



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.


LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444

fax: +420 585 570 412

e-mail: moravia@moravia.cz

http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 <p>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Olomouc</p>	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU		ING. JIŘÍ PARMA	G.ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS		NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ING. JIŘÍ PARMA		ING. JIŘÍ PARMA	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
KRAJ: ZLÍNSKÝ		POVĚŘENÝ OÚ: VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ, VSETÍN	-
<p>Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) – Jablůnka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo)</p>		ZÁK.ČÍSLO MCO	14-064-231-PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	ÚNOR 2015
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
Souhrnná technická zpráva		ČÁST	PŘÍLOHA
		B	B.1

Projekt stavby

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

B.1 Souhrnná technická zpráva

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

Projekt stavby

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Obsah:	str.
B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	7
B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY	7
B.1.2.1 ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH A MĚŘENÍCH	7
B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA	9
B.1.4 KONCEPCE STAVBY	11
B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....	45
B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	45
B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ.....	45
B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ	46
B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	46
B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	46
B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	46
B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY.....	47
B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA.....	47
B.7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ.....	47
B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ.....	47
B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL.....	47
B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA	48
B.11 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	48
B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA	48
B.13 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ.....	49

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

Projekt stavby

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Vzhledem k době, po kterou je tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území. Umístění stavby je dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Území stavby se nachází v kopcovitém terénu Hostýnsko – vsetínské pahorkatiny a převážně prochází údolní nivou řeky Vsetínská Bečva. Terén je poměrně obtížně přístupný z místních komunikací. Hlavní stavební práce na žel. svršku a spodku, opravách propustků a mostních objektů budou prováděny v ose koleje. Traťové kabely budou položeny do výkopové rýhy, zřízené na drážním tělese.

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních

a) I-G průzkumy:

V rámci zpracování projektu stavby byl proveden geotechnický průzkum pražc. podloží a stavebnětechnický průzkum umělých staveb:

Geotechnický průzkum, provedený v prosinci 2014 – lednu 2015, byl podle účelu rozdělen do samostatných dílčích celků: - geotechnický průzkum pražcového podloží

práce při provádění průzkumu spočívaly v provedení kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně, odběru vzorků zemin pro laboratorní rozbory, provedení statických zatěžovacích zkoušek deskou o Ø 0,30 m, provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna kopaných sond, provedení laboratorních zkoušek odebraných vzorků zemin žel. spodku (vlhkost, zrnitost, konzistenční meze, zatřídění podle normy),

- chemické analýzy zemin pražcového podloží

hodnocení bylo využito při přípravě podmínek a volbě opatření pro zabezpečení dalšího nakládání s použitým stav. materiálem a s příp. stav. odpady,

- korozní průzkum

Praktickým výsledkem průzkumných prací je návrh konstrukce pražcového podloží.

Z provedeného průzkumu vyplývaly pro zpracování projektu a následnou realizaci stavby následující závěry:

- **z geotechnického hlediska je stavba realizovatelná**
- **konkrétní technické závěry a doporučení jsou uvedeny v samostatné zprávě geotechnického průzkumu**

b) Geologické a hydrogeologické poměry v území:

TÚ Horní Lideč – Valašská Polanka (zast. Lidečko Ves), kolej č. 1 a 2

Mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,60-0,80 m, lože je silně znečištěné a zcela zanesené škvárou a drtí. V sondách v kol. č.2 byla zastižena 0,40-0,60 m mocná vrstva škváry, charakteru písku hlinitého. V sondách v kol. č.1 byla zastižena konstrukční vrstva tvořená štěrkem s příměsí jemnozrnné zeminy, středně ulehlá, s úlomky velikosti 6 cm, s příměsí škváry, mocnost vrstvy je 0,20-0,35 m. Zemní pláň je tvořena soudržnými zeminami třídy F4 a F2, měkké až tuhé konzistence a jílovcem silně až mírně zvětralým (R5-R4).

