylo na základě dendrologického průzkumu provedeno ocenění dřevin dle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin verze 1.0.14., shrnutí je uvedeno v technické zprávě. Dále může být také uložena následná péče v trvání 1-5 let. Náhradní výsadba bude provedena na pozemcích, které určí příslušné orgány ochrany přírody. Konkrétní podmínky budou stanoveny v rozhodnutí o kácení dřevin.

B.1.7 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA (DOČASNÉ / TRVALÉ)

Vlivy na půdu

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích, během výstavby však dojde k i záborům půdy jiných vlastníků a to jak k dočasným, tak k trvalým.

Zemědělský půdní fond

Hodnocení záborů bylo zpracováno podle § 9 zákona č.334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (dále ZPF) ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (*dále jen ZPF*).

Důvodem pro trvalý zábor ZPF jsou směrové a výškové úpravy drážního tělesa, úprava odvodnění trati, rekonstrukce mostů atd. V tomto případě je dle § 9 odst. (1) zák. nutno žádat orgány ochrany ZPF o souhlas s trvalým odnětím půdy ze ZPF.

Důvodem pro plánovaný dočasný zábor ZPF jsou vedení hlavní kabelové trasy, obslužné komunikace, POV - zařízení staveníšť v okolí mostních objektů. Stavební práce budou v těchto případech ukončeny tak, že dočasný zábor ZPF nepřekročí svým trváním dobu 1 roku a to včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu. Provozovatelé tedy nejsou dle § 9 odst. (2c) zák. povinni žádat orgány ochrany ZPF o souhlas k odnětí půdy ze ZPF. Podmínky, za nichž může být dočasný zábor realizován, budou stanoveny v rámci územního řízení.

Problematika záborů ZPF je podrobně řešena v části dokumentace Zemědělská příloha.

Pozemky určené k plnění funkce lesa

Veškeré práce v ochranném pásmu lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku jsou doloženy seznamem s uvedením k.ú., čísla pozemku dle KN a umístěním podle trati. Veškeré stavební činnosti v těchto úsecích budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt.

Hodnocení záborů lesních pozemků (*dále PUPFL*) a výpočet poplatku za trvalé a dočasné odnětí částí pozemků bude provedeno dle Přílohy k zákonu č. 289/1995 Sb. o lesích (Lesní zákon). Trvalé zábory jsou nutné pro rozšíření drážního tělesa (železniční spodek), dočasné zábory – omezení produkční funkce a trvalé břemeno – jsou nutné pro vybudování kabelové trasy. Problematika záborů pozemků PUPFL a kácení lesní zeleně je podrobně ošetřena v samostatné části dokumentace Lesní příloha.

B.1.8 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY (ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU)

Jelikož se jedná o stavbu dráhy, je stavba sama o sobě dopravní infrastrukturou.

V železniční stanici a zastávce budou obnoveny, případně posíleny přípojky elektrické energie pro napájení drážní infrastruktury. V rámci stavby budou rovněž v kolizních místech přeloženy případně ochráněny stávající inženýrské sítě.

B.1.9 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE.

Stavba revitalizace bude realizována v rámci operačního programu „Doprava“ a bude spolufinancována z fondů EU.. Související investice jsou:

"Revitalizace trati Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice"

"Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí"

"Železniční zastávka Frenštát pod Radhoštěm"

"Rekonstrukce nástupišť v žst. Frýdlant včetně rekonstrukce koleje č.1"

"Výkup pozemků v k.ú. Frýdlant"

"Studie proveditelnosti tratí Ostrava - Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek - Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice a Studénka - Veřovice"

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 93,698“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 94,228“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 95,616“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,131“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,431“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,724“

Poznámka: v rámci smlouvy o dílo na zhotovení projektu stavby „Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí“ je rovněž zhotovení projektů šesti výše uvedených PZS. Tyto budou v definitivní podobě vedeny jako samostatné stavby, pouze dokumentace pro připomínkové řízení je společná jak pro revitalizaci, tak pro PZS (obsahuje tedy 7 samostatných staveb).

Takto samostatně budou předloženy na Drážní úřad za účelem vydání stavebního povolení.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY, ZÁKLADNÍ KAPACITY FUNKČNÍCH JEDNOTEK

Účelem stavby je provoz železniční drážní dopravy dle zákona o drahách. Stavba revitalizace slouží pro zrychlení a zkvalitnění železniční dopravy pro cestující veřejnost.

Délka liniové stavby je asi	15,16 km
Rekonstrukce svršku S49	14 712 m
Zřízení konstrukce pražcového podloží	91 500 m ²
Rekonstrukce přejezdu nebo přechodu	20 ks
Rekonstrukce mostů a propustků	25 ks
Rekonstrukce žst.	1 ks
Rekonstrukce zastávek	1 ks

B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení,

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

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

Stavba revitalizace na dráze vyjma přístřešků na nástupištích a technologických objektů (reléové domky a rozvodny) neobsahuje prvky požadující urbanistické a architektonické řešení. Přístřešky na nástupištích jsou řešeny v rámci dokumentace typovým provedením s přihlédnutím na krajinný ráz. Reléové domky a rozvodny jsou navrženy jako prefabrikované.

B.2.3 DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGIE VÝROBY

Dispoziční uspořádání stavby vychází ze stávajícího stavu dráhy a výrazněji se mění jen v žst. Kunčice pod Ondřejníkem, kde dochází ke komplexní rekonstrukci železniční stanice. Veškeré dispozice a provozní řešení odpovídají požadavkům objednatele dokumentace.

B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba revitalizace respektuje obecně platné technické požadavky na stavbu dráhy dané zákonem o drahách, prováděcími vyhláškami a technickými normami, přičemž jejím užíváním dojde k rozšíření a doplnění provozních předpisů vlastníka dráhy.

Stavba se dotýká rekonstrukce zastávky Čeladná a žst. Kunčice pod Ondřejníkem, kde je navržen nový podchod vybavený výtahy. Dokumentace je projednána s organizací NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s .

B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

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

B.2.6 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEB

Železniční svršek a spodek

SO 01-16-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, železniční spodek

Traťový úsek je převážně navržen s odvodněním pláně do zpevněných příkop z tvárnic TZZ5 nebo

v odřezech s odvodněním pláně na svah a zpevněným příkopem u zářezů. Odvodnění pláně trativodem je mimo krátké úseky v místech železničních přejezdů navrženo rovněž v km 94,220-94,360 a 95,200 - 95,366. Příkopový žlab UCH2 je navržen s prostorových důvodů v km 99,4 - 99,5. Od km 100,0 až do konce traťového úseku je trať v násypu odvodněna na terén.

SO 01-17-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, železniční svršek

Rekonstrukce železničního svršku a spodku začíná v km 93,351897 a končí v km 100,550 000, kde navazuje na již realizovaný úsek v rámci stavby Žst. Frýdlant nad Ostravicí. Geometrická poloha koleje je navržena s ohledem na poloměry oblouků, které zajistí požadovanou traťovou rychlost (v daném úseku 70 – 100 km/h) a zároveň je osa koleje situována prioritně na pozemcích ve správě SŽDC, s.o.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti C3, prostorovou průchodnost průjezdného průřezu Z-GC. Koleje budou svařeny v bezстыkovou kolej. Železniční svršek v rekonstruovaném úseku bude rekonstruován novým materiálem tvaru 49 E1 (S49) na železobetonových pražcích B91 s hmotností nad 300 kg pro pružné bezpodkladnicové upevnění

svěrkami Skl 14 (upevnění W 14), rozdělení pražců „u“ – 600 mm dle předpisu S3, část sedmá, obraz 22. Kolejové lože je navrženo min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63 mm (železniční štěrk).

SO 01-17-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, výstroj trati

Stavební objekt zahrnuje vystrojení trati na předmětném traťovém úseku. Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí objektu je odstranění stávající výstroje v řešeném úseku. Bude zde instalováno 27 sklonovníků, 36 železobetonových staničníků, 69 tabulových staničníků, 5 žlutých návěstí před přejezdem, 28 rychlostníků, 3 předvěstníky, 2 návěsti konec nástupiště a 2 návěsti "Vlak se blíží k zastávce"

SO 02-16-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, železniční spodek

Stanice je navržena s odvodněním pláň pomocí trativodního potrubí s umístěním mezi kolejemi č. 1 a 2 a 3. Je navržena skloněná pláň železničního spodku z důvodů konstrukční vrstvy z minerální směsi, která je navržena s ohledem na vysokou hladinu podzemní vody a z důvodu poloskalního podloží.

Vyústění trativodu je navrženo u mostních objektů v km 92,676, 92,843 a 93,264. Svahy zářezu po obou stranách kolejiště jsou odvodněny příkopovými tvárnici TZZ5 s vyústěním do mostních objektů v km 92,843 a 93,264.

SO 02-17-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, železniční svršek

Rekonstrukce železničního svršku a spodku začíná v km 92,553 863 a končí v km 93,351897, kde navazuje na další stavební objekt (SO 01-17-01 a SO 01-16-01). Geometrická poloha koleje je navržena s ohledem na poloměry oblouků, které zajistí požadovanou traťovou rychlost (v daném úseku 70 – 80 km/h) a zároveň je osa koleje situována prioritně na pozemcích ve správě SŽDC, s.o.

Žst. Kunčice pod Ondřejníkem je navržena se dvěma dopravními kolejemi č.1 a č.3 a jednou kusou manipulační kolejí č.2. Osová vzdálenost dopravních kolejí č.1 a č.3 je 4,75m. Výhybky v Žst. Kunčice pod Ondřejníkem umožňují do koleje číslo 3 rychlost 80 km/hod s ohledem na pravidelné křižování vlaků a z toho vycházející úspory jízdních dob. Výhybky do koleje č.3 jsou navrženy typu J49-1:14-760. A do kusé manipulační koleje typu J49-1:9-190. Všechny výhybky budou nové na betonových pražcích s čelistovými závěry uloženými ve žlabových pražcích. Na výhybky bude instalován ohřev výměn včetně ohřevu prostorů žlabových pražců. Kusá manipulační kolejí č.2 bude ukončena betonovým zaráždlem typu SUDOP.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti C3, prostorovou průchodnost průjezdného průřezu Z-GC. Koleje budou svařeny v bezстыkovou kolej. Železniční svršek v rekonstruovaném úseku bude rekonstruován novým materiálem tvaru 49 E1 (S49) na železobetonových pražcích B91 s hmotností nad 300 kg pro pružné bezpodkladnicové upevnění svěrkami Skl 14 (upevnění W 14), rozdělení pražců „u“ – 600 mm dle předpisu S3, část sedmá, obraz 22. Kolejové lože je navrženo min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63 mm (železniční štěrk). Ve staničních kolejích žst. Kunčice pod Ondřejníkem bude provedeno zapuštěné kolejové lože tak, že zasypávka drážní stezky bude provedena ze štěrku frakce 4–16 mm s povrchovou úpravou tloušťky 5 cm ze štěrkodrti frakce 4 – 8 mm. Uzavřené kolejové lože bude po označnick.

SO 02-17-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, výstroj trati

Stavební objekt zahrnuje vystrojení trati v předmětné stanici. Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí objektu je odstranění stávající výstroje v řešeném úseku. Budou zde instalovány 2

sklonovníky, 31 železobetonový staničník, 13 tabulových staničníků, 1 žlutá návěstí před přejezdem, 7 rychlostníků a 2 tabule s názvem stanice.

SO 03-16-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, železniční spodek

Od začátku úseku je odvodnění pláně v úsecích s mírným násypem navrženo pomocí příkopových tvárnic TZZ5. V zářezu km 87,620 - 88,460 je v úseku trati s mírným spádem navržené odvodnění pláně do žlabů UCH2 vpravo, na opačné straně odvodňuje svah tvárnice TZZ5. V zářezu v km 88,650 - 89,080 je plán odvodněna se žlabem UCH2 nebo příkopem s tvárnici TZZ5 doleva, na opačné straně odvodňuje svah tvárnice TZZ5. Převážně žlabem UCH2 vpravo a tvárnici TZZ5 u svahu je dále odvodněn zářez v úseku km 89,250 - 89,400. V následujícím odřezu je v km 89,470 - 89,770 odvodnění navržené s příkopy po obou stranách. Žlabem UCH2 vpravo a tvárnici TZZ5 u svahu je dále odvodněn zářez v úseku km 89,900 - 90,100. Plán v zářezu v km 90,700 - 91,00 je odvodněna pomocí TZZ5, částečně s touto tvárnici i svah na opačné straně. Žlabem UCH2 vpravo a tvárnici TZZ5 u svahu je dále odvodněn zářez v úseku km 91,370 - 91,550. Zářez v km 91,860 - 92,240 je odvodnění pomocí tvárnic TZZ5 po obou stranách. Zářez před žst. Kunčice p. O. je odvodněn se žlabem UCH2 vlevo koleje a tvárnici TZZ5 vpravo u svahu.

SO 03-17-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, železniční svršek

Rekonstrukce železničního svršku a spodku začíná v km 86,658 083 a končí v km 92,553 863, kde navazuje na další stavební objekt (SO 02-17-01 a SO 02-16-01). Geometrická poloha koleje je navržena s ohledem na poloměry oblouků, které zajistí požadovanou traťovou rychlost (v daném úseku 70 – 80 km/h), a zároveň je osa koleje situována prioritně na pozemcích ve správě SŽDC, s.o.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti C3, prostorovou průchodnost průjezdného průřezu Z-GC. Koleje budou svařeny v bezстыkovou kolej. Železniční svršek v rekonstruovaném úseku bude rekonstruován novým materiálem tvaru 49 E1 (S49) na železobetonových prazcích B91 s hmotností nad 300 kg pro pružné bezpodkladnicové upevnění svérkami Skl 14 (upevnění W 14), rozdělení prazců „u“ – 600 mm dle předpisu S3, část sedmá, obraz 22. Kolejové lože je navrženo min. tloušťky 350 mm od ložné plochy prazce z kameniva frakce 31,5-63 mm (železniční šterk).

SO 03-17-02 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, výstroj trati

Stavební objekt zahrnuje výstrojení trati na předmětném traťovém úseku. Výstrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí objektu je odstranění stávající výstroje v řešeném úseku. Bude zde instalováno 27 sklonovníků, 30 železobetonových staničníků, 53 tabulových staničníků, 8 žlutých návěstí před přejezdem, 9 rychlostníků a 1 předvěstník.

Nástupiště

SO 01-16-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, nástupiště

Nově je navrženo jedno krajní nástupiště délky 170m, které začíná u přejezdu v km 96,415. Nástupištní hrana je tvořena prefabrikáty H130 se zkosenou svislou čelní plochou na betonovém podkladu tl. min. 100mm. Nástupištní plocha je tvořena nástupištní dlažební deskou s dezénem vodící linie s funkcí varovného pásu, na kterou navazuje zámková dlažba tl. 0,08 m ukončená obrubou. Šířka nástupiště je 3m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje v převýšení bude 1,68 m,

výška nad TK v převýšení 550 mm. Sklon nástupištní plochy bude směrem od koleje ve sklonu 2%. Voda bude svedena do stávajících vpustí, které budou posunuty do nové polohy. Nástupiště bude z jedné strany ukončeno rampou, z druhé strany bude ukončeno služebním monolitickým schodištěm se zábradlím.

SO 02-16-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, nástupiště

Nově je navrženo uspořádání se dvěma krajními nástupišti délky 170m. Konstrukce nástupiště je tvořena prefabrikáty H130 se zkosenou svislou čelní plochou na betonovém podkladu tl. min. 100mm. V místě podchodu (SO 02-19-03) budou použity prefabrikáty H130 výšky 1100mm. Nástupištní plocha je tvořena nástupištní dlažební deskou s dezénem vodící linie s funkcí varovného pásu, na kterou navazuje zámková dlažba tl. 0,08 m ukončená obrubou. V místě propustku v km 92,847 budou u nástupiště u k.č. 3 na vnitřní hraně nástupní plochy použity L prefabrikáty pro vyrovnání výškového rozdílu mezi plochou nástupiště a římsou propustku, v tomto místě bude zábradlí. Šířka nástupíšť je 3m, v místě schodiště z podchodu jsou nástupiště rozšířena. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje v převýšení bude 1,68 m, výška nad TK v převýšení 550 mm. Sklon nástupištní plochy bude směrem od koleje ve sklonu 2%. Odvodnění bude pomocí příčného sklonu, v místě zastřešení bude odvodňovací žlab, který bude zaústěn do kanalizace svádějící vodu ze zastřešení. Zpevněná plocha pod schodišti bude odvodněna pomocí dvorních vpustí zaústěných do kanalizace svádějící vodu ze zastřešení.

Nástupiště u výpravní budovy bude ukončeno rampou délky 6 m. Z druhé strany bude nástupiště ukončené služebním monolitickým schodištěm se zábradlím. Vnější nástupiště u koleje č. 3 bude z obou stran ukončeno služebním monolitickým schodištěm se zábradlím. Pro přístup na nástupiště u výpravní budovy budou dále sloužit 2 schodiště u kterých bude zpevněná plocha.

Železniční přejezdy

SO 01-17-03 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 99,600 /P7379/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
Správce komunikace	: MěÚ Frýdlant nad Ostravicí
Směr (odkud - kam)	: místní komunikace
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: L - Prahová vpust' vlevo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 5,5 m
Délka přejezdu	: 5 m
Šířka přejezdu	: 7,5 m
Dopravní moment	: 1580
Úhel křížení s pozemní komun.	: 90 °
Přejezdová konstrukce	: 121 - Živičná konstrukce z asfaltového betonu - lehká

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 8,4m (7 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 7m – navrhuje se 7m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 01-17-04 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 99,020 /P7378/**Stávající stav**

Číslo / třída komunikace	: ÚK/O - účelové komunikace - ostatní
Správce komunikace	: MěÚ Frýdlant nad Ostravicí
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3 m
Délka přejezdu	: 5 m
Šířka přejezdu	: 5,4 m
Dopravní moment	: 1580
Úhel křížení s pozemní komun.	: 60 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 7,2 m (6 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 vpravo od osy koleje a vlevo až za navrženou prahovou vpust opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 70°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Vnější celopryžový panel vlevo bude pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřen úpravou se zvýšením s lomem sklonu komunikace na přejezdu. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 01-17-05 T. ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 98,480 /P7377/**Stávající stav**

Číslo / třída komunikace	: MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
Správce komunikace	: MěÚ Frýdlant nad Ostravicí
Směr (odkud - kam)	: Místní komunikace
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 2,5 m
Délka přejezdu	: 5,8 m
Šířka přejezdu	: 4 m
Dopravní moment	: 790
Úhel křížení s pozemní komun.	: 60 °
Přejezdová konstrukce	: 233 - Jiná železobetonová konstrukce

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 6 m (5 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 od osy koleje opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 75°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci a výběhem rozšíření vozovky při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 01-17-06 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 98,280 /P7376/**Stávající stav**

Číslo / třída komunikace	: ÚK/O - účelové komunikace - ostatní
Správce komunikace	: MÚ Frýdlant nad Ostravicí
Směr (odkud - kam)	: pole-pole
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 2,5 m
Délka přejezdu	: 5 m
Šířka přejezdu	: 4 m
Úhel křížení s pozemní komun.	: 90 °
Přejezdová konstrukce	: 233 - Jiná železobetonová konstrukce

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 6 m (5 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 od osy koleje opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci a výběhem rozšíření vozovky při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 01-17-07 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 98,021 /P7375/**Stávající stav**

Číslo / třída komunikace	: 48314/III. - silnice III. třídy
Správce komunikace	: Moravskoslezský kraj
Směr (odkud - kam)	: Frýdlant nad Ostravicí - Pstruží
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: L - Prahová vpust' vlevo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 4,5 m
Délka přejezdu	: 5 m
Šířka přejezdu	: 7,2 m
Dopravní moment	: 1580
Úhel křížení s pozemní komun.	: 80 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových

pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 7,2m (6 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 5m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 80°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-1-III.

SO 01-17-08 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 96,415 /P7371/**Stávající stav**

Číslo / třída komunikace	: MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
--------------------------	--

Správce komunikace	: OÚ Čeladná
Směr (odkud - kam)	: MK v obci čeladná
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: L - Prahová vpust' vlevo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 5 m
Intenzita silniční dopravy	: 600 voz./24h
Délka přejezdu	: 5,2 m
Šířka přejezdu	: 9,5 m
Dopravní moment	: 24500
Úhel křížení s pozemní komun.	: 60 °
Přejezdová konstrukce	: 123 - Živičná konstrukce z asfaltového betonu - v mezikolejovém prostoru

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 7,2m (6 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 5m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 61°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Vnější celopryžový panel vpravo bude pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřen úpravou se snížením s lomem sklonu komunikace na přejezdu. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 01-17-09 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 95,213 /P7369/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: MK/C - místní komunikace - obslužná
Správce komunikace	: OÚ Čeladná
Směr (odkud - kam)	: pole - pole
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: L - Prahová vpust' vlevo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3,5 m
Délka přejezdu	: 5,5 m
Šířka přejezdu	: 6 m
Dopravní moment	: 3950
Úhel křížení s pozemní komun.	: 65 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 7,2 m (6 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 vpravo od osy koleje a vlevo až za navrženou prahovou vpust' opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 66°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Vnější celopryžový panel vlevo bude pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřen úpravou se zvýšením s lomem sklonu komunikace na přejezdu. Vzhledem ke stísněným poměrům je úprava sklonových poměrů navržena se zmenšenými poloměry výškových zakružovacích oblouků a vyžaduje umístění DZ " Zákaz vjezdu vozidel nebo

souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" s omezením vjezdu délky souprav delších 6m.

Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 01-17-10 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 94,002 /P7367/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: 483/II - silnice II. třídy
Správce komunikace	: Moravskoslezský kraj
Směr (odkud - kam)	: Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: L - Prahová vpust' vlevo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 6,5 m
Intenzita silniční dopravy	: 1440 voz./24h
Délka přejezdu	: 13 m
Šířka přejezdu	: 12,5 m
Dopravní moment	: 58800
Úhel křížení s pozemní komun.	: 45 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 12m (10 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 6,5m – navrhuje se 6,5m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 45°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-1-III.

SO 02-17-03 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 93,259 /P7365/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: MK/C - místní komunikace - obslužná
Správce komunikace	: OÚ Kunčice pod Ondřejníkem
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: L - Prahová vpust' vlevo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 5,5 m
Délka přejezdu	: 18,2 m
Šířka přejezdu	: 7 m
Dopravní moment	: 7900
Úhel křížení s pozemní komun.	: 90 °
Přejezdová konstrukce	: 123 - Živičná konstrukce z asfaltového betonu - v mezikolejovém prostoru
Počet křížených kolejí:	3, stavební délka 21 m

Změnou konfigurace žst. Kunčice pod Ondřejníkem bude komunikace na přejezdu nyní křížit pouze dvě koleje a dojde tak ke zkrácení stavební délky přejezdu.