Vodní režim nepříznivý až velmi nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé. V případě ověřených silně a mírně zvětralých jílovců je vodní režim hodnocen jako příznivý a zvětralé horniny charakteru zeminy jako mírně namrzavé. Hladina podzemní vody byla zastižena v hloubkách 0,80-1,20 m.

TÚ Valašské Meziříčí – Jablunka, kolej č. 1 a 2

Mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,45-0,70 m, lože je shora slabě znečištěné, níže silně až zcela zanesené, znečištěné je převážně pískem hlinitým a štěrkovou drtí. V části sond byla zastižena konstr. vrstva, tj. vrstva hrubozrnných zemin s vyšší únosností než zeminy v zemní pláni, kladená na zemní pláň. Tuto vrstvu tvoří nejčastěji štěrk s příměsí jemnozrnné zeminy, ojediněle škvára obdobného charakteru, místy pak kameny a balvany, konstr. vrstva byla obvykle mocná 0,10-0,20 m. Zemní pláň je tvořena převážně nesoudržnými zeminami třídy G3 a G4, místy pak soudržnými zeminami třídy F4, F6, převážně tuhé, ojediněle pevné až tvrdé konzistence, ulehlé.

Vodní režim je hodnocen jako příznivý až nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou mírně až nebezpečně namrzavé.

Hladina podzemní vody byla ve dvou případech zastižena v hloubce 0,40-0,70 m.

TÚ Valašské Meziříčí – Jablunka (zast. Brňov), kolej č. 1 a 2

Mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,40-0,70 m, lože je shora slabě znečištěné, níže silně až zcela zanesené, znečištěné je převážně pískem hlinitým a drtí štěrku. V části sond byla zastižena konstr. vrstva, tj. vrstva hrubozrnných zemin s vyšší únosností než zeminy v zemní pláni, kladená na zemní pláň. Tuto vrstvu tvoří nejčastěji štěrk s příměsí jemnozrnné zeminy, ojediněle škvára obdobného charakteru, v mocnostech 0,10-0,20 m. Zemní pláň je tvořena převážně nesoudržnými zeminami třídy G5, G3 a S5, v jednom místě pak soudržnou zeminou třídy F4 pevné konzistence.

Vodní režim je hodnocen jako příznivý, zeminy v zemní pláni jsou mírně až nebezpečně namrzavé.

Hladina podzemní vody nebyla zastižena.

TÚ Valašské Meziříčí – Jablunka (zast. Bystřička), kolej č. 1 a 2

Mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,45-1,25 m, lože je shora čisté a slabě znečištěné, níže silně až zcela zanesené, znečištěné je převážně pískem hlinitým a drtí štěrku. V části sond byla zastižena konstr. vrstva, tj. vrstva hrubozrnných zemin s vyšší únosností než zeminy v zemní pláni, kladená na zemní pláň. Tuto vrstvu tvoří štěrk jílovitý a štěrkodrt' frakce 0-32 mm, v mocnostech 0,10-0,20 m. Zemní pláň je tvořena soudržnými zeminami třídy F4 a F2, místy pak S5, G3 a G4, tuhé až pevné konzistence, ulehlé.

Vodní režim je hodnocen jako příznivý a ojediněle až nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou mírně až nebezpečně namrzavé.

Hladina podzemní vody nebyla zastižena.

c) Geodetické a mapové podklady:

Pro zpracování projektu stavby bylo v říjnu 2014 až lednu 2015 provedeno geodetické zaměření trati a umělých staveb a dále byly využity následující geodetické podklady:

- Digitální rastrové mapy a údaje z katastru nemovitostí, katastrální území Valašské Meziříčí - město, Křivé, Brňov, Bystřička II, Pržno u Vsetína, Jablunka, Vsetín, Rokytnice u Vsetína, Ústí u Vsetína, Leskovec, Valašská Polanka, Lužná u Vsetína, Lidečko, Horní Lideč.