Navržená šířka obou přejezdové konstrukce činí 7,2m (6 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 7m – navrhuje se 7m jízdní pruh v živičném provedení.

Vzhledem k tomu, že přejezd se nachází v blízkosti kolejového rozvětvení, je nutno v mezikolejovém prostoru při snížené náběhové osové vzdálenosti kolejí užít celopryžových panelů s nestandardními rozměry (vyhotovení na objednávku). Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 03-17-03 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 92,414 /P7364/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
Správce komunikace	: OÚ Kunčice pod Ondřejníkem
Směr (odkud - kam)	: pole - chaty
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: P - Prahová vpust' vpravo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Délka přejezdu	: 7,1 m
Šířka přejezdu	: 4 m
Dopravní moment	: 3950
Úhel křížení s pozemní komun.	: 45 °
Přejezdová konstrukce	: 233 - Jiná železobetonová konstrukce

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 9,6 m (8 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 vlevo od osy koleje a vpravo až za navrženou prahovou vpust' opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 45°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci a výběhem rozšíření vozovky při navázání na stávající stav. Vnější celopryžové panely budou pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřeny s lomem sklonu komunikace na přejezdu, přičemž vlevo je navržena úprava se snížením a vpravo se zvýšením panelu. Vzhledem ke stísněným poměrům je úprava sklonových poměrů navíc navržena se zmenšenými poloměry výškových zakružovacích oblouků a vyžaduje umístění DZ " Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" s omezením vjezdu délky souprav delších 6m. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 03-17-04 T. ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 92,078 /P7363/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: ÚK/O - účelové komunikace - ostatní
Správce komunikace	: OÚ Kunčice pod Ondřejníkem
Směr (odkud - kam)	: pole - pole
Druh vozovky	: ST - Štěrková vozovka (štěrk)
Odvodnění přejezdu	: P - Prahová vpust' vpravo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 20 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3 m
Délka přejezdu	: 9,6 m
Šířka přejezdu	: 6 m
Dopravní moment	: 1580
Úhel křížení s pozemní komun.	: 90 °

Přejezdová konstrukce : 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 6 m (5 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 od osy koleje opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci a výběhem rozšíření vozovky při navázání na stávající stav. Vzhledem ke stísněným poměrům je úprava sklonových poměrů navíc navržena se zmenšenými poloměry výškových zakružovacích oblouků a vyžaduje umístění DZ " Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" s omezením vjezdu délky souprav delších 6m. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 03-17-05 T. ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 91,843 /P7362/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: ÚK/O - účelové komunikace - ostatní
Správce komunikace	: OÚ Kunčice pod Ondřejníkem
Směr (odkud - kam)	: pole - les
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 20 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3 m
Délka přejezdu	: 5 m
Šířka přejezdu	: 4,8 m
Dopravní moment	: 3950
Úhel křížení s pozemní komun.	: 90 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 6 m (5 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 od osy koleje opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci a výběhem rozšíření vozovky při navázání na stávající stav. Vzhledem ke stísněným poměrům je úprava sklonových poměrů navíc navržena se zmenšenými poloměry výškových zakružovacích oblouků a vyžaduje umístění DZ " Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" s omezením vjezdu délky souprav delších 6m. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 03-17-06 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 91,544 /P7361/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: ÚK/O - účelové komunikace - ostatní
Správce komunikace	: OÚ Kunčice pod Ondřejníkem
Směr (odkud - kam)	: z pole na pole
Druh vozovky	: ST - Štěrková vozovka (štěrk)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná

Max. rychlost přes přejezd	: 30 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3 m
Délka přejezdu	: 5 m
Šířka přejezdu	: 7,2 m
Dopravní moment	: 1580
Úhel křížení s pozemní komun.	: 45 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 8,4 m (7 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 od osy koleje opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 45°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci a výběhem rozšíření vozovky při navázání na stávající stav. Vnější celopryžový panel vpravo bude pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřen úpravou se snížením panelu s lomem sklonu komunikace na přejezdu. Vzhledem ke stísněným poměrům je úprava sklonových poměrů navíc navržena se zmenšenými poloměry výškových zakružovacích oblouků a vyžaduje umístění DZ " Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" s omezením vjezdu délky souprav delších 6m. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 03-17-07 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 90,443 /P7360/

Stávající stav

Číslo / třída komunikace	: MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
Správce komunikace	: OÚ Kunčice pod Ondřejníkem
Směr (odkud - kam)	: z vesnice na pole
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 30 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3 m
Délka přejezdu	: 5,1 m
Šířka přejezdu	: 4 m
Dopravní moment	: 3950
Úhel křížení s pozemní komun.	: 80 °
Přejezdová konstrukce	: 233 - Jiná železobetonová konstrukce

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 6m (5 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 5m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 82°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Vnější celopryžový panel vpravo bude pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřen úpravou se zvýšením panelu s lomem sklonu komunikace na přejezdu. Vzhledem ke stísněným poměrům je úprava sklonových poměrů navíc navržena se zmenšenými poloměry výškových zakružovacích oblouků a vyžaduje umístění DZ " Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" s omezením vjezdu délky souprav delších 6m. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 03-17-08 T. ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 90,099 /P7359/**Stávající stav**

Číslo/třída komunikace	: MK/O - účelové komunikace - ostatní
Správce komunikace	: OÚ Kunčice pod Ondřejníkem
Směr (odkud - kam)	: z pole na pole
Druh vozovky	: NEZP - Nezpevněná vozovka (nezpevněná)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 20 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3 m
Délka přejezdu	: 5 m
Šířka přejezdu	: 4 m
Úhel křížení s pozemní komun.	: 90 °
Přejezdová konstrukce	: 233 - Jiná železobetonová konstrukce

Přejezd je trvale opatřen uzamykatelnou zábranou, odstraňovanou na požádání.

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 3,6m (3 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 3m – navrhuje se 3m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán polohou stávajících uzamykatelných zábran. Pro přejezd nebude zajištěn rozhledový trojúhelník pro silniční vozidlo, jelikož je trvale uzamčen s odstraněním zábrany na požádání. Vnější celopryžové panely budou pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřeny s lomem sklonu komunikace na přejezdu, přičemž vlevo je navržena úprava se zvýšením panelu a vpravo se snížením panelu. Vzhledem ke stísněným poměrům je úprava sklonových poměrů navíc navržena se zmenšenými poloměry výškových zakružovacích oblouků a vyžaduje umístění DZ " Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" s omezením vjezdu délky souprav delších 6m.

Bude provedena skladba vozovky dle D2-N-5-V-PIII v provedení s penetračním makadamem.

SO 03-17-09 T. ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 89,487 /P7358/**Stávající stav**

Číslo/třída komunikace	: MK/O - účelové komunikace - ostatní
Správce komunikace	: OÚ Kunčice p.O.
Směr (odkud - kam)	: z pole na pole
Druh vozovky	: NEZP - Nezpevněná vozovka (nezpevněná)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 20 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3 m
Délka přejezdu	: 5,2 m
Šířka přejezdu	: 4 m
Úhel křížení s pozemní komun.	: 75 °
Přejezdová konstrukce	: 233 - Jiná železobetonová konstrukce

Přejezd je trvale opatřen uzamykatelnou zábranou, odstraňovanou na požádání.

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 3,6m (3 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 3m – navrhuje se 3m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 75°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán polohou stávajících uzamykatelných zábran. Pro přejezd nebude zajištěn rozhledový trojúhelník pro silniční vozidlo, jelikož je trvale uzamčen s odstraněním zábrany na požádání. Vnější celopryžové panely budou pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřeny s lomem sklonu komunikace na přejezdu,

příčemž vlevo je navržena úprava se snížením panelu a vpravo se zvýšením panelu. Vzhledem ke stísněným poměrům je úprava sklonových poměrů navíc navržena se zmenšenými poloměry výškových zakružovacích oblouků a vyžaduje umístění DZ " Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez" s omezením vjezdu délky souprav delších 6m.

Bude provedena skladba vozovky dle D2-N-5-V-PIII v provedení s penetračním makadamem.

SO 03-17-10 T. ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 88,725 /P7357/

Stávající stav

Číslo/třída komunikace	: 4866/III. - silnice III. třídy
Správce komunikace	: Moravskoslezský kraj
Směr (odkud - kam)	: Frenštát pod Radhoštěm -Trojanovice
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h(silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 6,5 m
Délka přejezdu	: 5,8 m
Šířka přejezdu	: 12 m
Dopravní moment	: 39200
Úhel křížení s pozemní komun.	: 55 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 10,8 m (9 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 7,5m – navrhuje se 6,5m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zidky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5m od osy koleje opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zidky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 55°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-1-III.

SO 03-17-11 T. ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 87,854 /P7356/

Stávající stav

Číslo/třída komunikace	: MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
Správce komunikace	: MěÚ Frenštát pod Radhoštěm
Směr (odkud - kam)	: místní komunikace
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: N - Žádná
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h(silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 3 m
Délka přejezdu	: 5,1 m
Šířka přejezdu	: 4 m
Dopravní moment	: 1580
Úhel křížení s pozemní komun.	: 80 °
Přejezdová konstrukce	: 233 - Jiná železobetonová konstrukce

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 6 m (5 x celopryžový panel vnitřní), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nezpevněná krajnice. Na závěrné zidky nebude přímo navazovat nezpevněná krajnice. Vozovkový kryt bude do

vzdálenosti 2,5m vlevo od osy koleje a vpravo až za navrženou prahovou vpust opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 90°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci výběhem rozšíření vozovky při navázání na stávající stav. Vnější celopryžové panely budou pro zkrácení rozsahu úpravy vozovky opatřeny s lomem sklonu komunikace na přejezdu, přičemž vlevo je navržena úprava se snížením panelu a vpravo se zvýšením panelu.

SO 03-17-12 T. ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 86,990 /P7355/

Stávající stav

Číslo/třída komunikace	: MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny
Správce komunikace	: MěÚ Frenštát pod Radhoštěm
Směr (odkud - kam)	: místní komunikace
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: P - Prahová vpust' vpravo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 30 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 5 m
Délka přejezdu	: 5,3 m
Šířka přejezdu	: 9,6 m
Dopravní moment	: 7900
Úhel křížení s pozemní komun.	: 56 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových

pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 8,4m (7 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5,5m – navrhuje se 5,5m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 56°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-2-V.

SO 03-17-13 T. ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 86,774 /P7354/

Stávající stav

Číslo/třída komunikace	: 4835/III. - silnice III. třídy
Správce komunikace	: Moravskoslezský kraj
Směr (odkud - kam)	: Frenštát pod Radhoštěm - Trojanovice
Druh vozovky	: AB - Vozovka s živičným krytem (asfalt)
Odvodnění přejezdu	: P - Prahová vpust' vpravo trati
Max. rychlost přes přejezd	: 50 km/h (silničního vozidla)
Volná šířka komunikace	: 8,4 m
Délka přejezdu	: 5,5 m
Šířka přejezdu	: 12,6 m
Dopravní moment	: 11850
Úhel křížení s pozemní komun.	: 45 °
Přejezdová konstrukce	: 114N - Pryžová konstrukce STRAIL na betonových

pražcích

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 13,2m (11 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 8,4m – navrhuje se 8,4m jízdní pruh v živičném provedení. Úhel křížení s pozemní komunikací bude 45°. Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán

úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav. Bude provedena skladba vozovky dle D1-N-1-III.

Mosty, propustky, zdi

SO 01-19-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 100,228

Jedná se o ŽB deskový mostní objekt, s výztuží z ocelových svařovaných nosníků; kde monol. deska o rozpětí 4,75m je uložena na kluzně na kamenné opěry. Čela jsou kolmá s kolmými křídly.

V roce 1990 byla provedena výměna nosné mostní konstrukce, kdy byla původní ocelová konstrukce nahrazena novou nosnou železobetonovou konstrukcí se zabetonovanými ocelovými svařovanými nosníky. Dále byla provedena výměna úložných prahů. Opěry zůstaly původní - kamenné.

Most je v širé trati, převádí 1 kolej. Čela jsou kolmá s kolmými a šikmými křídly. Římsy ŽB, objekt je bez zábradlí. Na objektu je uzavřené kolejové lože.

Zjištěný technický stav objektu:

Nosná mostní konstrukce nevykazuje žádné známky poruchy nebo poškození od zatížení, pouze spodní příruby zabetonovaných nosníků mají poškozený ochranný nátěrový systém a místy se objevuje povrchová koroze. Zábradlí místy reziví, ložiska bez zjevných závad.

Opěra meziříčská: V betonovém úložném prahu jsou místy vlasové trhliny, kterými prosakuje voda. Kamennou částí opěry ve spodní části místy prosakuje voda. V opěře jsou kameny místy jednotlivě popraskány. Zdivo opěry místy porůstá mechem.

Opěra frýdecká: V pravé části spodní kamenné opěry mírně prosakuje voda. V betonovém úložném prahu místy vlasové trhliny, kterými mírně prosakuje voda; v pravé části prosakuje voda/vápenné výluhy. V opěře jsou kameny místy jednotlivě popraskány.

Křídla v horní části utržena od opěry, mezera až mm 1,0 v délce 1,9m. Spárování zdiva křídel je místy popraskáno. Zdivo místy porůstá mechem.

Hodnocení stavu objektu dle správce je K1, S1.

Koncepce řešení

Směrový posun koleje – 191mm vpravo, výškový posun nivelety koleje +196mm.

Zachování mostní konstrukce – most vyhoví na přechodnost traťové třídy C3 při rychlosti 85km/h.

Obnova hydroizolace nosné mostní konstrukce – izolace proti stékající vodě a zemi vlhkosti. Přespárování opěr a křídel. Provedení nových přechodových zídek, doplnění zábradlí; u stávajícího zábradlí obnova PKO. Provedení nového odvodnění rubu opěr - s jednostranným sklonem s vyvedením na přilehlé svahy, vyústění odláždít. Odstranění vegetace z přilehlých svahů.

SO 01-19-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 99,586

Jedná se o ŽB deskový mostní objekt, kde monol. deska je uložena kluzně na bet. opěry. čela jsou kolmá s rovnoběžnými křídly. Římsy ŽB, objekt je bez zábradlí. ke křídům přiléhají svahové kužely. Na výtoku je do koryta potoka zaústěn drážní příkop a příkop z odvodnění přejezdu, který leží cca 14m od mostu směrem na FnO. Na vtokové straně jsou do koryta potoka zaústěny drážní příkopy (propustek pod silnici). Most převádí vody stálého vodního toku Hlínský potok. Vzdálenost vnitřní hrany říms od osy koleje vlevo 1,97 - 1,96 - 1,93 m vpravo 1,85 - 1,84 - 1,86 m. Na objektu je uzavřené kolejové lože.

Zábradlí na mostě není osazeno – přeměření výšek pod most až na dno potoka méně než 2,0m.

Římsy místy vykazují drobné trhlinky a praskliny cca 2mm, stejně jako křídla.

Nosná konstrukce vykazuje místy vlasové trhliny, odřené části betonu, místně prosakuje voda, stejně tak i celou konstrukcí, konstrukce místně porostlá mechem

Spodní stavba vykazuje také drobné vlasové trhlinky s průsakem vody.

Objekt je zarostlý vegetací a jednotlivé svahové kužely jsou zarostlé a částečně poškozené. zaústění příkopů neudržované. Samotné koryto potoka je značně zaneseno v celé délce tohoto úsek. u Kunčické opěry je nános větší. Hodnocení stavu objektu dle správce je **K1, S1**.

Zachování mostní konstrukce – most vyhoví na přechodnost traťové třídy C3 při rychlosti 100km/h.

Zachování mostní konstrukce – Zbourání stávajících říms a jejich nahrazení novými železobetonovými římsami. Dále je navržena celková sanace mostní konstrukce, provedení nové hydroizolace. Sanace všech bet. částí spodní stavby, nosné konstrukce, křídel a čel – reprofilace trhlin, vyrovnaní a uzavření povrchu sanačními omítkami. Odstranění porostu mechu, ochranný sjednocující nátěr. Odstranění vegetace a oprava zpevněných stávajících kuželů (odláždění).

SO 01-19-03 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 98,424

Most o jednom otvoru převádí 1 kolej přes potok v širé trati v mezistaničním úseku Kunčice pod Ondřejníkem – Frýdlant nad Ostravicí. Trať na mostě je v přechodnici $R=600\text{m}$; $D=65\text{mm}$. Niveleta klesá 15,190‰ ve směru staničení. Svršek na mostě je tvaru S49 na betonových pražcích. Úhel křížení je 90° . Traťová rychlost je 60kmh^{-1} .

Nosná konstrukce z roku 1914 je tvořena kamennou polokruhovou klenbou tloušťky 600mm ve vrcholu klenby a 700mm v patě klenby. Klenba je vetknuta do opěr. Volná výška ve vrcholu klenby je 2,350m. Kolmá světlost je 4,00m. Tloušťka kolejového lože je 1067mm. Římsy jsou kamenné šířky 600mm, přesazené 100mm, přesypané. Zábradlí je tvořeno ocelovými válcovanými profily s jedním madlem a jednou příčlí kotvené do betonových patek. Minimální vzdálenost osy koleje k zábradlí je vlevo trati 2121mm, vpravo trati 2552mm. Výška zábradlí je 930mm.

Spodní stavbu tvoří kamenné masivní opěry. Opěry mají tloušťku 1960mm v patě. Založení opěr je plošné pomocí základového pasu tloušťky 900mm a šířky 2310mm. Délka opěr je 5,90m.

S ohledem na obdobné konstrukce se předpokládá, že založení mostního objektu je provedeno na roštu z dřevěných pilot.

Křídla jsou kamenná kolmá. Římsy na křídlech mají šířku 400mm

Z důvodu špatného technického stavu nosné konstrukce se navrhuje výstavba nového železobetonového polorámu.

Stávající nosná konstrukce včetně spodní stavby bude ubourána v celém rozsahu.

Stávající nosná konstrukce včetně spodní stavby bude ubourána v celém rozsahu.

Nosná konstrukce bude provedena jako ŽB monolitický rám. Světlá šířka je 4000mm, světlá výška ŽB konstrukce je 3800mm, povrch horní příčle je spádován ve střeovitém sklonu 2,00%. Stěny rámu jsou tlusté 500mm, spodní deska 500mm, horní deska má tloušťku 500–450mm. Délka rámu je 5920mm.

Křídla jsou provedena jako rovnoběžná monoliticky spojena s nosnou konstrukcí.

Římsy jsou železobetonové monolitické vykonzolované šířky 450mm. Do říms bude kotveno nové zábradlí výšky 1100mm.

Konstrukce je založena v otevřené stavební jámě. Dno stavební jámy je navrženo jako deska z podkladního betonu tloušťky 300mm vyztuženého KARI sítěmi po obou površích.

Přechod s uzavřeného na otevřené kolejové lože bude proveden pomocí šterkových ramp se sklonem 12%. Rampa začne vždy 1000 mm za koncem římsy.

SO 01-19-04 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 97,575

Jednokolejný železniční most o jednom otvoru, převádějící jednokolejnou železniční trať přes řeku bezejmenný malý vodní tok. Nosná konstrukce mostu ocelová, trámová bez mostovky, kolej na mostnicích uložených na horních pásech hlavních nosníků. Ukončení konstrukce kolmé, křížení

kolmé. Délka OK 3,75 m, rozpětí 3,40 m, světlost 2,80 m, volná výška 2,40 m. Podpěry monolitické tížné betonové, ukončení mostu šikmá křídla z kamenného zdiva.

Stávající nosná konstrukce včetně spodní stavby bude ubourána v celém rozsahu.

Nosná konstrukce bude provedena jako ŽB monolitický rám. Světlá šířka je 3000mm, světlá výška ŽB konstrukce je 2750mm, povrch horní příčle je spádován ve střeovitém sklonu 2,00%. Stěny rámu jsou tlusté 400mm, spodní deska 400mm, horní deska má tloušťku 400–362mm. Délka rámu je 5640mm.

Křídla jsou provedena jako rovnoběžná monoliticky spojena s nosnou konstrukcí.

Římsy jsou železobetonové monolitické vykonzolované šířky 450mm. Do říms bude kotveno nové zábradlí výšky 1100mm.

Konstrukce je založena v otevřené stavební jámě. Dno stavební jámy je navrženo jako deska z podkladního betonu tloušťky 300mm vyztuženého KARI sítěmi po obou površích.

Přechod s uzavřeného na otevřené kolejové lože bude proveden pomocí šterkových ramp se sklonem 12%. Rampa začne vždy 1000 mm za koncem římsy.

SO 01-19-06 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 96,995

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Propustek má jeden otvor, trať je v oblouku $R=1100m$, $D=35mm$. Svršek je tvaru S49 na betonových pražcích. Úhel křížení 90° . Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h.

Nosnou konstrukci z roku 1957 tvoří ŽB deska tloušťky 290mm. Světlost otvoru je 1,5m. Volná výška propustku je min 2,27m. Výška přesypávky je cca 0,45m, šířka propustku je 4,85m. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami, betonovými kolmými křídly a betonovým základem.

Na betonových plochách se vyskytují vlasové trhliny, beton částečně degradovaný, porostlý mechem. Deskou protéká voda, tvorba výluhů. Na propustku je nevyhovující VMP.

Hodnocení stavu objektu je 3.

Na základě stávajícího stavu objektu je navržena kompletní rekonstrukce objektu.

Nosná konstrukce propustku bude tvořena uzavřeným železobetonovým rámem z prefabrikátů o světlosti 1800mm x 1600mm s šikmým svahovým ukončením. Jednotlivé prefabrikáty budou umístěny k jedné opěře tj. ubourává se pouze jedna opěra.

SO 01-19-07 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, opěrná zeď v km 96,66 - 96,82

Opěrná zeď zajišťuje krátký zemní svah nad tratí kvůli občasným přívalům vody ze svahu a zajišťuje její odvedení příkopem pod zdi do propustku v ekm 96,807 tak, aby tekoucí vod neprotékala přes kolejové lože.

Opěrná zeď je kamenobetonová o průměrné výšce 0,9 m a kromě zajištění paty svahu je součástí kamenného příkopu podél trati. Výška svahu nad propustkem je přes 3,0 m. Opěrná zeď se nachází v širé trati. Opěrná zeď je situovaná tak, že s rostoucím staničením se přibližuje k trati.

Sanace objektu částečným odstraněním stávající kamenné zdi a vybudováním nové z J žlabů je navrženo z důvodu stávajícího stavebního stavu opěrné zdi, která vykazuje poruchy způsobené klimatickými vlivy (obnažené spáry v kamenném zdivu, chybějící kameny, atd.) a vzhledem k změně GPK, kdy příkop podél OZ jako součást OZ nesplňuje normový stav vzhledem k nové koleji.

Na základě stavu nosné konstrukce a z důvodu umožnění prostorové průchodnosti je navrženo odstranění části opěrné zdi a příkopu a její nahrazení prefabrikovaným J žlabem při zachování hlavní funkce opěrné zdi – zajištění krátkého svahu a odvedení občasné přívalové vody.

SO 01-19-08 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 96,436

Most o jednom otvoru převádí 1 kolej a nástupiště přes potok Stanovec v zastávce Čeladná. Trať na mostě je v přechodnici $R=305m$, $D=100mm$. Niveleta klesá 13,200‰ ve směru staničení.

Svršek na mostě je tvaru S49 na betonových pražcích. Úhel křížení je 62°. Traťová rychlost je 60kmh⁻¹.

Nosná konstrukce z roku 1954 je tvořena železobetonovou deskou tloušťky 450mm, která je provedena jako prostý nosník. Nosná konstrukce je v polovině rozdělena dilatační spárou. Volná výška je 0,85m. Kolmá světlost je 3,10m. Tloušťka kolejového lože je 592mm. Římsy jsou železobetonové šířky 600mm, přesazené 100mm. Zábradlí je kotveno do železobetonových říms. Zábradlí je tvořeno ocelovými válcovanými profily s jedním madlem a dvěma příčlemi. Minimální vzdálenost osy koleje k zábradlí je vlevo trati 2617mm, vpravo trati 7912mm. Výška zábradlí je 1060mm.

Spodní stavbu tvoří betonové masivní opěry. Opěry mají tloušťku 1100mm. Založení opěr je plošné pomocí základového pasu tloušťky 1300mm a šířky 1900mm. Délka opěr je 12,41m.

Křídla jsou betonová rovnoběžná. Římsy na křídlech jsou stejné jako na nosné konstrukci.

Dno pod mostem je odlážděno lomovým kamenem do betonu.

Stávající nosná konstrukce bude zachována.

Nová tloušťka kolejového lože je 642mm.

Provede se nová izolace nosné konstrukce proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou celkové tloušťky 60mm. Stávající izolace bude odstraněna v celém rozsahu.

Stávající zábradlí se ponechá, horní madlo se vysune na požadovanou výšku a přidá se dolní příčel. Minimální vzdálenost osy koleje od zábradlí vlevo je 2991mm, vpravo 7306mm. Tyto hodnoty vyhovují VMP 2,5 s dostatečnou rezervou.

Bude provedena sanace stávající NK včetně říms.

Přechod s částečně otevřeného kolejového lože na otevřené kolejové lože bude proveden pomocí šterkových ramp se sklonem 12%. Rampa začne vždy 1000 mm za koncem římsy.

Stávající spodní stavby bude zachována.

Za rubem obou opěr bude provedeno odvodnění pomocí poloperforované drenážní trubky DN200. Je navržen střešovitý sklon 2%. Vyústění drenážní trubky je navrženo skrz stávající křídla na stávajícím svahu násypu.

Za křídly bude v šířce 1000mm provedeno nové odláždění kamenem do betonu. Nově odlážděno kamenem do betonu bude také koryto potoka v celé délce spodní stavby s přesahem 1000mm na obě stany.

Bude provedena sanace stávající spodní stavby.

V přechodech z mostu do tratě se za rubem opěr provede přechodová oblast zesílením sanačních vrstev železničního spodku dle zásad předpisu SŽDC S4.

SO 01-19-09 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 96,361

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Propustek má jeden otvor, trať je v přechodnici k oblouku R=301m, D=25mm. Svršek je tvaru S49 na betonových pražcích. Úhel křížení 89°. Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h.

Nosnou konstrukci z roku 1957 tvoří ŽB deska. Tloušťka desky je 250mm. Světlost otvoru je 1,5m. Volná výška propustku je min 1,7m. Výška přesypávky je cca 0,78m, šířka propustku je 11,18m. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami a betonovým základem.

Betonové plochy vykazují povrchové trhliny a částečnou degradaci. Římsy jsou betonové, na povrchu porostlé mech. Zábradlí mírně zkorodované a nevyhovující dle platných norem.

Hodnocení stavu objektu je 2.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- sanace betonových ploch opěr a nosné konstrukce
- odstranění stávající plochy nástupiště
- stávající římsa vlevo bude ponechána
- provedení nové vodotěsné izolace na nosné konstrukci
- nové nástupiště s L-prefabrikátem

- osazení nového ocelového zábradlí na obou římsách, vlevo vykonzolované
- sanaci pravé římsy

SO 01-19-10 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 96,261

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Propustek má jeden otvor, trať je v oblouku $R=301\text{m}$, $D=111\text{mm}$. Svršek je tvaru S49 na betonových prazcích. Úhel křížení 90° . Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h .

Nosnou konstrukci z roku 1918 (zabetonované kolejnice) nahradila ŽB deska z roku 1967. Tloušťka desky je 240mm . Světlost otvoru je $1,5\text{m}$. Volná výška propustku je min $0,8\text{m}$. Výška přesypávky je cca $0,5\text{m}$, šířka propustku je $5,96\text{m}$. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami a pravděpodobně betonovým základem.

Hodnocení stavu objektu je 2.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- odstranění stávající ŽB desky
- vybourání úložných prahů a opěr
- vybourání a úprava části základu
- osazení ŽB trub DN 1200mm do betonového lože
- zásyp a hutnění
- nasazení L-prefabrikátu nástupiště
- odláždění svahů a koryta na vtoku i výtoku

SO 01-19-11 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 95,971

Jedná se o kamennou klenbovou mostní konstrukci, která jedním otvorem převádí místní nezpevněnou komunikaci. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami, na které je uloženo kamenné zdivo klenby. Most je zakončen kolmým čelem s rovnoběžnými křídly. V průčelí jsou nad klenbou provedeny betonové čelní zídky s římsami. Ke křídům přiléhá svah žel. tělesa. SŠ. mostního otvoru je $3,5\text{m}$, výš otvoru $\sim 2\text{m}$. Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo $3,61 - 3,63 - 3,64\text{m}$ vpravo $3,00 - 2,88 - 2,95\text{m}$. Vzdálenost vnitřní hrany říms od osy koleje vlevo $3,47 - 3,48 - 3,48\text{m}$ vpravo $2,82 - 2,74 - 2,80\text{m}$. Na mostě je provedeno ocelové zábradlí. Prochází otevřené kol. lože – římsy jsou přesypané.

Zábradlí na mostě je nevyhovující – chybí příčle, zábradlí ve spojích uvolněné, rezavé, zkroucené, v ukotvení do římsy uvolněné.

Římsy a čelní zídky z betonu na obou stranách vykazují poškození vlivem působení klimatických podmínek – povrchové praskliny v betonu, vydrolené části až na výztuž (kari sít konstrukční), korodující výztuž, vlasové trhliny, odpadlé části omítek.

Nosná konstrukce – klenbou prosakuje voda (vápenné výluhy a krápníky). podélné trhliny cca 1mm , které pokračují do opěr. spárou mezi kamennou částí klenby a betonovými čelními zídkami prosakuje voda. Nadklenební zdivo místy vytlačené o $50-70\text{mm}$. Spárování zdiva místně opraveno a místně vypadáva.

Opěrami prosakuje voda, zdivo místně zavlhlé, spárování místně vypadlé a popraskané, svislé trhliny o síle 1mm .

Křídla jsou v místě styku betonu a kamenů zamoklá, prosakování vody, beton poškozen prasklinami, kamenná část vytlačenými kameny. Hodnocení stavu objektu dle správce je **K2, S1**.

Zachování mostní konstrukce – most vyhoví na přechodnost traťové třídy C3 při rychlosti 90km/h .

Celková sanace mostní konstrukce, provedení nové železobetonové vany s římsami, nová hydroizolace s napojením na odvodnění za opěrami. Provedení nového zábradlí dle normy. Sanace nosné konstrukce a spodní stavby – přespárování zdiva, injektáž trhlinek, odstranění porostu mechu,

ochranný nátěr. Úprava terénu pod mostem, provedení zpevnění povrchu kamenným podkladem do zhutněného podkladu ze štěrkodrti. Nové kabelové žlaby a chráničky.

SO 01-19-12 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 94,627

Deskový propustek z kamenného zdiva a nosnou konstrukcí tvořeno kamennými deskami. Světlost propustku 0,6 m.

Nový trubní propustek z patkových prefabrikovaných železobetonových trub světlosti DN 800. Ukončení vlevo trati monolitickou železobetonovou vtokovou jímku krytou mříží, vpravo trati ukončení trubním prefabrikátem se šikmým čelem a obkladem svahu kamennou spárovanou dlažbou do betonu.

SO 01-19-13 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 94,164

Trubní železobetonový (RT 80), světlost 0,80 m, šířka 8,40 m. Římsy a čela betonová, bez větších závad, jsou porostlá mechem a vegetací, průčelní zeď vpravo je nízká, propustek je zanesen. Hodnocení stavu objektu dle správce je stupněm 2.

Vzhledem k tomu, že nevyhovuje poloha pravé čelní zídky, vzhledem k novému GPK je navrženo zachování stávající konstrukce propustku, odbourání stávající římsy u pravé průčelní zdi a její nadbetonování s novou římsou a novým zábradlím, otryskání poškozených bet částí, pročištění propustku a úpravy dlažby na vtoku a na výtoku, sanace betonových částí.

SO 02-19-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 93,268

ŽB deska se zabetonovanými kolejnicemi světlosti 1,00 m, šířky 14,00 m. V otvoru umístěny chráničky inženýrských sítí (pravděpodobně vodovod). Nachází se ve stanici.

Propustek nejde zrušit, jelikož slouží pro odvodnění železničního spodku. V důsledku jeho špatného stavebnětechnického stavu dojde k jeho přestavbě na trubní propustek DN 1000. Šířkově dojde k jeho zkrácení pouze pod nově navržené kolejové řešení. Ukončení bude šikmými prefabrikovanými troubami, vtok a výtok bude odlážděn.

SO 02-19-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 92,847

Kamenný klenbový propustek o světlosti 1,0 m a šířky 25,0 m. V roce 2009 provedena nová betonová čelní stěna s římsou vpravo.

Propustek zůstane zachován. Nově se na něm budou nacházet 2 koleje a 2 krajní nástupiště. V současnosti na propustku chybí zábradlí, to bude nově osazeno na konci nástupiště. Na samotném propustku je navrženo pouze přespárovaní kamenného zdiva nosné konstrukce.

SO 02-19-03 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 92,810 – podchod

Podchodem bude zajištěno mimoúrovňové komunikační spojení přednádražního prostoru s novými navrženými 1., 2. nástupišti. Podchod bude navržen jako přímý pod dvěma kolejemi se světlou šířkou 3,0. Zde bude ověřena možnost gravitačního odvodnění podchodu. Bylo prověřeno, že podchod nelze odvodnit gravitačně. Bezbariérový přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace na 1 a 2. nástupišti bude v tom případě umožněn z prostoru před VB do a z podchodu schodišti a výtahy. Podchod bude založen výše cca o 300mm než původní varianta. Úprava napojení zastřešení v místě zídek – snížení. Doplnění nik pro osvětlení podchodu.

SO 02-19-04 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 92,678

Most o jednom otvoru převádí 4 koleje přes účelovou komunikaci a potok v železniční stanici Kunčice pod Ondřejníkem. Koleje na mostě jsou v přechodnici R=298m. Niveleta stoupá 1,300‰ ve směru staničení. Svršek na mostě je tvaru S49 na betonových pražcích. Úhel křížení je 90°. Traťová rychlost je 60kmh⁻¹.

Nosná konstrukce z roku 1886 je tvořena kamennou polokruhovou klenbou tloušťky 650mm ve vrcholu klenby a 750mm v patě klenby. Klenba je vetknuta do opěr. Volná výška ve vrcholu klenby je 3,615m. Kolmá světlost je 4,00m. Tloušťka kolejového lože je 2778mm. Římsy jsou betonové šířky 600mm, přesazené 150mm, částečně přesypané. Zábradlí je kotveno do betonových patek. Zábradlí je tvořeno ocelovými válcovanými profily s jedním madlem a jednou příčí. Minimální vzdálenost osy koleje k zábradlí je vlevo trati 2982mm, vpravo trati 3099mm. Výška zábradlí je 970mm vlevo a 1080mm vpravo.

Spodní stavbu tvoří kamenné masivní opěry. Opěry mají tloušťku 1820mm v patě. Založení opěr je plošné pomocí základového pasu tloušťky 1000mm a šířky 2120mm. Délka opěr je 27,30m.

Křídla jsou kamenná kolmá.

Dno pod mostem je vyasfaltováno. U meziříčské opěry je proveden betonový žlab pro vedení potoka.

Stávající nosná konstrukce bude zachována.

Nová výška přesypávky je 2878mm.

Provede se nová izolace nosné konstrukce proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou celkové tloušťky 60mm. Stávající izolace bude odstraněna v celém rozsahu.

Stávající zábradlí bude odstraněno v celém rozsahu. Nové zábradlí bude umístěno pouze na stávající římsy čelních zídek mostu s přesahem 500mm za konec říms. Nové zábradlí bude kotveno do stávajících říms. Nové zábradlí bude výšky 1100mm a bude mít jedno madlo a dvě příče. Minimální vzdálenost osy koleje od zábradlí vlevo je 8890mm, vpravo 6491mm. Tyto hodnoty vyhovují VMP 3,0 s dostatečnou rezervou. Bude provedena sanace stávající NK včetně říms.

Stávající spodní stavby bude zachována.

Za rubem obou opěr bude provedeno odvodnění pomocí poloperforované drenážní trubky DN200. Je navržen jednostranný sklon, který vychází z příčného sklonu nosné konstrukce 4,1%. Vyústění drenážní trubky je navrženo za křídly na stávajícím svahu násypu.

Za křídly bude v šířce 1000mm provedeno nové odláždění kamenem do betonu. Nově odlážděn kamenem do betonu bude také prostor nad římsami čelních zídek v šířce 2000mm z důvodu omezení vsakování srážkové vody za římsami.

Bude provedena sanace stávající spodní stavby.

Přechody do trati nejsou s ohledem na výšku nadnásypu realizovány.

SO 03-19-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 91,366

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes občasný vodní tok v mezistaničním Frenštát pod Radhoštěm – Kunčice pod Ondřejníkem. Trať na propustku je v přechodnici $R=275m$, $D=142mm$. Niveleta stoupá 16,400‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru S49 na betonových prazcích. Úhel křížení je 89° . Traťová rychlost je $60kmh^{-1}$.

Nosná konstrukce z roku 1929 je tvořena železobetonovou troubou DN800. Volná výška je 0,80m. Kolmá světlost je 0,80m. Tloušťka kolejového lože je 1186mm. Zakončení trub je provedeno pomocí ŽB čelní zídky tloušťky 580mm na obou stranách propustku. Čelní zídky jsou založené na betonovém plošném základu výšky 600mm a šířky 900mm. Zábradlí není osazeno.

ŽB trouby jsou založeny na plošném betonovém základu výšky 200mm a šířky 1000mm.

Na výtokové straně propustek navazuje na trubku $\varnothing 300mm$, která je umístěna 1000mm od líce římsy stávajícího propustku.

Na základě nevyhovujícího přepočtu je navržen nový trubní propustek DN 800. S ohledem na konfiguraci terénu a hranice pozemků SŽDC je ukončení na obou stranách navrženo pomocí rovnoběžných křídel.

SO 03-19-02 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 91,208

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Propustek má jeden otvor, trať je v přímé. Svršek je tvaru S49 na betonových pražcích, kolejový styk není. Úhel křížení 90°. Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h.

Nosnou konstrukci z roku 1887 tvoří kamenná deska. Tloušťka desky je cca 230mm. Světlost otvoru je cca 0,49m. Volná výška propustku je min 0,5m. Výška přesypávky je cca 4,0m, šířka propustku je 16,2m. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a kamenným základem.

Deskou i opěrami prosakuje voda, zdivo je zavlhlé, porostlé mech. Svahy jsou zaneseny náletovou vegetací.

Hodnocení stavu objektu je 2.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- vybourání stávající nosné konstrukce a opěr
- vyrovnaní stávajícího základu betonovou vrstvou tl. cca 100mm
- vybetonování nového základu navazujícího na stávající
- osazení nové ŽB trouby DN 1200mm (14ks) se šikmými čely (2ks)
- úprava navazujícího koryta a svahů

SO 03-19-03 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 89,840

Most převádí jednokolejnou trať přes účelovou komunikaci a Žlabový potok. Most má jeden otvor, trať je v oblouku o R=325m, D=123mm. Svršek je tvaru S49 na betonových pražcích, kolejový styk není. Úhel křížení 90°. Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h.

Nosnou konstrukci z roku 1887 tvoří kamenná klenba. Tloušťka klenby ve vrcholu je 550 mm. Světlost otvoru je cca 3,0m. Volná výška pod mostem je min 3,2m. Výška přesypávky je cca 6m, šířka mostu je 21,5m. Spodní stavba je tvořena masivními kamennými opěrami a kamenným základem.

V roce 1962 byla provedena injektáž klenby a opěr, nahrazení kamenných křídel betonovými a stáhnutí klenby lany.

V roce 1998 bylo provedeno hloubkové přespárování zdiva opěr a oprava betonových křídel.

Na mostě chybí zábradlí, klenbou prosakuje voda, zdivo zavlhlé, tvorba výluhů. Nad vrcholem klenby se vyskytují trhliny v betonových římsách. Na všech betonových plochách se nacházejí vlasové trhliny. ŽB koryto převádějící potok a navazující betonové panely jsou silně poškozeny, dochází k zahlcení vtoku.

Klenbové zdivo je tvořeno kvádry pískovce s křemitým tmelem, cca 75% v dobrém technickém stavu, pevné, zdravé až zvětřelé, bez poruch. Cca 25% kamenů zvětřává a opadá do hloubky průměrně 25mm. Spáry většinou vypraskané, vnitřní malta částečně degradovaná. Pevnost kamenů v prostém tlaku je 37,1 MPa, pevnost pojiva v prostém tlaku je 3,4 – 4,9 MPa. Pevnost zdiva klenby v prostém tlaku činí 6,4 MPa.

Spodní stavbu tvoří kamenné kvádry pískovce s křemitým tmelem, 90% v dobrém technickém stavu, pevné, zvětřelé, bez poruch. Podrobněji viz příloha Stavebnětechnický průzkum.

Hodnocení konstrukce je **K2,S2**.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- odláždění svahu podél křídel v šířce cca 1m
- odláždění svahu nad římsami v šířce cca 2m
- sanace betonových ploch sjednocujícím nátěrem
- očištění a sanace stávajícího kamenného zdiva
- nové ocelové zábradlí na římsě i na křídlech

SO 03-19-04 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 89,451

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Propustek má jeden otvor, trať je v oblouku o $R=275\text{m}$, $D=142\text{mm}$. Svršek je tvaru S49 na betonových pražcích, kolejový styk není. Úhel křížení 90° . Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h .

Nosnou konstrukci z roku 1887 tvoří kamenná klenba. Tloušťka klenby ve vrcholu je 450mm . Světlost otvoru je $1,0\text{m}$. Volná výška propustku je min $1,1\text{m}$. Výška přesypávky je cca $3,30\text{m}$, šířka propustku je cca $16,60\text{m}$. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a kamenným základem.

Nad klenbou betonové římsy a ocelové zábradlí. Rok oprav není znám.

Klenbou i opěrami prosakuje voda, zdivo klenby, opěr i křídel je zavlhlé, porostlé mechem. Svahy jsou zaneseny náletovou vegetací.

Hodnocení stavu objektu je 2.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- odláždění svahu podél křídel v šířce cca 1m
- odláždění svahu nad římsami cca 2m
- úprava sklonu svahů, prodloužení klenby na vtoku betonovým prefabrikátem, nové zábradlí
- očištění a sanace stávajícího kamenného zdiva v celé délce propustku
- odláždění koryta nad ŽB deskou v celé délce propustku

SO 03-19-05 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 88,970

Trubní propustek z betonových trub RT 800 do betonového lože, ukončený oboustranně rovnoběžnými betonovými čely

Propustek nevyhovuje pro požadovanou přechodnost. Navržen nový trubní propustek z patkových trub DN 800, Vpravo ukončený vtokovou jímkou, na výtoku vlevo ukončení se šikmo seříznutou troubou.

SO 03-19-06 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 88,559

Most převádí jednokolejnou trať přes účelovou komunikaci a potok Rakovec. Most má jeden otvor, trať je v oblouku o $R=275\text{m}$, $D=145\text{mm}$. Svršek je tvaru S49 na betonových pražcích, kolejový styk není. Úhel křížení 90° . Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h .

Nosnou konstrukci z roku 1887 tvoří kamenná klenba. Tloušťka klenby ve vrcholu je 750mm . Světlost otvoru je cca $4,0\text{m}$. Volná výška pod mostem je min $3,45\text{m}$, šířka mostu je cca 30m , výška přesypávky cca $8,80\text{m}$. Spodní stavba je tvořena masivními kamennými opěrami a kamenným základem.

V roce 1964 bylo provedeno přespárování a injektáž klenby, opěr i křídel, částečné přezdění a armování zdiva, nové průčelní zdi, výměna zábradlí, železobetonové koryto a oprava kamenné dlažby.

Klenbou i opěrami prosakuje voda, na líci klenby se tvoří výkvěty. V římsách se tvoří vlasové trhliny, místy vydrolený beton. Zdivo klenby, opěr i křídel je zavlhlé, porostlé mechem. Svahy jsou zaneseny náletovou vegetací.

Hodnocení stavu objektu je **K2,S2**.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- odláždění svahu podél křídel v šířce cca 1m
- odláždění svahu nad římsami v šířce cca 2m
- očištění a sanace stávajícího kamenného zdiva
- odstranění stávajícího zábradlí

SO 03-19-07 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 88,120

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Propustek má jeden otvor, trať je v přechodnici k oblouku o $R=495\text{m}$, $D=34\text{mm}$. Svršek je tvaru S49 na betonových pražcích,

kolejový styk není. Úhel křížení 90°. Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h.

Nosnou konstrukci z roku 1887 tvoří kamenná klenba. Tloušťka klenby ve vrcholu je cca 500mm. Světlost otvoru je cca 0,98m. Volná výška propustku je min 1,1m. Výška přesypávky je cca 7,45m, šířka propustku je 25,80m. Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami a kamenným základem.