Nemovitosti jsou vedeny na Katastrálním úřadě pro Zlínský kraj, Katastrální pracoviště Valašské Meziříčí, 40. pluku 1351, 757 01 Valašské Meziříčí a Katastrální pracoviště Vsetín, Smetanova 810, 755 11 Vsetín.

- Geodetické zaměření staveniště a objektů stavby provedla firma Exprojekt s.r.o. Brno v říjnu 2014 až lednu 2015. Geodet provedl geodetické zaměření kolejí, umělých staveb a přilehlého

terénu k trati, oblastí žel. přejezdů, žel. zastávek Brňov, Bystřička a Lidečko Ves. Pro zaměření bylo využito stávající bodové pole. Zpracovatel geodetické dokumentace dodal projektantovi v digitální podobě zaměření, seznam zaměřených bodů a aktuální katastrální mapu. Geodetická část je zdokumentována v části I.

Geodetickým základem pro vyhotovení účelových map pro projektování bylo železniční polohové a výškové bodové pole, navržené s ohledem na návaznost na již existující bodová pole vytyčovací sítě stavby, které bude dále sloužit jako základ vytyčovací sítě stavby.

Body železničního bodového pole a účelové mapy pro projektování jsou určeny polohově v souřadnicovém systému S-JTSK (souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální) a výškově v systému Bpv (baltský výškový systém - po vyrovnání).

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

Podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové:

Jako geometrický základ vytyčovací sítě stavby bude sloužit železniční polohové a výškové bodové pole, které bylo použito pro vyhotovení mapových podkladů pro projektování.

Pokud bude toto stávající železniční bodové pole v průběhu stavby zničeno, bude nahrazeno novou vytyčovací sítí.

Nová vytyčovací síť se navrhuje jako primární systém pro vytyčení polohy a výškových úrovní stavby podle příslušné normy (ČSN 730420-1 Přesnost vytyčování – Část 1: Základní požadavky, červenec 2002). Body vytyčovací sítě musí svojí polohou a přesností umožnit vytyčovací, kontrolní a dokumentační práce po dobu výstavby, dále po ukončení stavby umožní užívání a údržbu stavby.

Nová vytyčovací síť musí zároveň zachovat geometrickou návaznost na původní železniční bodové pole, ze kterého byly zaměřeny mapové podklady pro projektování. Proto není možné pro vybudování vytyčovací sítě stavby a pro vytyčení stavby použít žádné jiné bodové pole, které není uvedeno v projektu stavby.

B.1.3 Ochranná pásma

Vymezení ochranných pásem následně reguluje určité formy využití území. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem.

Posuzovaná železniční trať tvoří v úseku od Ústí u Vsetína, zastávky až po Horní Lideč hranici CHKO Beskydy, v okolí Leskovce a Valašské Polanky je v rámci CHKO Beskydy vymezena I. zóna CHKO. V blízkosti zastávky Bystřička vede železnice cca 8 m od ochranného pásma přírodní památky U Vaňků. Předmět ochrany této PP je listnatý les a přilehlé louky s bohatou populací ladoňky karpatské.

Zvláštním typem chráněných území jsou území, která byla vybrána jako lokality soustavy chráněných území NATURA 2000 podle legislativy ES, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Jedná se o „evropsky významné lokality“ (EVL) a „ptačí oblasti“ (PO).

Stavba tvoří hranici území EVL Beskydy, která je v tomto úseku shodná s hranicí CHKO Beskydy. Opatření jsou prováděny na stávajících drážním tělese, které je již plně stabilizováno v území. Nepředpokládáme zde konflikt s předměty ochrany EVL Beskydy, CHKO Beskydy a PP U Vaňků.

V zájmovém území se nerozkládá přírodní park.