Klenbou i opěrami prosakuje voda, zdivo klenby, opěr i křídel je zavlhle, porostlé mechem. Svahy jsou zaneseny náletovou vegetací.

Hodnocení stavu objektu je 2.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- očištění a sanace stávajícího kamenného zdiva
- pročištění a sanace koryta

SO 03-19-08 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 88,075

Most převádí jednokolejnou trať přes účelovou komunikaci. Most má jeden otvor, trať je v přechodnici k oblouku o R=300m, D=131mm. Svršek je tvaru S49 na betonových pražcích, kolejový styk není. Úhel křížení 90°. Stávající rychlost na mostním objektu je 70km/h s omezením na 60km/h.

Nosnou konstrukci z roku 1887 tvoří kamenná klenba. Tloušťka klenby ve vrcholu je 550 mm. Světlost otvoru je cca 3,0m. Volná výška pod mostem je min 3,8m. Výška přesypávky je cca 1,85m, šířka mostu je 9,0m. Spodní stavba je tvořena masivními kamennými opěrami a kamenným základem.

V roce 1962 byla provedena injektáž klenby, opěr i křídel, v roce 2004 byla provedena výměna říms zábradlí, fixace trhlín ocelovou spirálovou výztuží, přespárování a výměna porušeného zdiva a izolace proti zemní vlhkosti a stékající vodě pomocí nasazené ŽB desky.

Klenbou i opěrami prosakuje voda, na betonových plochách se tvoří vlasové trhliny. Zdivo klenby, opěr i křídel je zavlhle, porostlé mechem. Svahy jsou zaneseny náletovou vegetací.

Hodnocení stavu objektu je **K1,S2**.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- odláždění svahu podél křídel v šířce cca 1m
- sanace betonových ploch sjednocujícím nátěrem
- očištění a sanace stávajícího kamenného zdiva
- sanace stávajícího zábradlí
- provedení nové izolace proti stékající vodě a zemní vlhkosti za rubem líce (vytvoření ŽB vyrovnávací vrstvy za rubem klenby a provedení izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tl. 60mm)
- odvedení vody ze zemního tělesa příčnou drenáží DN 150mm v jednostranném sklonu 5%

SO 03-19-09 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 87,531

Železniční most o 1 otvoru, kolmý, pro 1 kolej, přes polní cestu. Světlost je 3,92 m, rozpětí nelze změřit, volná výška pod mostem je 3,70 m.

Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska, spodní stavba je kamenná, úložné bloky betonové, křídla jsou svahová, šikmá, kamenná.

Stavební stav objektu (klasifikace podle předpisu ČD S5) je **K1** (nosná konstrukce), **S2** (spodní stavba).

Navrhovaný stav:

1. Nové římsové nosníky na obou stranách, nové zábradlí se třemi "příčlemi" na obou nových římsách.
2. Sanace spodního líce desky (obnažená výztuž).
3. Sanace zdiva spodní stavby (očištění kamenného zdiva tlakovou vodou - jsou zjištěny průsaky s vápennými výkvěty a výluhy), nové odláždění části sbahu.

SO 03-19-10 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 86,889

Jedná se o jednokolejný most o jednom otvoru přemostující vodní tok Lomná a nebezpečné komunikace pro pěší. Směr vodního toku je zprava. Most se nachází za zhlavím železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm. Kolej na mostě je v oblouku o přechodnici k oblouku o poloměru cca 300 m. Kolej na mostě stoupá ve směru staničení 14 ‰. Železniční svršek S49 na žebrových podkladnicích uložený na dřevěných mostnicích. Úhel křížení je 51°. Stávající rychlost na mostním objektu je 60 km/h. Nosná konstrukce je ocelová s dolní prvkovou mostovkou. Hlavní nosníky jsou plnostěnné nýtované výšky 2300 mm. S ohledem na úhel křížení jsou podélníky na opěrách uloženy na podružných ložiskách. Rozpětí mostu je 24,5 m. Světlost otvoru šikmá je 22,8 m, šikmá 18,19 m. Spodní stavba je ŽB, úložné prahy a římsy novější ŽB. Spodní stavba je založená plošně. Ložiska jsou vahadlová, pevné stolicové, pohyblivé jsou jednoválcové.

Z důvodu nevyhovujícího technického stavu a nedostatečného prostorového uspořádání mostní konstrukce byla navržena rekonstrukce objektu. Nosná konstrukce je navržena jako ocelová plnostěnná s dolní ortotropní mostovkou. Rozpětí nosné konstrukce bude 29,4 m. Délka mostu je 38,7 m (vzdálenost konců křídel). Stavební výška je 1465 mm. Kolej na mostě je v přechodnici. Dolní hranu nosné konstrukce bylo možno na základě provedeného hydrotechnického výpočtu snížit s dodržením normou požadovaných hodnot, průtočnou šířku kolmo na osu toku je však nutné zachovat, z čehož vyplývá zvýšení kolmé světlosti mostu na 27,6 m z důvodu šikmého křížení. Odvodnění nosné ocelové konstrukce bude do odvodňovačů vyvedených volně nad koryto vodního toku. Kabelová trasa bude vedena vlevo v místech pod chodníkovým plechem.

Spodní stavba bude nová železobetonová monolitická. Součástí opěry jsou zavěšená křídla. Opěry jsou hlubinně založeny na pilotách průměru 750 mm a délky 4 m. Tyto parametry jsou voleny z důvodu obtížného vrtání do hornin v podloží. Svahové kužele budou odlážděny kamennou dlažbou do betonu jednak z důvodu jejich ochrany při povodni a také kvůli zkrácení zavěšených křídel. Odvodnění rubu opěr je řešeno drenážní troubou a vyústěno na odlážděný svah.

Izolace nosné konstrukce bude provedena jako stříkaná bez ochrany, taktéž spodní stavba bude ochráněna stříkanou izolací.

Pro montáž bude využita vykupovaná část pozemku vpravo vedle trati, kde bude nosná konstrukce smontována a následně pomocí jeřábů přemístěna do otvoru.

Plochy pod mostem budou opraveny do původního stavu. Koryto pod mostem ponecháno bez úprav.

SO 03-19-11 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 86,717

Jedná se o jednokolejný most o jednom otvoru přemostující vodní tok Markův potok a místní komunikaci. Směr vodního toku je zprava. Most se nachází bezprostředně za zhlavím železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm. Kolej na mostě je v oblouku o poloměru cca 300 m. Kolej na mostě klesá ve směru staničení 12,5 ‰. Železniční svršek S49 na žebrových podkladnicích uložený na dřevěných mostnicích. Úhel křížení je 62°. Stávající rychlost na mostním objektu je 60 km/h. Nosná konstrukce je ocelová bez mostovky, mostnice jsou uloženy plošně na hlavních nosnících. Hlavní nosníky jsou plnostěnné. Konstrukce je šikmá. Má rozpětí 5,36 m. Světlost otvoru kolmá je 3,795 m, šikmá 4,4 m. Spodní stavba je kamenná, úložné prahy a římsy novější ŽB. Spodní stavba je založená plošně. Ložiska jsou deskové, na začátku mostu je pevná. Podlahy na mostě jsou plechové.

Z důvodu nevyhovujícího technického stavu a nedostatečného prostorového uspořádání mostní konstrukce byla navržena rekonstrukce objektu. Je navržena mostní konstrukce celkové délky 19,74 m (vzdálenost konců křídel) a šířky 6,8 m. Nosná konstrukce je navržena jako železobetonová deska. Rozpětí nosné konstrukce bude 8,5 m. Stavební výška je 1039 mm. Dolní hrana nosné konstrukce respektuje původní hranu. Kolej na mostě není možné zvednout. Z tohoto důvodu je konstrukce navržena bez kolejového lože s použitím podkladnic pro konstrukce podobné pevné jízdní dráze. Spodní stavba bude provedena nová. Most je navržen jako kolmý. Světlost bude 7,5 m. Opěry

budou gravitační založené plošně. Odvodnění konstrukce bude vedeno do drenážních trubek na rubu mostu a voda bude vyvedena na terén. Komunikace pod mostem bude po dobu výstavby uzavřena, po dokončení stavby se komunikace obnoví se stejnými parametry. Vodní tok bude veden v nově provedeném železobetonovém žlabu.

Přeložky sdělovacích zařízení

Podle rozsahu a postupu stavebních prací budou prováděny přeložky stávajících místních kabelů a traťového kabelu ČD. Ve většině případů se bude jednat o provizorní řešení (pro zajištění nezbytného provozu), protože v definitivním stavu budou položeny nové kabely.

Podle rozsahu stavebních prací budou také prováděny přeložky stávajících sdělovacích kabelů jiných správců, křižujících železniční trať.

SO 01-10-01: T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC

- *Dálkový kabel DK47*

Vzhledem k tomu, že trať bude rekonstruována ve výluce, mohou být všechny výpichy zrušeny dopředu. Výpichy budou zrušeny přeřezáním přívodního kabelu 1m od dělicí spojky. Zbytek přívodního kabelu se zaslepí kabelovou koncovkou, ve které se propojí vyváděné okruhy.

Co se týče hloubkových přeložek v žkm 96,410, 95,960, 95,590 a 93,520 bude kopanými sondami nejprve ověřena skutečná hloubka uložení kabelu pod kolejí. Pokud bude zjištěna kolize se stavebními pracemi na rekonstrukci železničního spodku, středového trativodu, odvodnění či jiného zařízení dráhy, bude daná trasa přeložena na nové vyhovující hloubky. Metalický kabel bude na vhodných místech přerušen a naspojován nově vloženou kabelovou délkou kabelu odpovídající dimenze a typu. Přejech pod kolejiemi bude realizován překopem. Chráničky budou uloženy minimálně 2,2m pod úroveň temene hlavy kolejnice. Do výkopu budou uloženy dvě chráničky, z nichž jedna bude sloužit jako rezervní. V žkm 95,960 bude navíc překopem realizován přechod přes komunikaci. I zde budou uloženy dvě chráničky a to minimálně 0,9m po úrovni komunikace.

Překládaný výpich z DK v žkm 96,410 bude po zapojení nového TK do provozu (nový TK řeší PS 01-14-01) zrušen stejným způsobem jako ostatní výpichy.

V úseku žkm. 94,070 – žkm 94,000 bude u DK zvýšena mechanická ochrana dělenou kabelovou chráničkou o průměru 110mm. Dálkový kabel bude v daném úseku odkopán opatrných ručním výkopem a bude osazen dělenou kabelovou chráničkou. Poté bude kabel znovu uložen do zemní trasy a terén bude navrácen do náležitého stavu.

- *Diagnostický optický kabel 12 SM vl.*

V případě stávajícího optického kabelu 12 vláken se bude postupovat principiálně následujícím způsobem. Provoz z kabelu SŽDC se převede do optického kabelu 72vl. společnosti ČD-Telematika a stávající kabel SŽDC bude vyfouknut z HDPE trubky. V místech dotčení stávající trasy HDPE trubek (cca 50% trasy) bude vybudována nová trasa HDPE trubky, která se naspojuje na stávající uvolněnou trubku. Nové úseky trubky budou v místech, kde to je možné vybudovány jako podpovrchové. V náspech a místech s nedostatečnou šířkou pozemku jako povrchové s možností manipulace s trubicí během stavebních prací (tímto způsobem bude rozsah povrchových tras minimalizován na nezbytné minimum). HDPE trubka v povrchových trasách bude uložena do dělených ochranných trubek. Do takto vytvořené nové trasy HDPE trubky bude v rámci SO 01-10-02 zafouknut nový provizorní optický kabel s 48vláky, který bude zajišťovat provoz drážních i zákaznických okruhů ČD-Telematiky po dobu realizace stavby. Na tento provizorní optický kabel bude převeden provoz z kabelu ČD-T (okruhy společnosti SŽDC i okruhy společnosti ČD-Telematika, které není možné poslat obchozí cestou). Tím se uvolní prostor pro realizaci stavebních prací.

V průběhu budování hlavní kabelové trasy se do ní v rámci SO 01-10-02 připojí HDPE trubka pro definitivní optický kabel ČD-T.

Po dokončení stavebních prací bude v rámci PS 90-14-01 vybudován nový optický kabel SŽDC a v rámci SO 01-10-02 a SO 03-10-02 se zafoukne v celém úseku i nový definitivní kabel ČD-T.

Po převedení provozu do nového DOK SŽDC a DOK ČD-Telematiky bude provizorní optický kabel 48vl. vyfouknut z provizorní HDPE trubky a povrchové úseky provizorní trasy HDPE trubek budou zrušeny.

- Vytyčovací kabel HDPE trubek

Jelikož tento kabel slouží pro vytyčování trasy HDPE trubek a nachází se tedy ve stejné trase jako samotné HDPE trubky, bude taktéž dotčen stavebními pracemi na téměř 50% délky. Tento kabel nebude žádným způsobem překládán ani ochraňován. Okruhy pro provoz stuhové sítě TRS budou po dobu stavby provizorně převedeny na DK a po uvedení nového TK do provozu budou převedeny na tento nový TK (nový TK řeší PS 01-14-01).

- Místní kabel k objektu VTO v žst. Frýdlant nad Ostravicí

V prostoru zhlaví železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí je nutné přeložit místní metalický kabel, který je ukončen na stávajícím sloupku VTO. V rámci přípravných stavebních prací bude objekt VTO uložen do skladu. Během stavebních prací na kolejovém spodku a svršku budou do kolejiště uloženy dvě chráničky. Do jedné bude zatažen nový úsek místního kabelu a druhá bude sloužit jako rezervní. Chráničky budou uloženy minimálně 2,2m pod úroveň temene hlavy kolejnice. Nový úsek místní kabelu bude připojen do hlavní kabelové trasy, kterou řeší PS 01-14-01.

SO 01-10-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů mimodrážních správců

Podél železniční trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí je položen optický kabel uložený v HDPE trubce se 72 vlákny společnosti ČD Telematika. Kabel je uložen ve společné trase s optickým kabelem SŽDC. Trasa je vedena převážně v železničních pozemcích, často přímo v tělese trati a bude na mnoha místech stavbou dotčena. Po kabelu je provozováno 8 vláken drážního provozu a další vlákna jsou obsazena zákaznickými okruhy. Část provozu bude patrně možné před zahájením stavby přeměrovat do obchozích tras, principiálně však kabel musí být po celou dobu stavby v provozu.

Kromě kabelu ČD-Telematiky jsou v blízkosti železniční trati vedeny stávající kabelové rozvody společnosti Telefonica O2, které na mnoha místech křížují železniční trať. I tyto kabely musí být ve stavbě ochráněny, případně stranově a hloubkově přeloženy, aby byl zajištěn jejich trvalý provoz.

V klenbě železničního mostu v žkm 92,678 je veden závěsný optický kabel patřící společnosti RIO MEDIA a.s. Přeložka tohoto kabelu není součástí tohoto SO. Přeložku kabelu si zařídí společnost RIO MEDIA a.s. na vlastní náklady a proto není dále v tomto stavebním objektu řešena.

Soupis dotčených míst sdělovacích kabelů a návrh opatření

Kilometráž	Provozovatel	Typy sdělovacích kabelů a návrh jejich opatření
100,580	Telefónica O2	PPFLE 400XN0,4 a PPFLE 50XN0,4 1x HDPE 40 mm Z a 1x HDPE 40 mm B, obě prázdné. Trasa nedotčena, nebude se překládat.
99,610	Telefónica O2	PPFLE 15XN0,4 Hloubková přeložka.
99,025	Telefónica O2	PPFLE 15XN0,4 Hloubková přeložka.
99,002	ČD-Telematika	Přeložka resp. náhrada provizorním kabelem.
98,470	Telefónica O2	Závěsný kabel, stavbou nedotčen.
98,010	Telefónica O2	PPFLE 150XN0,6 a PPFLE 50XN0,4 1x HDPE 40 mm C/BB a 1x HDPE 40 mm O/BB, obě prázdné. Hloubková přeložka.

96,450	Telefonica O2	FLEZE50XN0,4 1x HDPE 40 mm Z, prázdná. Stranová i hloubková přeložka.
96,430	Telefonica O2	Nepoužívaný kabel. Nepřekládá se. Pouze rezervní chránička vložená v rámci SO 01-16-01.
95,225	Telefonica O2	2x PPFL 20XN0,4 + 2x neprovozovaný kabel, vše v propustku. Stranová i hloubková přeložka. Neprovozované kabely budou z propustku vymístěny a v blízkosti propustku bude uložena rezervní chránička v rámci SO 01-16-01.
94,150	Telefonica O2	FLEZE 75XN0,6 1x HDPE 40 mm O/B, ok. 24 vl. (743 016 02) 1x HDPE 40 mm O, ok. 48 vl. (743 074 02) 1x HDPE 40 mm C, prázdná. Hloubková přeložka
93,980	Telefonica O2	Nepoužívaný kabel. Nepřekládá se. Pouze rezervní chránička vložená v rámci SO 01-16-01.

Principiální návrh opatření

Vzhledem k tomu, že trať bude rekonstruována ve výluce, bude hloubková přeložka kabelů společnosti Telefonica O2 provedena po demontáži koleje překopem. Pokud to bude možné, sníží se stávající poloha kabelu na požadovanou niveletu (kabel se založí do dělené chráničky). Vedle něj se uloží nová rezervní chránička. Pokud toto řešení nebude z důvodu nedostatečné délky kabelů možné, nebo není možné z důvodu změny trasy. Proveďte se nová kabelová vložka odpovídajícím kabelem v nezbytném rozsahu přeložky. V případě optických kabelů se předpokládá rozpojení kabelů v nejbližší spojce nebo u optického rozvaděče a přefouknutí stávajícího kabelu do přeložených HDPE trubek. Pokud toto řešení neumožní prodloužení trasy, bude nahrazena celá kabelová délka novým delším kabelem. Neprovozované kabely jsou již mimo provoz, většinou slouží jako potenciální rezerva. Projektant navrhuje, že se neprovozované kabely již nebudou ochraňovat a hloubkově upravovat. Pouze se v místě jejich křížení položí rezervní chránička pro případnou opravu nebo nové protažení kabelu. V tomto stupni PD je do rozpočtu vždy uvažováno s hloubkovou přeložkou s novou vložkou kabelů. Jen se nepřekládají neprovozované kabely, ty se v případě kolize se stavebními pracemi odstraní a zaslepi koncovkami. V žkm 95,225 se odstraní kabely z propustku v celé délce bez ohledu na rozsah stavebních prací. Atypické je řešení v žkm 94,150. Zahloubení trasy si vyžádá prodloužení trasy o cca 2 m. Projektant předpokládá, že se využije stávající rezervy. Kabel se přeruší, vyfoukne, znovu zafoukne do prodloužené HDPE a sespojuje. Před zásahem do kabelu a po skončení prací se provede u metalických kabelů stejnosměrné měření a v případě optických kabelů měření útlumu i výkonu v obou oknech. V případě stávajícího optického kabelu 72 vláken ČD-Telematiky se bude postupovat principiálně následujícím způsobem (postup prací je shodný s přeložkami kabelu SŽDC 12 vláken). Provoz z kabelu SŽDC se převede do kabelu ČD-Telematika a stávající kabel 12 vláken se vyfoukne z HDPE trubky. V místech dotčení (cca 30% trasy) se vybuduje nová trasa HDPE trubky (v rámci SO 01-10-01), která se naspojuje na stávající uvolněnou trubku. Nové úseky trubky budou v místech, kde to je možné vybudovány jako podpovrchové v náspech a místech s nedostatečnou šířkou pozemku jako povrchové s možností manipulace s trubkou během stavebních prací. Tímto způsobem bude rozsah povrchových tras minimalizován na nezbytné minimum. HDPE trubka v povrchových trasách bude uložena do dělených ochranných trubek. Do této trubky se zafoukne nový provizorní optický kabel se 72 vlákny, který bude zajišťovat provoz drážních i zákaznických okruhů ČD-Telematiky po dobu realizace stavby. Převede se na něj provoz z kabelu ČD-T. Tím se uvolní prostor pro realizaci stavebních prací. V průběhu budování hlavní kabelové trasy se do ní v rámci tohoto objektu připojí HDPE trubka pro definitivní kabel ČD-T. Po dokončení stavebních prací bude vybudován nový optický kabel SŽDC (PS 90-14-01) a v rámci tohoto objektu se zafoukne v celém úseku i nový definitivní kabel ČD-T.

SO 02-10-01: Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC**- Dálkový kabel DK47**

Vzhledem k tomu, že trať bude rekonstruována ve výluce, mohou být všechny výpichy zrušeny dopředu. Výpichy budou zrušeny přerezáním přívodního kabelu 1m od dělicí spojky. Zbytek přívodního kabelu se zaslepí kabelovou koncovkou, ve které se propojí vyváděné okruhy.

Hloubková přeložka dálkového kabelu v místě křížení s rekonstrukcí přejezdu bude v případě zjištění kolize provedena překopem komunikace. Nová kabelová vložka odpovídajícím kabelem v nezbytném rozsahu přeložky bude zatažena do chráničky a naspojována na stávající kabel. Chránička bude uložena minimálně 0,9m pod úrovní komunikace.

- Diagnostický optický kabel 12 SM vl.

Stávající optický kabel 12SM vláken je řešen v rámci SO 01-10-01 a SO 03-10-01.

- Vytyčovací kabel HDPE trubek

Vytyčovací kabel HDPE trubek je řešen v rámci SO 01-10-01 a SO 03-10-01.

SO 02-10-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů mimodrážních správců

Podél železniční trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí je položen optický kabel uložený v HDPE trubce se 72 vlákeny společnosti ČD Telematika. Kabel je uložen ve společné trase s optickým kabelem SŽDC. Trasa je vedena převážně v železničních pozemcích, často přímo v tělese trati a bude na mnoha místech stavbou dotčena. Po kabelu je provozováno 8 vláken drážního provozu a další vlákna jsou obsazena zákaznickými okruhy. Část provozu bude patrně možné před zahájením stavby přeměrovat do obchozích tras, principiálně však kabel musí být po celou dobu stavby v provozu.

Kromě kabelu ČD-Telematiky jsou v blízkosti železniční trati vedeny stávající kabelové rozvody společnosti Telefonica O2, které na mnoha místech křížují železniční trať. I tyto kabely musí být ve stavbě ochráněny, případně stranově a hloubkově přeloženy, aby byl zajištěn jejich trvalý provoz.