Stavba si vyžádá dočasné i trvalé zábory pozemků zemědělského (ZPF) a lesního půdního fondu (LPF). U Jarcové prochází železnice regionálním biocentrem RC Drážky, dále vede podél regionálního biokoridoru RK Drážky – Obora, jehož osou je Bečva. Jižně od obce Bystřička kříží regionální biokoridor RK Chladná – Březina. Mezi Lužnou a Lidečkem železnice protíná nadregionální biokoridor NRK 77 Spálený – Makyta.

V širším území se nachází významné krajinné prvky – les, údolní niva, vodní tok. Pokud bude zasahováno do koryt vodních toků během rekonstrukce mostů a propustků, bude nutné získat stanovisko orgánu ochrany přírody k zásahu do VKP.

a) Stavba tvoří hranici zvláště chráněného území CHKO Beskydy, EVL Beskydy. Zasahuje do ochranného pásma lesa, které je ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa. Stavba leží mimo území dotčené báňskou činností.

b) Dle § 8, odst.1 zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o dráhách je ochranné pásmo dráhy celostátní nebo regionální vymezeno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejmeně však ve vzdálenosti 30m od hranic obvodu dráhy. U vleček 30 m od osy krajní koleje.

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

Stavbou dojde v lokalitě, křížením pozemních komunikací, k dotčení *silničního ochranného pásma*. Hranice silničních ochr. pásem je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

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

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinačních situací.

Ochranná pásma inženýrských sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do situací zakreslena a proto jsou uvedena na tomto místě.

- 7 m u venkovních vedení o napětí nad 1 do 35 kV
- 12 m u venkovních vedení o napětí nad 35 do 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí nad 110 do 220 kV
- 20 m u venkovních vedení o napětí nad 220 do 400 kV
- 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV
- u kabelových podzemních vedení do 110 kV včetně je ochranné pásmo 1 m od krajního kabelu
- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 do 500 mm včetně 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce 1 m
- u technolog. objektů 4 m
- u kanalizací určuje ochranné pásmo ČSN 736701, u vodovodů určuje ochranné pásmo ČSN 736620.

c) Stavba nezasahuje do chráněného ložiskového území a nenachází se na poddolovaném území.

d) V souvislosti se stavbou bude potřeba kácení stromů. Dojde k mýcení náletových keřů a porostů, přiléhajících bezprostředně k dráze, které budou překážet vedení inž. sítí a opravám

stavebních objektů. Tyto porosty jsou také myčeny v rámci údržby trati, aby neohrožovaly bezpečnost žel. provozu. Dále bylo v trase záměru identifikováno 12 samostatných stromů (z toho 6 z nich pro povolení ke kácení dle platné legislativy) a 33 porostů dřevin o celkové rozloze 1070 m² (z toho 2 porosty o celkové rozloze 200 m² pro povolení ke kácení dle platné legislativy), které bude nutné kácet v souvislosti s jednotlivými SO a PS.

e) Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích (SŽDC, s.o., ČD, a.s.). Dále potom na pozemcích ve vlastnictví ČR (Lesy, ŘSD, Státní pozemkový úřad) a pozemcích obecních, v menším rozsahu také na pozemcích v soukromém vlastnictví. Dotčení jiných pozemků než drážních je dáno buď již stávajícím stavem, kdy jsou objekty již v současné době umístěny na cizích pozemcích nebo jejich nutnou úpravou vyplývající z navrženého řešení. Jedná se tedy o narovnání stávajících vlastnických vztahů. Stavbou nevznikají nové objekty, které by byly umístěny na cizích pozemcích. Část pozemků dotčených stavbou podléhá ochraně zemědělského a lesního půdního fondu. Žel. dráha je situována v blízkosti lesa a umístění některých SO a PS zasahuje do ochranného pásma lesa, které je vymezeno 50 m od hranice pozemku určeného k plnění funkce lesa.

B.1.4 Koncepce stavby

a) Jedná se o opravné práce na stávající trati (žel. svršek a spodek, mostní objekty) a navazujících zařízeních žel. dopravní cesty (zabezp. zařízení, silnoproudé rozvody, osvětlení, trakční vedení), opravu přejezdu v km 32,272 a nástupišť v zast. Bystřička a zast. Lidečko Ves na trati č.308, st. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, v úseku Valašské Meziříčí – Jablunka (TÚ 2361) a Vsetín – Horní Lideč (TÚ 2362).

Opravnými pracemi dotčená zařízení a objekty jsou situovány na stávajícím drážním tělese, tzn. převážně na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD a.s. V případech žel. přejezdů, mostních objektů a souběhu trati se silniční komunikací, kde je hranice dráhy blízko osy koleje, dochází již ve stávajícím stavu k dotčení pozemků Lesy ČR, ŘSD ČR, ČR Státní pozemkový úřad nebo příslušných obcí. V nezbytných případech jsou dotčeny také sousední pozemky v soukromém vlastnictví.

b) Obecně technické požadavky na výstavbu jsou stanoveny Vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č.268/2009 Sb. Jejím předmětem je stanovení technických požadavků na všechny druhy staveb, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů.

Podmínky pro stavby drah, staveb na drahách a podmínky pro provozování drah jsou stanoveny zákonem č.266/1994 (Zákon o drahách).

Technické požadavky na výstavbu pro stavby na dráze a na drahách stanovují i další následující dokumenty:

- *Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*
- *Vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah*
- *Vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah*
- *Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, č.j. 12153/08-OKS ze dne 7.4.2008*
- *Techn. normy platné před 1.1.1994, české státní normy, drážní předpisy, vzorové listy aj.*

Technická řešení v projektu stavby „Trat' 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) – Jablunka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo)“ jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálních platných zněních.

Předmětem stavby je železniční infrastruktura – tedy SO a PS sloužící k provozu žel. dopravy. Řešená problematika sloužící k užívání veřejností se týká pouze zast. Brňov, zast. Bystřička, zast. Lidečko Ves a je řešena v souladu s požadavky na bezbariérové užívání stavby.

c) Rekonstrukcí dotčená zařízení žel. dopravní cesty jsou umístěna na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD a.s. Traťové kabely budou položeny do výkopové rýhy, zřízené na drážním tělese, příp. do chrániček zřízených protlakem v žel. tělese a pod silničními komunikacemi. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území.

d) Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO:

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 10-28-01 TZZ Jablůnka – Valašské Meziříčí

Projektované kapacity stavby:

Oboustranná stožárová náv. se 3 svítilnami	16 ks
Oprava stávajícího domku PZS	2 ks
UPM, kabelový závěr	4 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	6686 m
Výměna skříňky SIL 63	2 ks
Spojka kabelová	12 ks
Přestavník elektromotorický	2 ks

Stručný popis stávající stavby:

Úsek Jablůnka (mimo) - Valašské Meziříčí (mimo) je na dvojkolejně trati se stejnosměrnou trakční soustavou 3kV DC provedená typovou soustavou „J“. V dotčeném úseku jsou jako zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků provozovány paralelní dvoupásové kolejové obvody KO s kolejovými přijímači DSŠ-12P. Trať je zabezpečena obousměrným autoblokem AB3-82. Vnitřní výstroj je umístěna v reléových místnostech žst. Jablůnka, žst. Valašské Meziříčí, v RD Jarcová a Bystřička. V úseku se nachází 5 úrovnových křížení železniční trati s pozemními komunikacemi zabezpečených PZS AŽD 71 a nz. Bystřička se SZZ typu RZZ AŽD 71. Technický stav venkovních prvků TZZ je na hranici provozuschopnosti.

Stručný popis nové stavby:

Typ stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení se stavbou nemění, beze změny bude i vazba na SZZ Jablůnka a SZZ Valašské Meziříčí. Předmětem PS je doplnění stávající kabelizace a úprav vazeb SZZ a TZZ. V celém mezistaničním úseku bude provedena náhrada návěstidel autobloku (16ks). V rámci zvyšování rychlosti bude nutné provést přepočty přibližovacích úseků pro přejezdy v km 32,272 a 27,704. Na zastávce Bystřička v rámci stavby proběhne rekonstrukce reléového domku. Předpokládá se, že bude nutné provést výkop v okolí návěstidel.