Soupis dotčených míst sdělovacích kabelů a návrh opatření

Kilometráž	Provozovatel	Typy sdělovacích kabelů a návrh jejich opatření
93,330	ČD-Telematika	Nahrazen provizorním v rámci SO 01-10-02.
93,275	Telefonica O2	EY 40P0,4 Hloubková přeložka.
93,060	Telefonica O2	Závěsný kabel nedotčený stavbou.
92,800	Telefonica O2	PPFLE 25XN0,4 + PPFLE 10XN0,4 Ukončení kabelu na výpravní budově UR5/1.

Principiální návrh opatření

Vzhledem k tomu, že trať bude rekonstruována ve výluce, bude hloubková přeložka kabelů společnosti Telefonica O2 provedena po demontáži koleje překopem. Pokud to bude možné, sníží se stávající poloha kabelu na požadovanou niveletu (kabel se založí do dělené chráničky). Vedle něj se uloží nová rezervní chránička. Pokud toto řešení nebude z důvodu nedostatečné délky kabelů možné, nebo není možné z důvodu změny trasy. Provede se nová kabelová vložka odpovídajícím kabelem v nezbytném rozsahu přeložky. Stávající kabel do výpravní budovy bude nově ukončen na fasádě objektu v plastové skříni. Provoz stávajících okruhů se přepojí. Před zásahem do kabelu a po skončení prací se provede u metalických kabelů stejnosměrné měření a v případě optických kabelů měření útlumu i výkonu v obou oknech. Přeložky stávajícího optický kabel ČD-Telematiky (provizorní i definitivní stav) se řeší včetně v SO 01-10-02 a SO 03-10-02

SO 03-10-01: T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC**- Dálkový kabel DK47**

Vzhledem k tomu, že trať bude rekonstruována ve výluce, mohou být všechny výpichy zrušeny dopředu. Výpichy budou zrušeny přeřezáním přírodního kabelu 1m od dělicí spojky. Zbytek přírodního kabelu se zaslepí kabelovou koncovkou, ve které se propojí vyváděné okruhy.

Co se týče hloubkových přeložek v žkm 90,940 a 86,980 bude kopanými sondami nejprve ověřena skutečná hloubka uložení kabelu pod koleji. Pokud bude zjištěna kolize se stavebními pracemi na rekonstrukci železničního spodku, středového trativodu, odvodnění či jiného zařízení dráhy, bude daná trasa přeložena na nové vyhovující hloubky. Metalický kabel bude na vhodných místech přerušen a naspojován nově vloženou kabelovou délkou kabelu odpovídající dimenze a typu. Přejít pod koleji bude realizován překopem. Chráničky budou uloženy minimálně 2,2m pod úroveň temene hlavy kolejnice. Do výkopu budou uloženy dvě chráničky, z nichž jedna bude sloužit jako rezervní.

- Diagnostický optický kabel 12 SM vl.

V případě stávajícího optického kabelu 12 vláken se bude postupovat principiálně následujícím způsobem. Provoz z kabelu SŽDC se převede do optického kabelu 72vl. společnosti ČD-Telematika a stávající kabel SŽDC bude vyfouknut z HDPE trubky. V místech dotčení stávající trasy HDPE trubek (cca 50% trasy) bude vybudována nová trasa HDPE trubky, která se naspojuje na stávající uvolněnou trubku. Nové úseky trubky budou v místech, kde to je možné vybudovány jako podpovrchové. V náspech a místech s nedostatečnou šířkou pozemku jako povrchové s možností manipulace s trubicí během stavebních prací (tímto způsobem bude rozsah povrchových tras minimalizován na nezbytné minimum). HDPE trubka v povrchových trasách bude uložena do dělených ochranných trubek. Do takto vytvořené nové trasy HDPE trubky bude v rámci SO 03-10-02 zafouknut nový provizorní optický kabel s 48vláky, který bude zajišťovat provoz drážních i zákaznických okruhů ČD-Telematiky po dobu realizace stavby. Na tento provizorní optický kabel bude převeden provoz z kabelu ČD-T (okruhy společnosti SŽDC i okruhy společnosti ČD-Telematika, které není možné poslat obchozí cestou). Tím se uvolní prostor pro realizaci stavebních prací.

V průběhu budování hlavní kabelové trasy se do ní v rámci SO 03-10-02 připojí HDPE trubka pro definitivní optický kabel ČD-T.

Po dokončení stavebních prací bude v rámci PS 90-14-01 vybudován nový optický kabel SŽDC a v rámci SO 01-10-02 a SO 03-10-02 se zafoukne v celém úseku i nový definitivní kabel ČD-T.

Po převedení provozu do nového DOK SŽDC a DOK ČD-Telematiky bude provizorní optický kabel 48vl. vyfouknut z provizorní HDPE trubky a povrchové úseky provizorní trasy HDPE trubek budou zrušeny.

- Vytyčovací kabel HDPE trubek

Jelikož tento kabel slouží pro vytyčování trasy HDPE trubek a nachází se tedy ve stejné trase jako samotné HDPE trubky, bude také dotčen stavebními pracemi na téměř 50% délky. Tento kabel nebude žádným způsobem překládán ani ochraňován. Okruhy pro provoz stuhové sítě TRS budou po dobu stavby provizorně převedeny na DK a po uvedení nového TK do provozu budou převedeny na tento nový TK (nový TK řeší PS 01-14-01).

SO 03-10-02 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů mimodrážních správců

Podél železniční trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí je položen optický kabel uložený v HDPE trubce se 72 vlákny společnosti ČD Telematika. Kabel je uložen ve společné trase s optickým kabelem SŽDC. Trasa je vedena převážně v železničních pozemcích, často přímo v tělese trati a bude na mnoha místech stavbou dotčena. Po kabelu je provozováno 8 vláken drážního provozu

a další vlákna jsou obsazena zákaznickými okruhy. Část provozu bude patrně možné před zahájením stavby přeměrovat do obchozích tras, principiálně však kabel musí být po celou dobu stavby v provozu.

Kromě kabelu ČD-Telematiky jsou v blízkosti železniční trati vedeny stávající kabelové rozvody společnosti Telefonica O2, které na mnoha místech křížují železniční trať. I tyto kabely musí být ve stavbě ochráněny, případně stranově a hloubkově přeloženy, aby byl zajištěn jejich trvalý provoz.

Soupis dotčených míst sdělovacích kabelů a návrh opatření

Kilometráž	Provozovatel	Typy sdělovacích kabelů a návrh jejich opatření
91,830	Telefonica O2	PPFLE 5XN0,4 Hloubková přeložka.
90,940	ČD-Telematika	Přeložka resp. náhrada provizorním kabelem.
90,478	Telefonica O2	PPFLE 5XN0,4, kabel veden pod dnem propustku. Hloubková a stranová přeložka.
89,830	Telefonica O2	PPFLE 5XN0,4 Hloubková přeložka.
88,690	Telefonica O2	PPFLEZE 75XN0,6 1x HDPE 40 mm O/B, ok. 24 vl. (743 016 02) 1x HDPE 40 mm O, ok. 48 vl. (743 074 03) 1x HDPE 40 mm C, prázdná. Hloubková přeložka
88,050	Telefonica O2	OPV 20XN0,8, nefunkční kabel, nepřekládá se. Pouze rezervní chránička vložená v rámci SO 03-16-01.
87,805	Telefonica O2	PPFLE 3XN0,6 Hloubková přeložka.
87,425	Telefonica O2	2x PPFLE 10XN0,4, nefunkční kabely, nepřekládají se. Pouze rezervní chránička vložená v rámci SO 03-16-01.
86,910	Telefonica O2	FLE 75XN0,4 a FLE 25XN0,4 1x HDPE 40 mm O/B, ok. 24 vl. (743 016 02) 1x HDPE 40 mm O, ok. 48 vl. (743 074 03) 1x HDPE 40 mm C, prázdná. Hloubková přeložka.
86,760	Telefonica O2	E150XN0,8 + OPV 200P0,6 + PPFLE 15XN0,4 a 3x neprovozované kabely (OPV 20XN0,8 + OPV 60XN0,8 + OPV 20XN0,6) Hloubková a stranová přeložka. Neprovozované kabely se nebudou překládat.

Principiální návrh opatření

Vzhledem k tomu, že trať bude rekonstruována ve výluce, bude hloubková přeložka kabelů společnosti Telefonica O2 provedena po demontáži koleje překopem. Pokud to bude možné, sníží se stávající poloha kabelu na požadovanou niveletu (kabel se založí do dělené chráničky). Vedle něj se uloží nová rezervní chránička. Pokud toto řešení nebude z důvodu nedostatečné délky kabelů možné, nebo není možné z důvodu změny trasy. Proveďte se nová kabelová vložka odpovídajícím kabelem v nezbytném rozsahu přeložky. V případě optických kabelů se předpokládá rozpojení kabelů v nejbližší spojně nebo u optického rozvaděče a přefouknutí stávajícího kabelu do přeložených HDPE trubek. Pokud toto řešení neumožní prodloužení trasy, bude nahrazena celá kabelová délka novým delším kabelem. Neprovozované kabely jsou již mimo provoz, většinou slouží jako potenciální rezerva. Projektant navrhuje, že se neprovozované kabely již nebudou ochraňovat a hloubkově upravovat. Pouze se v místě jejich křížení položí rezervní chránička pro případnou opravu nebo nové protažení kabelu. V tomto stupni PD je do rozpočtu vždy uvažováno s hloubkovou přeložkou s novou vložkou kabelů. Jen se nepřekládají neprovozované kabely, ty se v případě kolize se stavebními pracemi odstraní a zaslepí koncovkami. V žkm 95,225 se odstraní kabely z propustku v celé délce bez ohledu na rozsah stavebních prací. Atypické je řešení v žkm 88,690 a 86,910. Zahloubení trasy si

vyžádá prodloužení trasy optického kabelu o cca 2 m. Projektant předpokládá, že se využije stávající rezervy. Kabel se přeruší, vyfoukne, znovu zafoukne do prodloužené HDPE a sespojuje. Alternativně je možné upravit trasu tak, aby došlo k jejímu zkrácení. Před zásahem do kabelu a po skončení prací se provede u metalických kabelů stejnosměrné měření a v případě optických kabelů měření útlumu i výkonu v obou oknech. V případě stávajícího optického kabelu 72 vláken ČD-Telematiky se bude postupovat principiálně následujícím způsobem (postup prací je shodný s přeložkami kabelu SŽDC 12 vláken). Provoz z kabelu SŽDC se převede do kabelu ČD-Telematika a stávající kabel 12 vláken se vyfoukne z HDPE trubky. V místech dotčení (cca 30% trasy) se vybuduje nová trasa HDPE trubky (v rámci SO 01-10-01), která se naspojkuje na stávající uvolněnou trubku. Nové úseky trubky budou v místech, kde to je možné vybudovány jako podpovrchové v náspech a místech s nedostatečnou šířkou pozemku jako povrchové s možností manipulace s trubicí během stavebních prací. Tímto způsobem bude rozsah povrchových tras minimalizován na nezbytné minimum. HDPE trubka v povrchových trasách bude uložena do dělených ochranných trubek. Do této trubky se zafoukne nový provizorní optický kabel se 72 vlákny, který bude zajišťovat provoz drážních i zákaznických okruhů ČD-Telematiky po dobu realizace stavby. Převede se na něj provoz z kabelu ČD-T. Tím se uvolní prostor pro realizaci stavebních prací. V průběhu budování hlavní kabelové trasy se do ní v rámci tohoto objektu připojí HDPE trubka pro definitivní kabel ČD-T. Po dokončení stavebních prací bude vybudován nový optický kabel SŽDC (PS 90-14-01) a v rámci tohoto objektu se zafoukne v celém úseku i nový definitivní kabel ČD-T.

Přeložky silnoproudých zařízení

SO 01-06-41 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky silnoproudých vedení

SO 02-06-41 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky silnoproudých vedení

SO 03-06-41 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přeložky silnoproudých vedení

Předmětem této části projektové dokumentace je stanovení rozsahu požadavků na úpravy křížení kabelových vedení VN a NN mimodrážních vlastníků, které se dostanou do kolize s úpravami kolejí.

Kabelová vedení 22kV a nn, která křížují žel. trať nebo jsou vedeny v jejím souběhu, budou s velkou pravděpodobností poškozena při výstavbě nového kolejíště, a proto budou přeložena. Přeložky těchto kabelových vedení budou spočívat v provedení nového kabelového křížení s dostatečným hloubkovým uložením pod železniční trať v ochranných rourách.

Souběžně s chráničkami přeložených kabelů se uloží vždy jeden kus prázdné ochranné roury s protahovacím drátem a ucpávkami na obou koncích (požadavek správců sítí).

V rámci této části dokumentace budou dále řešeny případné úpravy a přeložky vedení a zařízení veřejného osvětlení.

Náhradní výsadby a vegetační úpravy

SO 50-00-01 Náhradní výsadby a vegetační úpravy

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin rostoucích v prostoru stavby a řešení náhradních výsadeb. Mimolesní zeleň bude kácena příp. ořezána jen v nejnútnejší míře. Jedná se především o trasu pokládky kabelu s přístupovou komunikací převážně v šíři maximálně 3 m, dále odstranění porostu u rekonstruovaných mostů a propustků a minimálně u revitalizované trati.

Podrobný rozsah dřevin navržených ke kácení vychází z dendrologického průzkumu a je uveden v tabulkové části v příloze SO. Pořadová čísla jednotlivých ploch porostů odpovídají zákresu v mapové příloze.

Kácení je vhodné provádět pouze v nezbytně nutné míře v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března. V dostatečném předstihu před jeho započatím je třeba požádat o povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody. Žádost o povolení kácení musí obsahovat údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů, atd.)

Na základě § 9 zákona č. 114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin.

Jako podklad pro určení hodnoty náhradní výsadby bylo na základě dendrologického průzkumu provedeno ocenění dřevin dle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin verze 1.0.14., shrnutí je uvedeno v technické zprávě. Dále může být také uložena následná péče v trvání 1-5 let. Náhradní výsadba bude provedena na pozemcích, které určí příslušné orgány ochrany přírody. Konkrétní podmínky budou stanoveny v rozhodnutí o kácení dřevin.

Potrubní vedení

Rekonstrukce trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí spočívá v rekonstrukci kolejového svršku a spodku, která si vyžádá zemní práce, zasahující do hloubky cca 0,75 - 1,50 m pod hlavu koleje. V místech křížení trati s plynovody, vodovody a kanalizacemi vzniká potenciální nebezpečí kolize.

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně kanalizací, v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů inženýrských sítí.

Kabelovody

SO 01-15-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, kabelovod

Stavební objekt řeší provedení kabelovodu v zastávce Čeladná. Kabelovod bude proveden z typizovaných devíti komorových multikanálových tvarovek v celkové délce 145m (1x9-ti komorový multikanál + 1x chránička DN 120), kabelovod bude rozdělen na úseky (max. 40m) pomocí plastových kabelových komor. V kabelovodu budou umístěny sdělovací a zabezpečovací kabely. Kabelové poklopy budou provedeny jako těžké uzamykatelné, kde je pro manipulaci (montáž, demontáž) nutno použít mechanizačních prostředků.

SO 02-15-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, kabelovod

V žst. bude nově proveden kabelovod. Kabelovod bude proveden v délce 210,0m a bude proveden z typizovaných chráničků (2x 9-ti komorový multikanál). Z kabelovodu bude provedeno kolmé napojení, které bude vyústovat na nástupištích. Kabelovod bude dělen na úseky pomocí plastových a prefabrikovaných železobetonových kabelových komor. Kabelové poklopy budou provedeny jako těžké uzamykatelné, kde je pro manipulaci (montáž, demontáž) nutno použít mechanizačních prostředků.

Protihlukové objekty

SO 01-33-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, IPO

SO 02-33-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, IPO

SO 04-33-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, IPO

Na základě strojového výpočtu a kontrolního měření byly vytipovány objekty pro bydlení, kde budou řešena individuální protihluková opatření – 8 objektů. IPO budou realizována po provedení stavby a jejího uvedení do zkušebního provozu a následném doměření a vyhodnocení hlukové zátěže. V případě překročení hlukových hladin uvnitř objektů bude provedena v dotčených bytových místnostech výměna oken s požadovanou neprůzvučností.

Pozemní komunikace

SO 02-18-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přístup na nástupiště

Součástí stavebního objektu je vybudování přístupového chodníku k nástupišti u výpravní budovy. Šířka chodníku je přednostně 2m mezi obrubami, délka 35m. Chodník je veden od stávající komunikace k nástupišti u výpravní budovy. Příčný sklon 1%. Z jedné strany obruba vyvýšena 6cm nad dlažbu.

Konstrukce chodníků bude ze zámkové dlažby s výškou 8cm pro možnost údržby mechanizací. Návrh chodníků je navržen dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Katalogový list D2 – D – 1 - CH

Pozemní stavební objekty

SO 02-15-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, stavební úpravy ve staniční budově

Stavební objekt řeší stavební úpravy, které budou provedeny ve staniční budově. Dispoziční úpravy budou provedeny s cílem umístění technologického zařízení – sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé zařízení, DŘT. Ze stávající dopravní kanceláře bude provedeno nouzové pracoviště, včetně vybudování sociálního zařízení pro dočasnou obsluhu. S ohledem nato, že stanice bude dálkově obsluhována a na stávající objemy prodeje jízdenek, bude stanice vybavena automatem pro prodej jízdenek (není součástí dodávky stavby).

SO 02-15-03 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, zastřešení výstupních objektů podchodu

Stavební objekt řeší zastřešení vstupních objektů do podchodu, který bude proveden v žst Kunčice pod Ondřejníkem. Konstrukce přístřešku bude provedena jako ocelová a bude zastřešena profilovaným plechem. Stěny přístřešku (na vnější hraně nástupiště) a stěny nad schodišťovými záidkami budou provedeny jako prosklené. Konstrukce přístřešku bude umístěna na konstrukci podchodu a samostatné patky.

SO 04-15-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, stavební úpravy ve výpravní budově

Stavební objekt řeší dispoziční úpravy části výpravní budovy ve Frenštátě pod Radhoštěm, kde je v současnosti umístěno technologické zařízení. S ohledem na požadavek na doplnění technologického zařízení bude provedeno sloučení dvou sousedících místností – vybourání dělící příčky a výškové vyrovnání podlah.

Ohřev výměn - EOVS

SO 02-06-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, EOVS

Tento SO řeší nový elektrický ohřev výhybek (EOVS), jehož účelem je zajištění bezpečné funkce staničních výhybek v zimním období, kdy dochází k jejich zafoukání sněhem, které způsobí jejich úplné vyloučení z provozu, což má velmi negativní dopad na plynulost železniční dopravy.

V žst. budou v rámci tohoto SO vybaveny EOVS tři výhybky č.1, č.2 a č.3. EOVS bude na výhybkách osazeno dle platných vzorových listů, tzn. ohřívány budou opornice i výměnové závěry.

Rozvaděč pro napájení EOVS bude umístěn v nové rozvodně nn. Z rozvaděče nn budou napojeny pomocí kabelových rozvodů nn vývody k jednotlivým výhybkám. Rozvaděč bude vybaven automatickým regulátorem, který zajistí ekonomický provoz EOVS. Ovládání EOVS bude možno realizovat automaticky, ručně nebo z určeného dispečerského pracoviště pomocí systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

Rozvody nn a osvětlení

SO 01-06-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, úpravy přípojek nn pro PZS

V rámci tohoto SO budou řešeny přípojky nn pro přejezdové zab. zař. (PZS) v traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem.

Pro 5ks přejezdů v km 99,600 – km 98,021 bude položena nová přípojka nn ze žst. Frýdlant nad Ostravicí – rozvaděče RH, která nahradí přípojku stávající poškozenou při provádění stavebních prací. Nová přípojka kabelem typu AYKY 3x240+120mm² bude smyčkována ve skříních R-PZS u jednotlivých domků přejezdů. Nový kabel v rámci tohoto SO bude naspojován na stávající kabel na zhlaví stanice.

Dále bude v rámci tohoto SO řešena přípojka nn pro přejezdy v 95,213 a km 95,616. Přejezdy budou napájeny novou přípojkou nn od přejezdu v 95,213, kde bude zřízeno nové odběrné místo.

SO 01-06-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, úprava osvětlení a rozvodů nn

V rámci tohoto SO bude na zast. vybudováno nové osvětlení nástupiště a nová přípojka nn pro PZS v km 96,415. Nové osvětlení bude provedeno 9ks sklopných stožárů o výšce 6m se svítidly. Svítidla budou napojena novým kabelem z nového rozvaděče RO umístěného na místě stávajícího.

PZS v km 96,415 bude napojeno novým kabelem ze stávajícího rozvaděče RE. Kabel nn bude zakončen v novém rozvaděči R-PZS u domku přejezdu.

SO 02-06-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, venkovní osvětlení

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce venkovního osvětlení železniční stanice.

Stávající osvětlení železničního prostranství je ve stanici provedeno pomocí osvětlovacích věží a dále pomocí stožárů typu JŽ, které jsou ve zcela nevyhovujícím fyzickém stavu, neumožňující bezpečnou údržbu a správnou funkci osvětlovací soustavy. Všechny stávající osvětlovací stožáry i věže budou demontovány a nahrazeny stožáry novými vč. nových kabelových rozvodů.

Nová osvětlovací soustava stanice bude tvořena 10ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 12m osazených 1ks výbojkového svítidla se zdrojem o výkonu 150W.

Kolejiště ve stanici s průběžnými kolejemi v km 93,0 - km 93,2 nebude osvětlováno. V tomto úseku se nepředpokládá provádění žádného pracovního výkonu.

Veškeré nové osvětlení v železniční stanici bude napájeno z rozvaděče RO, který bude umístěn v nové rozvodně nn. Rozvaděč RO je součástí tohoto SO.

Pro možnost ovládání osvětlení bude rozvaděč RO obsahovat řídicí jednotku PLC. Systém osvětlení, resp. řídicí část rozvaděče osvětlení, bude zařazen do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC, který je zaváděn na této stavbě pro možnost dispečerského sledování a řízení zařízení žel. infrastruktury.

SO 02-06-03 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, osvětlení podchodu a nástupišť

Tento stavební objekt řeší kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupišť v železniční stanici. Pro osvětlení podchodu budou použita speciální svítidla v antivandalovém provedení. Součástí tohoto objektu je také kabelové napojení výtahů pro imobilní spoluobčany u všech vstupů do podchodu. Pro nevidomé spoluobčany budou nad vstupy do podchodů instalovány digitální akustické majáčky.

Osvětlení nekrytých částí ostrovních nástupišť bude zajištěno pomocí sklopných osvětlovacích stožárků o výšce 6m. Osvětlení krytých částí nástupišť bude zajištěno zářivkovými svítidly upevněnými na konstrukci zastřešení nástupišť. Osvětlení podchodu a nástupišť bude napojeno z rozvaděče osvětlení RO. Napájení výtahů a ostatních odběrů na nástupištích bude provedeno z rozvaděče RZS.

SO 02-06-04 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, úprava rozvodů nn

V rámci tohoto objektu budou v žst. zrekonstruovány stávající kabelové rozvody nn a realizovány kabelové rozvody nn k novým zařízením. Veškerá zařízení ve stanici budou nově napájena z nové rozvodny novými kabely.

SO 03-06-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, úpravy přípojek nn pro PZS

V rámci tohoto SO budou řešeny přípojky nn pro přejezdové zab. zař. (PZS) v traťovém úseku Kunčice pod Ondřejníkem – Frenštát pod Radhoštěm.

Pro 4ks přejezdů v km 86,774 – km 88,725 bude položena nová přípojka nn ze žst. Frenštát pod Radhoštěm – rozvaděče RST pod trafostanicí 22/0,4kV, která nahradí přípojku stávající poškozenou při provádění stavebních prací. Nová přípojka kabelem typu AYKY 3x240+120mm² bude smyčkována ve skříních R-PZS u jednotlivých domků přejezdů.

Dále bude v rámci tohoto SO řešena přípojka nn pro přejezdy v 91,843, km 91,544 a km v 92,078. Stávající přípojka pro přejezdy bude poškozena při provádění stavebních prací a je nutné ji nahradit přípojkou novou. Přejezdy budou napájeny novými přípojkami nn z přejezdu v 91,843, kde je zřízeno odběrné místo z distribuční sítě ČEZ.

SO 04-06-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, úprava venkovního osvětlení

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce žel. svršku a spodku až ke krajní výhybce č.1 v žst. Frenštát pod Radhoštěm a tím dojde k poškození stávajících 6ks osvětlovacích stožárů, které zajišťují osvětlení zhlaví stanice. V rámci tohoto SO budou dotčené stožáry zdemontovány a nahrazeny novými sklopnými stožáry o výšce 12m se svítidly SHC 150W. Nové stožáry budou napojeny novým kabelem na stávající osvětlení ve stožáru č.7.

Vnější uzemnění

SO 02-06-05 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, uzemnění rozvodny nn

Tento SO řeší novou uzemňovací soustavu rozvodny nn, resp. výpravní budovy. Uzemňovací soustava je společná a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách a pro uzemnění hromosvodu. Zemnicí síť musí mít hodnotu max. 5 Ω.

Zemnicí soustava je složena ze zemnicího pásu 2x FeZn 30x4mm uloženého v hloubce min. 80cm s vloženými zemnicími jímkami.

Uzemnění nesmí být uloženo do kabelové kynety kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení (z důvodu ochrany sdělovacího a zabezpečovacího zařízení před účinky blesku).

B.2.7 TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

Železniční zabezpečovací zařízení

V rámci revitalizace k rekonstrukci (modernizaci) stávajícího staničního (SZZ), traťového (TZZ) a přejezdového (PZZ), a to v rozsahu, níže uvedeném. Zde je také uvedeno, kde bude nasazeno dálkové ovládání (DOZ) dohodnutých železničních stanic. Výsledkem bude zvýšení bezpečnosti železniční a silniční dopravy, zvýšení rychlosti vlaků, a tím zkrácení jízdních dob. Chybující lidský činitel může být omezen nasazením SZZ a TZZ 3. kategorie a zřízením závislosti hlavních návěstidel na stavu PZS. Současně bude vybudována diagnostika dle Technické specifikace TS 2/2007-Z, a to minimálně stavová diagnostika.

Zabezpečovací kabelizace bude pokládána v související stavbě „Přejezdů“ a v provozním souboru dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ).

Stavba bude probíhat na pozemcích investora, tj. SŽDC s. o., na pozemcích v majetku ČD a. s. a na některých sousedních pozemcích. To v případě, že pozemek investora nelze použít (velikost, terén, odvodnění, aj.). Umístění zabezpečovacího zařízení (př. reléový domek u přejezdu, technologický objekt, kabelová trasa, aj.) bude s vlastníky těchto pozemků odsouhlaseno.

Na základě požadavku zpracovatele projektu na investora byly stanoveny výhledové rychlosti (SŽDC, Ing. Tomáš Záruba), a to následovně pro tratě: Frýdek Místek – Frýdlant nad Ostravicí _ 120 km/h, Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí _ 100 km/h a Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice _ 80 km/h.

Železniční stanice:

V žst. **Frýdlant nad Ostravicí** probíhá v současnosti rekonstrukce SZZ, jejíž výsledkem bude nové elektronické SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, s převzetím stávajícího TZZ typu AH do Kunčic pod Ondřejníkem.

PS 02-28-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, staniční zabezpečovací zařízení

V žst. Kunčice pod Ondřejníkem bude navrženo SZZ, s dálkovým ovládáním s žst. Frýdlant nad Ostravicí. SZZ bude umístěno do stávající budovy, budou zrekonstruovány nepoužívané prostory po restauraci. Bude zde vybudováno nové elektronické SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. S ohledem na navrženou výhledovou rychlost 100 km/h není požadován přenos návěsti na vozidlo (kódování) a volnost staničních kolejí bude kontrolována počítači náprav. Zábrzdná vzdálenost bude 700 m. Současně budou ve stanici rekonstruovány stávající přejezdy v km 92,414 a v km 93,259 vč. přejezdových zabezpečovacích zařízení.

PS 04-28-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, úvazka traťového zabezpečovacího zařízení

Žst. Frenštát pod Radhoštěm je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením kategorie 2 dle TNŽ 34 2620 typu elektromechanické zabezpečovacího zařízení (EMZZ). Toto zabezpečovací zařízení bude ponecháno a zapojeno do nového TZZ ze směru Kunčice pod Ondřejníkem. Přejezd na kunčickém zhlaví v km 86,774 bude doplněn o DOZ, způsob zabezpečení se nemění.

Žst. Veřovice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením kategorie 2 dle TNŽ 34 2620 typu EMZZ. Toto zabezpečovací zařízení bude ponecháno.

Žst Hostašovice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením kategorie 2 dle TNŽ 34 2620 typu TEST B. Toto zabezpečovací zařízení bude ponecháno.

Mezistaniční úseky:

PS 01-28-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, úprava traťového zabezpečovacího zařízení

Současný stav zabezpečovacího zařízení

Na předmětné trati je doprava řízena dle předpisu SŽDC D1. Nejvyšší traťová rychlost je 70 km/h, zábrzdna vzdálenost 700 m a trakce je nezávislá motorová.

V mezistaničním úseku Frýdlant n. O – Kunčice p. O. je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo typu AH-83. Mezistaniční úsek je rozdělen oddílovými návěstidly hradla Čeladná na dva traťové oddíly. Stávající vnitřní výstroj hradla Čeladná včetně jeho napájení je umístěna v reléovém domku na zastávce Čeladná společně s vnitřní výstrojí PZS v km 96,415.

Volnost traťového úseku je kontrolována pomocí jednopásových kolejových obvodů KO-37 o signální frekvenci 75Hz, které zároveň slouží pro kontrolu volnosti přibližovacích úseků přejezdových zab. zařízení (PZS).

V traťovém úseku Frýdlant n. O. – Kunčice p. O. se nachází celkem 8 zabezpečených PZS (km 99,600; 99,020; 98,480; 98,280; 98,021; 96,415; 95,213 a 94,002) s označením A2-A9, přejezdy A2-A6 mají kontroly staženy do stanice Frýdlant n.O., přejezdy A7-A9 do stanice Kunčice p.O.. Přejezd A5 v km 98,280 má vnitřní výstroj umístěnou v RD na přejezdu A6 v km 98,021. Dále se v traťovém úseku nachází dalších 6 přejezdů, které jsou v současnosti zabezpečeny pouze výstražnými kříži (km 97,724; 97,431; 97,131; 95,616; 94,228 a 93,698).

Navrhovaný stav zabezpečovacího zařízení

Po realizaci stavby bude ponecháno v předmětném traťovém úseku v provozu stávající traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu AH-83. Z důvodu prodloužení nástupiště na zastávce Čeladná je nutné provést posun oddílového návěstidla Lo hradla Čeladná o cca 46 m do kilometrické polohy 96,220. Vzhledem ke stáří stávajícího návěstidla bude oddílové návěstidlo Lo dodáno jako nové. Stejně jako doposud bude nové oddílové návěstidlo opět vybaveno štíty Op.

Vzhledem k rekonstrukci PZS v km 96,415 bude vnitřní výstroj hradla Čeladná včetně jeho napájení přemístěna do nového reléového domku tohoto PZS (předpokládá se dodávka nové vnitřní výstroje hradla). Také ve stanici Kunčice p. Ondřejníkem bude nově vnitřní výstroj TZZ umístěna v nové stavědlové ústředně spolu s novým staničním zabezpečovacím zařízením, z jehož napájecích zdrojů bude napájena (řeší související provozní soubor PS 02-28-01). Ovládání a indikace TZZ budou umístěny na novém pracovišti JOP v DK žst. Kunčice p. O. (řeší PS 02-28-01) a na pracovišti JOP v DK žst. Frýdlant n. O., které bude vybudováno v rámci související stavby „Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí“.

Traťová rychlost bude po realizaci stavby zvýšena ze stávajících 70 km/h na 100 km/h, zábrzdna vzdálenost 700 m na trati se realizací stavby nezmění.

Pro kontrolu volnosti traťového oddílu se využijí nově počítaací úseky počítače náprav, který bude zároveň kontrolovat volnost přibližovacích úseků PZS na trati, z tohoto důvodu bude provedena úprava zapojení automatického hradla. Přenos kódu vlakového zabezpečovače nebude doplňován, předmětná trať není zařazena mezi tratě evropského železničního systému a traťová rychlost nepřekročí 100 km/h.

Traťové linky hradla budou vedeny v novém závislostním optickém kabelu o 12 vláknech.

V traťovém úseku se nachází v současnosti 8 zabezpečených přejezdů. Součástí stavby je úprava těchto přejezdových zabezpečovacích zařízení dle požadavku Drážního úřadu, která je vyvolána zvýšením traťové rychlosti. Obecně se jedná o případné doplnění závor a výstražníků na přejezdech a prodloužení přibližovacích úseků PZS. Součástí stavby bude také náhrada stávajících kolejových obvodů PZS na trati za počítaací úseky počítače náprav a doplnění diagnostiky s dálkovým přístupem. Nově zřízené počítaací úseky budou kontrolovat volnost celého mezistaničního úseku. Úpravy PZS a náhrada KO za PN vyvolá u starších typů PZS jejich rekonstrukci, čímž bude odstraněn špatný technický stav technologických kontejnerů (reléových domků) a výstražníků u těchto PZS.

6 stávajících přejezdů, které jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži, budou zabezpečeny novými PZS v rámci související stavby „Železniční přejezdy na trati Ostrava – Valašské Meziříčí“. Stavby přejezdů budou budovány současně s předmětnou stavbou. Přejezdy v samostatných stavbách budou využívat nový závislostní kabel který bude v celém úseku položen v předmětné stavbě.

PS 03-28-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, traťové zabezpečovací zařízení

Současný stav zabezpečovacího zařízení

Na předmětné trati je doprava řízena dle předpisu SŽDC D1. Nejvyšší traťová rychlost je 70 km/h, zábrzdna vzdálenost 700m a trakce je nezávislá motorová.

V mezistaničním úseku Kunčice p. O. – Frenštát p. R. je doprava řízena telefonickým dorozumíváním. Souvislá kontrola volnosti traťového úseku není provedena, část tratě je kontrolována pomocí jednopásových kolejových obvodů KO-37 o signální frekvenci 75Hz, které slouží pro kontrolu volnosti přibližovacích úseků přejezdových zab. zařízení (PZS).

V traťovém úseku Kunčice p. O. – Frenštát p. R se nachází celkem 7 zabezpečených PZS (km 92,078; 91,843; 91,544; 90,443; 88,725; 87,853 a 86,990) s označením B2-B5 a B8-B10, přejezdy B2-B5 mají kontroly staženy do stanice Kunčice p. O., přejezdy B8-B10 do stanice Frenštát p. R.. Přejezdy B6 a B7 v km 90,099 a 89,487 jsou zabezpečeny uzamykatelnými zábranami, která může být otevřena na vyžádání vyzvednutím klíčů u výpravčího žst. Kunčice p. O.. Od realizace zábran v roce 2003 tato možnost nebyla využita.

Železniční stanice Kunčice pod Ondřejníkem je zabezpečena reléovým staničním zab. zařízením 2. kategorie typu TEST se souvislou izolací kolejiště. Železniční stanice Frenštát p. Radhoštěm je zabezpečena elektromechanickým staničním zab. zařízením 2. kategorie se světelnými návěstidly a mechanickými přestavníky. Na St.1 ve výpravní budově vedle DK se nachází řídicí stavědlový přístroj, který řídí závislý stavědlový přístroj na St. 2 na veřovickém zhlaví stanice. K vybavení vlakových cest slouží izolované kolejnice.

Navrhovaný stav zabezpečovacího zařízení

V předmětném mezistaničním úseku bude vybudováno nové traťové zab. zařízení 3. kategorie (automatické hradlo bez hradla na trati). Stejně jako doposud bude celý mezistaniční úsek tvořit jeden oddíl.

Pro kontrolu volnosti traťového oddílu se využijí počítaací úseky počítače náprav, který bude zároveň kontrolovat volnost přibližovacích úseků PZS na trati.

Traťová rychlost bude po realizaci stavby zvýšena ze stávajících 70 km/h na 100 km/h (v předmětném mezistaničním úseku bude omezena na maximálně 85 km/h), zábrzdna vzdálenost 700m na trati se realizací stavby nezmění.

Přenos kódu vlakového zabezpečovače nebude realizován, předmětná trať není zařazena mezi tratě evropského železničního systému a traťová rychlost nepřekročí 100km/h. Závislostní linky TZZ budou řešeny podle typu použitého zařízení.

Traťové linky hradla se předpokládá vést v novém závislostním optickém kabelu o 12 vláknech. Vnitřní část automatického hradla bude umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic, z jejichž napájecích zdrojů bude také napájena (řeší související provozní soubory PS 02-28-01

a PS 04-28-01). Traťový klíč nebude v souladu s normou TNŽ 342620 zřizován, neboť na trati není zaústěna žádná vlečka a ani pravidelné lokomotivy s postrkem ze žádné ze stanic nevyjíždějí.

Ovládání a indikace nového TZZ budou umístěny na novém pracovišti JOP v DK žst. Kunčice p. O. (řeší PS 02-28-01) a na stávající kolejové desce na St.1 (řeší PS 04-28-01).

V traťovém úseku se nachází v současnosti 7 zabezpečených přejezdů. Součástí stavby je úprava těchto přejezdových zabezpečovacích zařízení dle požadavku Drážního úřadu, která je vyvolána zvýšením traťové rychlosti. Obecně se jedná o případné doplnění závor a výstražníků na přejezdech a prodloužení přibližovacích úseků PZS.

Součástí stavby bude také náhrada stávajících kolejových obvodů PZS na trati za počítačící úseky počítače náprav a doplnění diagnostiky s dálkovým přístupem. Tímto opatřením bude eliminována ztráta šuntu, která se na dané trati projevuje.

Nově zřízené počítačící úseky budou kontrolovat volnost celého mezistaničního úseku. Úpravy PZS a náhrada KO za PN vyvolá u starších typů PZS jejich rekonstrukci, čímž bude odstraněn špatný technický stav technologických kontejnerů (reléových domků) a výstražníků u těchto PZS.

Vzhledem k tomu, že od výstavby mechanických zábran (rok 2004) nebylo požádáno o otevření přejezdu, budou ponechány zábrany na přejezdech. Po realizaci stavby budou klíče od uzamykatelných zábran přejezdů v km 89,485 a 90,097 přemístěny do dopravní kanceláře v Žst. Frenštát pod Radhoštěm.

V souladu se závěry jednání bude změněno označení přejezdů na trati. Bude zapracován bezanulační, bezvýlukový a pohotovostní stav všech PZS do odjezdových návěstidel sousedních stanic a do stávajícího TZZ na trati.

T. ú. Frenštát pod Radhoštěm – Veřovice, zde je zavedeno telefonické dorozumívání – provoz podle Předpisu SŽDC D1. Toto TZZ bude ponecháno.

T. ú. Veřovice – Hostašovice je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením kategorie 2 dle TNŽ 34 2620 – reléovým poloautoblokem typu RPB AŽD 71. Toto TZZ bude ponecháno.

T. ú. Hostašovice – Valašské Meziříčí je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3 dle TNŽ 34 2620 – automatickým hradlem typ AH 83. Toto TZZ bude ponecháno.

PS 90-28-01 Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem, dálkové ovládání zabezpečovací zařízení

Pro ovládání, kontrolu a současně i pro diagnostiku je navržen systém DOZ. Dispečerské centrum bude v žst. Frýdlant nad Ostravicí, odkud bude ovládána výpravčí SZZ žst. Kunčice pod Ondřejníkem. DOZ bude spuštěno se zapnutím SZZ žst. Kunčice pod Ondřejníkem a TZZ vč. PZZ trati Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem.

K záložnímu pracovišti výpravčího SZZ bude připojeno záložní ovládání DOZ.

Železniční sdělovací zařízení

V rámci stavby přejezdů bude vybudována v souvislém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm nová kabelová trasa. Do ní bude uložen traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky pro optický kabel. Na optický kabel bude instalován nový přenosový systém. Rovněž traťový kabel přikládáný do trasy bude zapojen do provozu.

Z vybrané varianty vyplývá, že bude rekonstruována stanice Kunčice pod Ondřejníkem. Bude vybavena novou kabelizací, rozhlasem pro cestující, informačním zařízením, místními radiovými

sítěmi, kamerovým systémem a vnitřní prostory technologických budou i novým sdělovacím zařízením, elektrickou zabezpečovací signalizací a automatickým hasícím zařízením.

Na zastávce Čeladná bude vybudován nový rozhlas pro cestující a informační zařízení.

V průběhu zpracování dokumentace se nedá vyloučit možnost úpravy stávajícího sdělovacího zařízení i v jiných dopravních, vždy se však bude jednat jen o vnitřní zařízení ve stávajících budovách.

PS 01-14-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, TK

Tento PS řeší pokládku nového traťového kabelu s dimenzí 15XN0,8, po kterém budou provozovány krátké mezistaniční spoje a pokládku dvou trubek HDPE pro DOK v traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem.

V žst. Frýdlant nad Ostravicí a Kunčice pod Ondřejníkem bude kabel celým profilem ukončen ve sdělovacích místnostech v nové technologické budově, respektive ve výpravní budově. Mezi sdělovací místností a stavědlovou ústřednou bude položen v obou stanicích propojovací kabel 10XN0,8 pro vyvedení čtyřek zabezpečovacího zařízení. Na trati bude z TK proveden výpich 10XN do všech reléových domků přejezdového zařízení a stejně dimenzovaný bude i výpich do objektu zastávky Čeladná. Současně s traťovým kabelem budou položeny do stejné kabelové trasy taktéž dvě HDPE trubky (modrá s pruhem a černá s pruhem).

Schéma kabelizace je uvedeno v příloze 3. Obsazení kabelu je v příloze technické zprávy.

V hlavní kabelové trase budou uloženy, kromě TK a HDPE chrániček, ještě zabezpečovací kabely a v obou koncových žst. i v zastávce Čeladná i kabely nn. Součástí tohoto PS jsou v tomto mezistaničním úseku všechny zemní práce spojené s realizací hlavní kabelové trasy. Realizace hlavní kabelové trasy v žst. Kunčice pod Ondřejníkem je od vjezdových návěstidel řešena v provozním souboru místní kabelizace.

PS 02-14-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, MK

Tento PS řeší dodávku a montáž venkovních telefonních objektů a kabelizaci k těmto objektům:

- a) VTO u vjezdových návěstidel do žst. Kunčice pod Ondřejníkem
- b) VTO u dvou přejezdů v žel. stanici
- c) Vyvedení kabelu u osobního výtahu

Kabely budou v celoplastovém provedení TCEPKPFLEY XN0,6. Pro pokládku sdělovacích kabelů v rámci místní kabelizace bude použita společná kabelová trasa s traťovým kabelem. Ve stejné trase budou vedeny i zabezpečovací a silové kabely.

Před zahájením prací v kolejišti bude zřízena provizorní kabelizace napojující výpravní budovu na traťový kabel.

U všech vjezdových návěstidel se vybudují nové VTO (v žkm 92,207 a v žkm 93,613), které budou připojeny na novou místní kabelizaci kabely 3XN. Nové VTO budou vybudovány i u obou RD u přejezdů. Tato budou připojeny kabely 5XN. Místní kabely 3XN budou přivedeny také k osobním výtahům na nástupištích a napojeny do k rozvodům osobního výtahu. Všechny čtyři telefony (VTO) a místa rozveden osobních výtahů budou napojeny na zapojovač u výpravního ve výpravní budově.

Místní kabely budou položeny od VTO u vjezdů a od RD do výpravní budovy v souběžné trase s novým traťovým kabelem, dále kabely zabezpečovacími a silovými. Místní kabelizace bude provedena celoplastovými dvouplášťovými kabely s protivodní zábranou. Navrženy jsou kabely s konstrukcí TCEPKPFLEY XN 0,6.

PS 03-14-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem – Frenštát pod Radhoštěm, TK

Tento PS řeší pokládku nového traťového kabelu s dimenzí 15XN0,8, po kterém budou provozovány krátké mezistaniční spoje a pokládku dvou trubek HDPE pro DOK v traťovém úseku Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm.

V žst. Kunčice pod Ondřejníkem a Frenštát pod Radhoštěm bude kabel celým profilem ukončen ve sdělovacích místnostech v nové technologické budově, respektive ve výpravní budově. Mezi sdělovací místností a stavědlovou ústřednou bude položen v obou stanicích propojovací kabel 10XN0,8 pro vyvedení čtyřek zabezpečovacího zařízení. Na trati bude z TK proveden výpich 15XN do všech reléových domků přejezdu a k VTO u přejezdů s pevnými závorami. Současně s traťovým kabelem budou položeny do stejné kabelové trasy taktéž dvě HDPE trubky (modrá s pruhem a černá s pruhem).

Schéma kabelizace je uvedeno v příloze 3. Obsazení kabelu je v příloze technické zprávy.

V hlavní kabelové trase budou uloženy, kromě TK a HDPE chrániček, ještě zabezpečovací kabely a v obou koncových žst. i kabely nn. Součástí tohoto PS jsou v tomto mezistaničním úseku všechny zemní práce spojené s realizací hlavní kabelové trasy. Realizace hlavní kabelové trasy v žst. Kunčice pod Ondřejníkem je od vjezdových návěstidel řešena v provozním souboru místní kabelizace.

PS 90-14-01 Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm, DOK

V rámci tohoto souboru bude v úseku žst. Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm realizován nový optický kabel. Kabel bude v celém úseku zafouknut do připravené modré HDPE trubky. Kabel bude mít 36SM vláken a nahradí stávající optický kabel 12SM vláken. Kabel bude celým profilem vyveden ve všech žst., výpich bude proveden do zastávky Čeladná. V žst. Frenštát se vyvede stávající 12-ti vláknový kabel celým profilem, aby byl umožněn přechod okruhů mezi oběma kabely.

PS 90-14-02 Frýdlant n. O. - Frenštát p. R., přenosové zařízení

V rámci tohoto provozního souboru bude realizován nový přenosový trakt MPLS mezi žst. Frýdlant n.O. a žst. Valašské Meziříčí (objekt ATÚ) s jednotlivými přenosovými uzly v žst. Frýdlant n.O., Kunčice p.O., Frenštát p/R. a Valašské Meziříčí s další návazností na stávající přenosové traky SDH, vybudované v rámci souvisejících staveb. Tento nový přenosový trakt MPLS bude realizován v úrovni 1GbE. Nové přenosové uzly MPLS budou doplněny novými datovými přepínači pro multiplikaci IP portů technologické LAN. Předmětem výstavby v tomto PS budou i nové zdroje zálohovaného napájení 48V DC.

V rámci tohoto provozního souboru je rovněž řešena nově síť Intranet. V žst. Frenštát p/R bude v rámci tohoto PS instalován nový switch 24p, který bude multiplikovat jedno z IP rozhraní nového routeru MPLS. Tento nový switch bude po samostatných optických vláknech (nový DOK) propojen prostřednictvím mediakonvertorů s dalším novým switchem 24p, který bude instalován ve VB Kunčice p.O. a rovněž s novým switchem 24p, instalovaným v DK Frýdlant n.O.

PS 02-14-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, EZS

Předmětem projektu této dokumentace je návrh elektrické zabezpečovací signalizace v prostorách budovy žst. Kunčice pod Ondřejníkem, která má signalizovat neoprávněné vniknutí do objektu. Zařízení je navrhováno, neboť objekt nebude trvale obsazen a bude v něm umístěna důležitá a nákladná technologie. Poplach bude signalizován sirénou na objektu a dálkově pomocí přenosového zařízení na dohledovém pracovišti dispečera ve Frýdlantu nad Ostravicí.

Zařízení EZS zajistí rovněž včasné zjištění požáru ve vyznačených prostorách, v případě nahodilých zdrojů požáru jako je vadná elektroinstalace, nedodržení zákazu kouření, neopatrnost z hlediska požární bezpečnosti. Nelze vyloučit ani úmyslné založení požáru.

Elektrická ochrana je rozdělena na ochranu plášťovou a prostorovou. Plášťovou ochranu tvoří smyčky s magnetickými kontakty ve vstupních dveřích. Prostorovou ochranu tvoří smyčky s duálními čidly, ty jsou navrhovány do místností s vyššími riziky. Použita bude poplachová ústředna s předepsanými schopnostmi zavedená u ČD s minimální kapacitou 8 smyček, rozšířená koncentrátory na potřebnou kapacitu, čidla a senzory dle soupisu dodávek v rozpočtu. K ústředně budou připojeny také opticko-kouřové hlásiče pro detekci požáru a tlačítkové hlásiče.

Signalizace bude provedena poplachovou zálohovanou sirénou s blikáčem na objektu a dálkově pomocí přenosového zařízení na dohledovém pracovišti dispečera ve Frýdlantu nad Ostravicí.

Schéma zapojení je patrné z přílohy 02.1. Situování zařízení je na výkrese 02.2.

PS 02-14-03 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, ASHS

Předmětem projektu je řešení ASHS ve stavědlové ústředně ve výpravní budově v žst. Kunčice pod Ondřejníkem.

V ostatních technologických místnostech ve výpravní budově se zřídí porotipožární hlásiče.

Zařízení ASHS se ve stavědlové ústředně žst. Kunčice pod Ondřejníkem bude zřizovat z důvodů prostor vybavených zařízením značných hodnot, jehož výpadek by mohl způsobit ztráty na životech a materiální ztráty.

Zařízení ASHS zajistí včasné zjištění a likvidaci požáru ve vytypovaných prostorách v případě nahodilých zdrojů požáru jako je vadná elektroinstalace, nedodržení zákazu kouření, neopatrnost z hlediska požární bezpečnosti. Nelze vyloučit ani úmyslné založení požáru.

Nové zařízení ASHS bude řízeno požární ústřednou umístěnou ve stavědlové ústředně ve výpravní budově.

ASHS musí být certifikovaný systém, vyhovující zákonným požadavkům ČR v rámci EU. Na systému je třeba provádět preventivní péči ve smyslu vyhlášky MV ČR 246/2001 Sb. a dle pokynů výrobce, uvedených v provozní knize.

Navržený systém ASHS bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve (lahví) s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod.

V prostoru únikových cest ze všech chráněných prostor budou osazena tlačítka zrušení a blokování ASHS.

Napájení ústředny ASHS bude pro případ výpadku sítě nn zálohováno po dobu 24 hodin z náhradní baterie, která je součástí ústředny.

PS 02-14-04 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, sdělovací zařízení

Předmětem projektu sdělovacího zařízení je vybudování nové datové sítě a telefonních rozvodů (strukturované kabeláže) ve výpravní budově v žst. Kunčice pod Ondřejníkem. Nová strukturovaná kabeláž bude sloužit pro sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, DŘT a rozvodnu nn. Součástí tohoto PS je také zařízení jednotného času.

Zařízení jednotného času se bude řízeno hlavními hodinami s přijímačem signálu GPS, nové podružné hodiny se umístí do dopravní kanceláře, stavědlové ústředny, sdělovací místnosti a pod přístřešek pro cestující.

Na stole výpravčího a místnosti zabezpečovacího zařízení budou umístěny nové IP telefony. Stávající sdělovací zařízení v dopravní kanceláři a technologickém domku, které bude nahrazeno novým zařízením, se demontuje a předá správci tohoto zařízení.

PS 02-14-05 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, telefonní zapojovač

Tento PS řeší instalaci nového IP telefonního zapojovače v Kunčicích p.O. a úpravu stávajícího zapojovače ve Frýdlantu n.O. Systém musí umožnit individuální řízení provozu z každé

žst., ale také ovládání žst.Kunčic p.O. z Frýdlantu n.O. (resp. z jiného určeného dispečerského pracoviště).

Zapojovač musí splňovat tyto základní funkce:

ovládacím terminálem telefonního zapojovače bude IPDT s dotykovou obrazovkou v provedení AiO (technologický PC s dotykovým monitorem v jedné skříni na naklápěcím stojánu) s rozhraním Ethernet 10/100dBase.

ovládání MB okruhů (převodník analog / digital)

ovládání atu.tel.poboček

nápojení do dispečerské sítě VoIP

aplikace QoS na předřazeném technologickém switchi

řídící prvek IP zapojovače musí být schopen pracovat jako lokální IPPBX

SNMP modul (zajištění vzdáleného dohledu)

umožnit záznam provozu zapojovače do drážního systému vč.DZCR

PS 01-14-02: T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, rozhlasové zařízení

V zast. Čeladná bude instalována nová rozhlasová ústředna se zesilovačem o výkonu 100W. Ústředna bude umístěna v budově zastávky. K ústředně budou připojeny nové reproduktory umístěné na nástupišti a nový reproduktor umístěný v čekárně.

PS 01-14-03 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, informační zařízení

Nově instalované informační zařízení bude sestávat z jednoho dvojitého nástupištního oboustranného panelu s hodinami, umístěném na novém speciálním sloupku se stříškou. Tento panel bude zobrazovat dva spoje, pro každý směr jeden. Označení spojů (panelů) pro jednotlivé směry musí být dobře rozpoznatelné. V technologické místnosti budovy zastávky bude instalován nový podružný počítač s potřebným SW, který bude podřízený řídicímu počítači IZ v žst. Frýdlant n/O, jehož SW bude doplněno pro ovládání této podřízené zastávky. Lokální ovládací pracoviště nebude zřizováno a bude plně ovládáno z žst. Frýdlant n/O. Zařízení bude umožňovat ovládání automatického hlášení rozhlasu pro cestující. Panely budou propojeny datovou sběrnici a napájecím vedením.

V rámci tohoto PS bude doplněn nový informační panel na štít vstupu do podchodu v žst. Frýdlant n/O. Tento panel bude zobrazovat nejbližší odjezdy či příjezdy a bude napojen na stávající kabeláž v podchodu. V případě nevyhovujících parametrů kabeláže se do stávající trasy přiloží nový datový kabel (k nejbližší volné datové zásuvce).

PS 02-14-06: Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, rozhlasové zařízení

V žst. Kunčice pod Ondřejníkem bude instalována nová rozhlasová ústředna se zesilovačem o výkonu 200W. Ústředna bude umístěna ve výpravní budově. K ústředně budou připojeny nové reproduktory umístěné na obou nástupištech, nový reproduktor v podchodu a nový reproduktor umístěný v čekárně. Dále budou v rámci toho PS doplněny dva reproduktory do podchodu v žst. Frýdlant nad Ostravicí.

U vstupů do prostoru pro cestující a do podchodu se umístí hlasové majáčky pro nevidomé a slabozraké.

PS 02-14-07 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, informační zařízení

Nově instalované informační zařízení bude sestávat z dvojice nástupištních oboustranných panelů s hodinami (na každé nástupištní hraně krajních nástupišť jeden) a odjezdového panelu v prostoru pro cestující. Nástupištní panely budou umístěné na nových speciálních sloupcích se stříškou a odjezdový panel bude umístěn na fasádě VB. V nové sdělovací místnosti výpravní budovy bude instalován nový řídicí počítač s potřebným SW, který bude podřízený řídicímu počítači IZ v žst.

Frýdlant p/O, jehož SW bude doplněno pro ovládání podřízené žst. Kunčice p/O. Ovládací pracoviště bude v dopravní kanceláři (nouzové pracoviště) DK ve stávající výpravní budově. Zařízení bude umožňovat ovládání automatického hlášení rozhlasu pro cestující. Panely budou propojeny datovou sběrnicí a napájecím vedením. Propojení mezi obsl. pracovištěm a technologií IZ bude řešeno pomocí nové datové sítě.

PS02-14-08 žst. Kunčice pod Ondřejníkem, kamerový systém

Účelem tohoto provozního souboru je vybudování bezpečnostního kamerového systému v železniční stanici Kunčice pod Ondřejníkem. Dalším neméně důležitým úkolem tohoto PS je vybudování zobrazovací části na pracovišti výpravčího v žst. Frýdlant nad Ostravicí. Kromě toho je vybudování kamerového systému ve stávajícím podchodu v žst. Frýdlant nad Ostravicí.

Centrální částí kamerového systému bude vybudována v rámci tohoto PS v žst. Frýdlant n.O.. Bude to počítač (videoserver) a záznamové zařízení a 2ks monitoru LCD 24“, zařízení budou umístěna ve sdělovací místnosti a v dopravní kanceláři ve výpravní budově. Centrální část kamerového systému bude umožňovat zobrazování aktuálního obrazu z jednotlivých kamer na monitorech a jejich záznam. Na pracovišti výpravčího bude kromě přehledového monitoru i pracovní monitor LCD 24“ se zabudovaným mikro PC klienta a ovládací souprava.

Záznamová zařízení ve Frýdlantu a v Kunčicích budou umožňovat záznam všech kamer na harddisk s kapacitou min. 4 TB nebo více. Záznamová zařízení budou ovládána pomocí ovládacích klávesnic prostřednictvím sítě Ethernet z pracoviště výpravčího ve Frýdlantu n.O. a z nouzového pracoviště v Kunčicích p.O..

Kamery v žst. Kunčice p.O. budou rozmístěny na nástupištích podél nástupištních hran (6ks). V novém podchodu pro cestující budou umístěny 2 ks otočných kamer IP v půlkulatých antivandalních krytech. V rámci tohoto PS budou v žst. Frýdlant n.O. ve stávajícím podchodu pro cestující umístěny 3 ks otočných kamer IP v půlkulatých antivandalních krytech.

Videosignál z kamer bude veden pomocí optických vláken a optoelektronických převodníků ke switchi. Napájení kamer bude zajištěno pomocí sítě 230V/50Hz.

PS01-14-04 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, úprava TRS

Na trati Ostrava – Valašské Meziříčí je v provozu stávající stuhová síť TRS CDP Přerov – Ostrava – Krhová u Valašského Meziříčí. V úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm jsou v provozu radiostanice v Frýdlantu n.O., v Čeladné (ovládání z Frýdlantu n.O.), v Kunčicích p.O. a ve Frenštátu p.R.. Okruh stuhové sítě je veden po metalickém traťovém kabelu.

Nově bude zařízení TRS upraveno tak, že v úseku Frýdlant n.O. – Kunčice p.O. bude vytvořena krátká stuhová síť složená z radiostanic ve Frýdlantu n.O., v Čeladné (ovládání z Frýdlantu n.O.), v Kunčicích p.O.. Tato stuhová síť bude ovládána z pracoviště dispečera ve Frýdlantu n.O.. Do Frýdlantu bude umístěna nová radiostanice IP TRS, která zajistí pokrytí trati v úseku Frýdlant n.O. – Ostravice. Původní stuhová síť TRS CDP Přerov – Ostrava – Krhová u Valašského Meziříčí (bez radiostanic ve Frýdlantu n.O., v Čeladné, v Kunčicích p.O.) bude provozována po samostatném vedení v traťovém kabelu, v Čeladné bude okruh zesílen.

V žst. Frýdlant n.O. je do zařízení TRS začleněn blok RV3Stop, který umožňuje nezávisle na výpravčím zastavit vlak v dosahu radiového signálu ZR Frýdlant n.O.. Nový blok STOP bude do systému TRS začleněn u radiostanice v žst. Kunčice p.O. a u radiostanice v žst. Frýdlant n.O., která bude sloužit pro trať Frýdlant n.O. - Ostravice.

U každé radiostanice je modul CS900, který slouží pro komunikaci z/do radiové sítě TRS do/z služební telefonní sítě. Stávající moduly CS900 budou demontovány ve Frýdlantu n.O., v Čeladné a v Kunčicích p.O..

Stávající záznamové zařízení Recordat ve Frýdlantu n.O. bude doplněno o potřebné nové karty a o licence. Stávající záznamové zařízení REDAT2 k Kunčicích p.O. bude demontováno bez náhrady.

V žst. Frýdlant n.O. bude stávající anténní soustava nahrazena novou, která zajistí pokrytí podél trati Frýdek – Místek – Valašské Meziříčí. Pokrytí trati D3 v úseku Frýdlant n.O. – Ostravice bude zajištěno samostatnou směrovou anténou.

V rámci jiných provozních souborů budou ovládání zařízení TRS v žst. Kunčice p.O., Frýdlant n.O. integrována do ovládacích souprav telefonních zapojovačů. V žst. Kunčice p.O. to bude zajištěno v rámci PS 02-14-05 pro jednu ovládací soupravu, v žst. Frýdlant n.O. v rámci PS 50-14-01 pro 3 ovládací soupravy.

PS01-14-05 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, doplnění MRTS

V rámci výstavby místních technologických sítí budou v rámci tohoto PS vybudovány dvě nové dálkově ovládané radiostanice pracující v pásmu 150MHz (nebo jedna s dvěma vysokofrekvenčními moduly). Radiostanice bude možné ovládat z dispečerského pracoviště v žst. Frýdlant nad Ostravicí pomocí dálkového ovládání místních radiostanic a lokálních ovládacích souprav na stole nouzové obsluhy v Kunčicích p.O.. Obě radiostanice budou sloužit pro činnost místních radiových technologických sítí.

Provoz radiostanic bude zaznamenáván na stávající záznamové zařízení Recordat v žst. Frýdlant n.O., které bude doplněno příslušnými kartami a vybaveno příslušnými licencemi v rámci PS 01-14-04 úpravy TRS.

PS 50-14-01 Úprava dispečerského pracoviště Frýdlant nad Ostravicí

Tento PS řeší úpravu resp. doplnění stávajícího zapojovače ve Frýdlantu n.O. Systém musí umožnit individuální řízení provozu z každé žst., ale také dálkové ovládání žst. Kunčice p. O. z Frýdlantu n.O. (resp. z jiného určeného dispečerského pracoviště).

Zapojovač musí splňovat tyto základní funkce:

ovládacím terminálem telefonního zapojovače bude IPDT s dotykovou obrazovkou v provedení AiO (technologický PC s dotykovým monitorem v jedné skříni na naklápěcím stojánu) s rozhraním Ethernet 10/100dBase.

ovládání MB okruhů (převodník analog / digital)

ovládání aut. tel. poboček

napojení do dispečerské sítě VoIP

aplikace QoS na předřazeném technologickém switchi

řídící prvek IP zapojovače musí být schopen pracovat jako lokální IPPBX

SNMP modul (zajištění vzdáleného dohledu)

umožnit záznam provozu zapojovače do drážního systému vč. DZCR

Silnoproudá technologie a DŘT

DŘT

V současné době je na elektrodispečinku (ED) v Ostravě v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí v působnosti elektrodispečera na ED Ostrava.

Železniční trať Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí je neelektrifikovaná trať. V **žst. Kunčice pod Ondřejníkem** není osazena žádná telemechanika (DŘT).

V **žst. Kunčice pod Ondřejníkem** v místnosti DŘT bude osazena nová telemechanika dle standartu a zavedenému postupu používání řídicí techniky v oblasti OŘ Ostrava (např. S7-300, zařízení má velmi malé rozměry, malou spotřebu elektrické energie a hlavně velkou odolnost proti

nežádoucím vlivům, jako je například ochrana proti přepětí a podpětí). Zařízení koncentruje povely a signály z technologie rozvaděče RH1, RH2, RZS. Dále bude do DŘT zapojena technologie EZS, ASHS, dveřní kontakty apod. Komunikace s ED Ostrava je navržena pomocí přenosového systému.

Cílem dodávky doplnění DŘT a řídicího systému na ED Ostrava je rekonstrukce ústředního dálkového řízení v žst. Kunčice pod Ondřejníkem telemechanickým zařízením PLC a integrace ústředního dálkového řízení výše uvedeného technologického objektu do systému dispečerského řízení na ED Ostrava.

Komunikace s technologickým objektem stavby, ústředně ovládaným telemechanickým zařízením PLC, bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanálu - komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Součástí dodávky je oživení a nastavení přenosových sítí směrem k ústředně ovládanému objektu.

V rámci programového vybavení řídicího systému je řešeno rozšíření a úprava aplikačního programového vybavení tak, aby bylo umožněno ústřední ovládání žst. Kunčice pod Ondřejníkem z ED Ostrava.

Provozní soubor řeší komplexně ÚDŘ na ED Ostrava ve vazbě na PS DŘT Kunčice pod Ondřejníkem. 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, současně poskytuje prostředky pro dálkové řízení důležitých zařízení v technologické síti.

Dálková diagnostika TSŽDC

Ve stavbě je navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty dle TS 2/2008 – ZSE, druhé vydání a následných dohod se SZDC.

Připojované systémy s vlastním komunikačním rozhraním Ethernet (osvětlení, EOv, EZS, rozhlas, ISC) budou do technologické datové sítě připojeny přes integrační koncentrátor realizovaný v žst. Frýdlant nad Ostravicí (pro žst. Kunčice pod Ondřejníkem a zast. Čeladná). Ostatní připojované systémy pak budou do lokální technologické datové sítě připojeny pomocí PLC v rozvaděči dálkové diagnostiky RDD realizovaném v žst. Kunčice pod Ondřejníkem.

V DK Frýdlant nad Ostravicí se realizuje dopravní klient na DTTZ pro indikaci stavů a ovládání EOv a osvětlení. Příslušná softwarová část TeS je předpokládána na HW TeS na ED Ostrava.

Dále budou doplněny aplikace InS na ED Ostrava a klientská pracoviště systému DDTS ŽDC.

Technologie rozvoden nn

PS 02-07-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, rozvodna nn

Tento PS řeší technologické vybavení nové rozvodny nn zřízené v žst. pro potřeby napájení jednotlivých zařízení žel. infrastruktury. Rozvodna nn bude sestávat ze dvou místností, rozvodny nn a místnosti DŘT, umístěných ve stávající výpravní budově. V rozvodně nn budou umístěny silové rozvaděče, v místnosti DŘT budou umístěny rozvaděče dálkového řízení.

Rozvodna nn bude napájena přípojkou nn z místní sítě ČEZ, která bude ukončena v elektroměrovém rozvaděči RE umístěném ve fasádě výpravní budovy.

Odběr železniční stanice je navýšen, hodnota nového fakturačního jističe je 80A.

Z rozvaděče RE je kabelem napojen hlavní rozvaděč RH umístěný v rozvodně nn. Přívodní jistič je navržen s motorickým pohonem 230V a bude dálkově ovládán pomocí systému DŘT. Přívod je dále vybaven kombinovanou přepěťovou ochranou B+C a analyzátozem sítě s rozhraním RS485 s protokolem MODBUS.

Vývodová pole jsou vybavena jističi pro napojení odběrů stanice, zejména osvětlení, EOV, rozvaděče RZS a místních pozemních objektů ve stanici apod.

Rozvaděč RZS je napájen z rozvaděče RH a dále z přívodky pro DA. Oba přívody je možno přepínat ručním přepínačem. Pole je vybaveno jističi pro napojení odběru zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zař., osvětlení a elektroinstalace v technologické budově.

Vývody pro různé odběratele jsou měřeny podle požadavků SŽE elektroměry se sériovým komunikačním rozhraním M-Bus s protokolem ČSN EN 13757.

Stav důležitých vývodů je signalizován pomocnými kontakty jističů do systému DDTSŽDC.

Zabezpečovací zařízení je napojeno přes rozvaděč vypínání přívodů R-ZZ, ve kterém je umístěn jistič s vypínací cívkou 24VDC.

V místnosti DŘT je dále umístěn rozvaděč zálohovaného napájení RZN, který je napájen ze zálohovaného vývodu zdroje zabezpečovacího zařízení. V rozvaděči je instalována přepět'ová ochrana 3. stupně. Z tohoto rozvaděče je napojen odběr zařízení DTSŽDC (rozvaděč RDD) a zařízení DŘT.

V rozvodně nn a místnosti DŘT jsou dále umístěny rozvaděče souvisejících SO a PS.

Ostatní technologická zařízení

PS 02-29-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, technologie výtahů

Jako součást stavby „Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí“ je navržen stavební objekt SO 02-19-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 92,810 – podchod, jehož součástí je PS 02-29-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, technologie výtahů.

Vzhledem k tomu, že v žst Kunčice pod Ondřejníkem jsou v rámci této stavby navrženy dvě nová mimoúrovňová nástupiště je třeba zajistit bezbariérový přístup cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace do prostoru nástupišť a přednádraží. Proto jako součástí podchodu navrženy dvě výtahové šachty na 1. a 2. nástupišti. Výtahové šachty jsou umístěny na nových navržených mimoúrovňových nástupištech. Výtahová šachta na 2. nástupišti je navržena s neprůchozí kabinou a jednostranně posuvnými dveřmi. Další výtahová šachta je umístěna na 1. Nástupišti u výpravní budovy. Tato výtahová šachta je z konstrukčního důvodu navržena s průchozí kabinou, jednostrannými posuvnými dveřmi. Výtahové šachty jsou navrženy se světlou šířkou vstupu 900 mm a světlou výškou výstupu bude 2100 mm, hloubka prohlubní výtahové šachty je navržena 1300 mm. Spodní částí (základy) výtahu jsou navrženy z monolitického železobetonu. Plášť výtahových šachet v podzemní části (v prostoru podchodu) tvoří beton v kombinaci s ocelí s povrchovou úpravou, v nadzemní části PP cihly oblažené cihl. obkladem.

B.2.8 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Stavba svým charakterem vyjma pozemních objektů nevyžaduje požárně bezpečnostní opatření.

B.2.9 ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI

Stavba nevyvolává potřebu vytápění obytných místností.

B.2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba neobsahuje nové obytné a pracovní prostory s nutností zajištění vytápění či klimatizace. Osvětlení pro veřejnost na nástupištech bude navrženo dle modelu izoluxních křivek dle

platné legislativy. V rámci stavby jsou na základě průzkumů navrženy opatření pro snížení vibrací a hluku od železniční dopravy.

B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba neobsahuje prvky pro pobyt osob, ochrana proti pronikání radonu není řešena. Stavba je navržena dle platné legislativy proti vnějším vlivům.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Součástí stavby je i připojení železniční infrastruktury k napájecím bodům vřeužitečné energetické sítě.

Zast. Čeladná – navýšení příkonu + nové připojení nn

Žst. Kunčice pod Ondřejníkem – navýšení příkonu + nové odběrné místo pro EO

Přejezd v km 33,566 – nové připojení nn a zřízení odběrného místa.

V žst. Kunčice pod Ondřejníkem dojde k novému napojení srážkových vod z kolejiště a nástupišť na stávající kanalizaci.

Ostatní připojení na plyn, kanalizační a vodovodní síť zůstává stávající.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Stavba revitalizace si vyžádá dočasné přerušení železniční dopravy v předem stanovených termínech s tím, že železniční doprava bude nahrazena autobusovou dopravou (viz. stavební postupy výstavby).

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Mimolesní zeleň bude kácena příp. ořezána jen v nejnntnější míře. Jedná se především o trasu pokládky kabelu s přístupovou komunikací převážně v šíři maximálně 3 m, dále odstranění porostu u rekonstruovaných mostů a propustků a minimálně u revitalizované trati.

Podrobný rozsah dřevin navržených ke kácení vychází z dendrologického průzkumu a je uveden v tabulkové části v příloze SO 50-00-01.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Vliv stavby na ŽP je řešen a komentován v samostatné části dokumentace B.4.

Podle Biogeografického členění ČR (Culek 1996) zasahuje trať na území Podbeskydského a částečně i Beskydského bioregionu.

Lokality soustavy NATURA 2000 (evropsky významné lokality - EVL nebo ptačí oblast - PO) se v zájmovém území stavby nenacházejí. Nejbliže se nachází EVL Beskydy CZ0724089 (cca 25 m J od trati) a nebude stavbou dotčeno.

Ze zvláště chráněných území (ZCHÚ) se v širším zájmovém území nejbliže trati nachází (v délce cca 200 m hraničí s dražním pozemkem u Kunčic pod Ondřejníkem) Chráněná krajinná oblast Beskydy, která byla vyhlášena 5. března 1973 výnosem MK ČSR č. j. 5373/1973. Dotčení stavbou se nepředpokládá.

Přímo v místě stavby se nenacházejí památné stromy dle § 90, odst. 8 zákona. Nejbliže se nachází dva památné stromy. Je to Kunčická lípa - lípa velkolistá (*Tilia platyphyllos* Scop.) která má obvod kmene 550 cm a nachází se v oploceném parčíku po levé straně silnice z Kunčic do Frenštátu

ve vzdálenosti cca 30 m severně od trati. Dalším památným stromem je Dub MUDr. Storch. Jedná se o dub letní (*Quercus robur*), s obvodem kmene 380 cm a nachází cca 80 m severně od trati v mírném svahu v oplocené zahradě u vily Běla v Kunčicích pod Ondřejníkem. K dotčení těchto památných stromů záměrem stavby nedojde.

Registrované významné krajinné prvky - VKP se v lokalitě stavby nenachází. Na území stavby budou dotčeny VKP ze zákona vodní toky. Způsoby dotčení jednotlivých toků stavebními pracemi při opravách mostků a propustků bude řešeno s místně příslušnými odbory ochrany ŽP. V několika úsecích stavba zasahuje do ochranného pásma lesa.

Soustavu lokálních ÚSES v zájmovém území tvoří funkční a vymezené biokoridory, pokud dochází k jejich křížení s rekonstruovanou tratí (lesní, mokřadní), budou práce prováděny tak, aby nedošlo ke znehodnocení lesních ani břehových porostů.

Skladebné části ÚSES vyššího významu se v blízkosti stavby nenachází.

V blízkosti záměru se nachází Chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV) Beskydy jejíž hranice jsou totožné s hranicemi CHKO Beskydy a byla vyhlášena nařízením vlády ČSR č. 40/1978. Sb. na základě zákona č. 138/1973 Sb. Tato oblast v délce cca 200 m hraničí s drážním pozemkem u Kunčic pod Ondřejníkem.

Ochranná pásma vodních zdrojů se v blízkosti záměru nenacházejí.

Zájmové území se v k.ú. Pstruží dotýká okraje vyhlášeného záplavového území významného vodního toku Frýdlantské Ondřejnice u mostu v žkm 98,42.

Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod by nemělo dojít k jejich ohrožení.

Stavba bude realizována na drážních pozemcích, zábory zemědělské a lesní půdy budou řešeny v samostatných částech projektové dokumentace B.3.3 Zemědělská příloha a B.3.4 Lesní příloha.

Na základě provedeného dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že převážná většina dřevin navržených k odstranění jsou nálety keřového charakteru a nachází na svazích či v zářezech drážního tělesa. Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je uveden v části H.4 Dendrologický průzkum. Kácení dřevin bude provedeno na základě žádosti podle zákona č. 114/1992 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody. Kácení je vhodné provádět mimo hnízdní období ptactva a mimo vegetační období.

V lokalitě záměru se nacházejí ložiska nerostných surovin (CHLÚ), dobývací prostory a poddolovaná území. Stavba tato ložiska neovlivní.

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde přechodně v období výstavby podél trati, podél přístupových komunikací a v okolí zařízení stavenišť, tento vliv je pouze lokální a časově omezený. Po dokončení stavby při běžném provozu na trati se nezmění stávající stav ovzduší.

Problematika hlukového zatížení obyvatel a je řešena v samostatné části B.3.2 Hluková studie a měření hluku, kde jsou navržena také protihluková opatření:

- Havlíčkova č.p. 304, Frýdlant nad Ostravicí – navrhuje se PHS

Navrhuje se zde protihluková stěna PHS 1 v rozsahu km 99,460 – 99,565 L o výšce 2,9 m nad TK (tj. 1,8 m nad terénem) na hranici drážního pozemku (tj. 5,8 m od osy koleje v místě obytného domu, od km 99,500 PHS pokračuje po horní hraně zářezu a přibližuje se postupně k trati až na cca 5,4 m). Provedení PHS se navrhuje absorpční, vzhledem k možnému zastínění je třeba v místě domu č.p. 304 provést vrchní část PHS prosklenou.

- Pstruží 99 – navrhuje se výkup objektu a změna užívání (PHS nelze instalovat)
- V dalších případech, kde jsou venkovní hladiny hluku dodrženy, ale je riziko překročení vnitřních limitních hladin hluku, je navrženo provedení měření a podle výsledků případně IPO.

Individuální protihluková opatření

obec	adresa	km	opatření
Čeladná	Čeladná č.p. 312	95,20 L	měření hluku, případně IPO
	Čeladná č.p. 264	94,00 L	měření hluku, případně IPO
Kunčice p.O.	Kunčice p.O. č.p. 302	94,00 P	měření hluku, případně IPO
	Kunčice p.O. č.p. 296	92,80 L	měření hluku, případně IPO
	Kunčice p.O. č.p. 298	91,55 L	měření hluku, případně IPO
	Kunčice p.O. č.p. 299	90,44 L	měření hluku, případně IPO
	Kunčice p.O. č.p. 300	89,28 L	měření hluku, případně IPO

měření hluku, případně IPO = během zkušebního provozu provést měření hluku uvnitř objektu a podle výsledků případně provést výměny oken

Na celou zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na *území s předpokladem archeologických nálezů* ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Dle citovaného zákona je nutno dodržet tyto podmínky:

- ohlásit již od doby přípravy stavby záměr provést zemní práce Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Královopolská 62/147, Brno
- oznámit oprávněné organizaci případné archeologické nálezy
- umožnit oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum
- pokud bude zjištěno narušení archeologického nálezu, je třeba umožnit jeho zdokumentování a záchranný archeologický výzkum
- náklady případného záchranného archeologického výzkumu hradí dle zákona investor

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

Odpadů vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba svým charakterem nemá nároky na ochranu obyvatelstva.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Stavební práce budou probíhat v kalendářním roce 2015.

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů (SP) :

SP0 – Přípravné práce

SP1 – Frýdlant nad Ostravicí (mimo) – Frenštát pod Radhoštěm (mimo)

SP2 – Kompletace zabezpečovacího zařízení

Podrobnější popis postupů výstavby je uveden v části F. Organizace výstavby.

B.9 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK

Před započítáním stavebních prací bude dodavatelem stavebních prací zpracován harmonogram stavebních prací, jehož jeden výtisk bude po odsouhlasení investorem předán příslušnému stavebnímu úřadu a to z důvodu možnosti provádění kontrolních prohlídek příslušným stavebním úřadem v souladu s §133 a §134 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Z harmonogramu stavebních prací musí být kromě jiného zřejmý datum zahájení a ukončení stavebních prací a data dílčích stavebních připraveností, kdy bude stavební úřad vyzván k pravidelným kontrolním prohlídkám díla – plán kontrolních prohlídek. Povinností dodavatele vyzvat stavební úřad ke kontrolní prohlídce bude především v následujících fázích výstavby:

- při prohlídce základových spár nebo jejich částí příslušných stavebních konstrukcí (základová spára objektů nebo její část)
- prohlídka položení kanalizace
- prohlídka stávajícího stavu kanalizace, na kterou se bude nově navržená napojovat
- konzultace možné změny tech. řešení napojení na stávající kanalizaci vyplývající ze stávajícím stavem kanalizace, který nebylo možno při projektování předpokládat
- konzultace upřesnění tech. řešení realizace chrániček plynu vyplývající se stávajícím stavem chrániček a armatur, který nebylo možno při projektování předpokládat
- při převzetí výztuže železobetonových konstrukcí před jejich zakrytím
- před zakrytím jakýchkoli jiných konstrukcí, které nebudou nadále přístupné a budou mít vliv na kvalitu, životnost a bezpečnost díla (zakrytí pracovních spár konstrukcí, napojení na stávající kanalizace apod.)
- při případné prohlídce obnažené konstrukce křižující podzemní IS před jejím zasypáním

Způsob výkonu kontrolních prohlídek stavebním úřadem je jasně popsán v §§133 a 137 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Jakoukoli změnu oproti schválenému plánu kontrolních prohlídek (z důvodu počasí nebo nepředvídaných událostí) musí dodavatel neprodleně oznámit investorovi, resp. příslušnému stavebnímu úřadu a to v dostatečném předstihu tak, aby bylo možno sjednat kontrolní prohlídku v náhradním termínu.

B.10 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

Stavba: Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí

TECHNOLOGICKÁ ČÁST

ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 02-28-01	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, staniční zabezpečovací zařízení část A, Definitivní SZZ část B, Klimatizace technologických místností
PS 04-28-01	Žst. Frenštát pod Radhoštěm, úvazka traťového zabezpečovacího zařízení

TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 01-28-01	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, úprava traťového zabezpečovacího zařízení
PS 03-28-01	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, traťové zabezpečovací zařízení

DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

PS 90-28-01	Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
-------------	---

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

KABELIZACE (MÍSTNÍ, DÁLKOVÁ) A PŘENOSOVÉ SYSTÉMY

PS 01-14-01	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, TK
PS 02-14-01	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, MK
PS 03-14-01	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, TK
PS 90-14-01	Frýdlant nad Ostravicí - Frenštát pod Radhoštěm, DOK
PS 90-14-02	Frýdlant nad Ostravicí - Frenštát pod Radhoštěm, přenosové zařízení

VNITŘNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ (VNITŘNÍ INSTALACE, ASHS, EZS, atd.)

PS 02-14-02	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, EZS
PS 02-14-03	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, ASHS

- PS 02-14-04 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, sdělovací zařízení
 PS 02-14-05 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, telefonní zapojovač

INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ (ROZHLAS PRO CEST., INFORMAČNÍ A KAMEROVÝ SYSTÉM)

- PS 01-14-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, rozhlasové zařízení
 PS 01-14-03 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, informační zařízení
 PS 02-14-06 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, rozhlasové zařízení
 PS 02-14-07 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, informační zařízení
 PS 02-14-08 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, kamerový systém

RÁDIOVÉ SPOJENÍ (TRS, SOE, GSM-R)

- PS 01-14-04 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, úprava TRS
 PS 01-14-05 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, doplnění MRTS

DÁLKOVÁ KONTROLA A OVLÁDÁNÍ VYBRANÝCH SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

- PS 50-14-01 Úprava dispečerského pracoviště Frýdlant nad Ostravicí

SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

DISPEČERSKÁ ŘÍDICÍ TECHNIKA

- PS 02-05-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, zařízení DŘT
 PS 50-05-01 ED Ostrava, doplnění DŘT a řídicího systému

DÁLKOVÁ DIAGNOSTIKA TSŽDC

- PS 01-05-02 Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, DDTS ŽDC
 PS 50-05-02 Klientská pracoviště a doplnění ED Ostrava, DDTS ŽDC

TECHNOLOGIE ROZVODEN NN

- PS 02-07-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, rozvodna nn

OSOBNÍ VÝTAHY

- PS 02-29-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, technologie výtahů

STAVEBNÍ ČÁST

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

- SO 01-16-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, železniční spodek
 SO 01-17-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, železniční svršek
 SO 01-17-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, výstroj trati
 SO 02-16-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, železniční spodek
 SO 02-17-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, železniční svršek
 SO 02-17-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, výstroj trati
 SO 03-16-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, železniční spodek
 SO 03-17-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, železniční svršek
 SO 03-17-02 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, výstroj trati

NÁSTUPIŠTĚ

- SO 01-16-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, nástupiště
 SO 02-16-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, nástupiště

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

- SO 01-17-03 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 99,600
 SO 01-17-04 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 99,020
 SO 01-17-05 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 98,480
 SO 01-17-06 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 98,280
 SO 01-17-07 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 98,021
 SO 01-17-08 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 96,415
 SO 01-17-09 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 95,213

SO 01-17-10	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 94,002
SO 02-17-03	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přejezd v km 93,259
SO 03-17-03	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 92,414
SO 03-17-04	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 92,078
SO 03-17-05	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 91,843
SO 03-17-06	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 91,544
SO 03-17-07	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 90,443
SO 03-17-08	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 90,099
SO 03-17-09	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 89,487
SO 03-17-10	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 88,725
SO 03-17-11	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 87,854
SO 03-17-12	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 86,990
SO 03-17-13	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přejezd v km 86,774

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

SO 01-19-01	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 100,228
SO 01-19-02	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 99,586
SO 01-19-03	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 98,424
SO 01-19-04	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 97,575
SO 01-19-06	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 96,995
SO 01-19-07	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, opěrná zeď v km 96,66 - 96,82
SO 01-19-08	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 96,436
SO 01-19-09	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 96,361
SO 01-19-10	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 96,261
SO 01-19-11	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 95,971
SO 01-19-12	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 94,627
SO 01-19-13	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 94,164
SO 02-19-01	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 93,268
SO 02-19-02	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, propustek km 92,847
SO 02-19-03	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 92,810 - podchod
SO 02-19-04	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, most v km 92,678
SO 03-19-01	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 91,366
SO 03-19-02	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 91,208
SO 03-19-03	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 89,840
SO 03-19-04	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 89,451
SO 03-19-05	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 88,970
SO 03-19-06	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 88,559
SO 03-19-07	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, propustek km 88,120
SO 03-19-08	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 88,075
SO 03-19-09	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 87,531
SO 03-19-10	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 86,889
SO 03-19-11	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, most v km 86,717

OSTATNÍ IŽENÝRSKÉ OBJEKTY**PŘELOŽKY SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ**

SO 01-10-01	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC
SO 01-10-02	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů mimodrážních správců
SO 02-10-01	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC
SO 02-10-02	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů mimodrážních správců
SO 03-10-01	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC
SO 03-10-02	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů mimodrážních správců

PŘELOŽKY SILNOPROUDÝCH ZAŘÍZENÍ

SO 01-06-41	T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky silnoproudých vedení
SO 02-06-41	Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přeložky silnoproudých vedení
SO 03-06-41	T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, přeložky silnoproudých vedení

NÁHRADNÍ VÝSADBY A VEGETAČNÍ ÚPRAVY

SO 50-00-01 Náhradní výsadby a vegetační úpravy

POTRUBNÍ VEDENÍ

SO 01-27-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, kanalizace
SO 01-22-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, vodovody
SO 01-21-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, plynovody
SO 03-22-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, vodovody
SO 03-21-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, plynovody
SO 04-27-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, kanalizace
SO 04-22-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, vodovody
SO 04-21-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, plynovody

KABELOVODY

SO 01-15-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, kabelovod
SO 02-15-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, kabelovod

PROTIHLUKOVÉ OBJEKTY

SO 01-33-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, IPO
SO 02-33-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, IPO
SO 04-33-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, IPO

POZEMNÍ KOMUNIKACE

SO 02-18-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, přístup na nástupiště

POZEMNÍ OBJEKTY

SO 02-15-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, stavební úpravy ve staniční budově
SO 02-15-03 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, zastřešení výstupních objektů podchodu
SO 04-15-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, stavební úpravy ve výpravní budově

ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ**OHŘEV VÝMĚN - EO V**

SO 02-06-01 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, EO V

ROZVODY NN A OSVĚTLENÍ

SO 01-06-01 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, úpravy přípojek nn pro PZS
SO 01-06-02 T.ú. Frýdlant nad Ostravicí - Kunčice pod Ondřejníkem, zast. Čeladná, úprava osvětlení a rozvodů nn
SO 02-06-02 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, venkovní osvětlení
SO 02-06-03 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, osvětlení podchodu a nástupišť
SO 02-06-04 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, úprava rozvodů nn
SO 03-06-01 T.ú. Kunčice pod Ondřejníkem - Frenštát pod Radhoštěm, úpravy přípojek nn pro PZS
SO 04-06-01 Žst. Frenštát pod Radhoštěm, úprava venkovního osvětlení

VNĚJŠÍ UZEMNĚNÍ

SO 02-06-05 Žst. Kunčice pod Ondřejníkem, uzemnění rozvodny nn

Související stavby přejezdů:**Stavba: PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 93,698**

PS 01 PZS v km 93,698
SO 01 Železniční svršek km 93,698
SO 02 Železniční spodek km 93,698
SO 03 Železniční přejezd km 93,698

Stavba: PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 94,228

PS 01 PZS v km 94,228
SO 01 Železniční svršek km 94,228
SO 02 Železniční spodek km 94,228
SO 03 Železniční přejezd km 94,228

Stavba: PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 95,616

PS 01 PZS v km 95,616
SO 01 Železniční svršek km 95,616
SO 02 Železniční spodek km 95,616
SO 03 Železniční přejezd km 95,616

Stavba: PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,131

PS 01 PZS v km 97,131
SO 01 Železniční svršek km 97,131
SO 02 Železniční spodek km 97,131
SO 03 Přejezdová konstrukce km 97,131
SO 04 Elektrická přípojka km 97,131

Stavba: PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,431

PS 01 PZS v km 97,431
SO 01 Železniční svršek km 97,431
SO 02 Železniční spodek km 97,431
SO 03 Přejezdová konstrukce km 97,431
SO 04 Elektrická přípojka km 97,431

Stavba: PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,724

PS 01 PZS v km 97,724
SO 01 Železniční svršek km 97,724
SO 02 Železniční spodek km 97,724
SO 03 Přejezdová konstrukce km 97,724
SO 04 Elektrická přípojka km 97,724

listopad 2014

Ing. Kamil Chmela

Tabulka: Vodní toky

žkm trati	název	způsob dotčení
86,717	Bezejmenný tok	křížení
86,889	Bystrá	křížení
87,531	Bezejmenný tok	křížení
88,120	Bezejmenný tok	křížení
88,559	Rakovec	křížení
89,451	Bezejmenný tok	křížení
89,840	Žlabový potok	křížení
90,209	Bezejmenný tok	křížení
91,688	Bezejmenný tok	křížení
91,867	Bezejmenný tok	křížení
92,678	Bezejmenný tok	křížení
93,687	Občasná vodoteč	křížení
93,250 – 94,000	Tichávka	vpravo podél trati
94,228	Bezejmenný tok	křížení
94,369	Kolanka	křížení
94,927	Bezejmenný tok	křížení
95,062	Bezejmenný tok	křížení
95,226	Bezejmenný tok	křížení
95,725	Frýdlantská Ondřejnice	křížení
96,436	Stanovec	křížení
96,995	Bezejmenný tok	křížení
97,327	Bezejmenný tok	křížení
97,575	Bezejmenný tok	křížení
97,861	Bezejmenný tok	křížení
98,049	Bezejmenný tok	křížení
98,270	Bezejmenný tok	křížení
98,424	Bezejmenný tok	křížení
98,925	Bezejmenný tok	křížení
99,586	Bezejmenný tok	křížení