Oprava svršku a spodku v km 25,598 – 28,900 – stávající kabelizace dojde do konfliktu s opravou kolejiště a proto budou provedeny nové protlaky.

Zastávka Brňov – před zahájením prací bude provedena přeložka zabezpečovacích kabelů.

Nz. Bystřička – před zahájením stavebních prací bude položena provizorní kabelizace pro venkovní prvky.

PS 20-28-01 TZZ Horní Lideč – Valašská Polanka

Projektované kapacity stavby:

Jednostranná stožárová náv. se 3 svítilnami	16 ks
Oboustranná stožárová náv. se 3 svítilnami	4 ks
Oprava stávajícího domku PZS	2 ks
Lana ke stykovým transf.	88 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	20 m
Elektroměrový pilíř	1 ks
Výměna skříňky SIL 63	2 ks

Stručný popis stávající stavby:

Úsek Horní Lideč (mimo) - Vsetín (mimo) je na dvojkolejně trati se stejnosměrnou trakční soustavou 3kV DC provedená typovou soustavou „J“. V dotčeném úseku jsou jako zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků provozovány paralelní dvoupásové kolejové obvody KO 3400. Trať je zabezpečena obousměrným autoblokem AB3-82. Vnitřní výstroj je umístěna v reléových místnostech žst. Horní Lideč, žst. Valašská Polanka, v RD Lidečko a Ústí u Vsetína. V úseku se nachází žst. Valašská Polanka zabezpečená SZZ RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou a KO 4300. Technický stav venkovních prvků TZZ je na hranici provozuschopnosti.

Drážní doprava je organizována dle předpisu SŽDC D1.

Stručný popis nové stavby:

Typ stávajícího traťové zabezpečovací zařízení se stavbou nemění, beze změny bude i vazba na SZZ Horní Lideč, SZZ Valašská Polanka. Předmětem PS je doplnění stávající kabelizace a úprav vazeb SZZ a TZZ. V celém mezistaničním úseku bude provedena náhrada návěstidel autobloku (jednostranná 16ks, oboustranná 4ks). Dále bude provedena výměna přívodních lan ke stykovým transformátorům (64ks LGI 2+1 a 24 ks LEI 3x20). Zároveň bude provedena rekonstrukce reléových domků v Lidečko zastávka. Předpokládá se, že bude nutné provést výkop v okolí návěstidla kvůli kabelizaci pro návěstidla.

Zastávka Lidečko Ves – v rámci oprav nástupiště a kolejí nebudou zabezpečovací kabely dotčeny.

PS 22-28-01 TZZ Valašská Polanka – Vsetín

Projektované kapacity stavby:

Jednostranná stožárová náv. se 3 svítilnami	8 ks
Oboustranná stožárová náv. se 3 svítilnami	4 ks
Oprava stávajícího domku	2 ks
Lana ke stykovým transf.	100 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	12 m
Elektroměrový pilíř	1 ks
Výměna skříňky SIL 63	2 ks

Stručný popis stávající stavby:

Úsek Horní Lideč (mimo) - Vsetín (mimo) je na dvojkolejně trati se stejnosměrnou trakční soustavou 3kV DC provedená typovou soustavou „J“. V dotčeném úseku jsou jako zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků provozovány paralelní dvoupásové kolejové obvody KO 3400. Trať je zabezpečena obousměrným autoblokem AB3-82. Vnitřní výstroj je umístěna v reléových místnostech žst. Horní Lideč, žst. Valašská Polanka, v RD Lidečko a Ústí u Vsetína. V úseku se nachází žst. Valašská Polanka zabezpečená SZZ RZZ AŽD

71 s číslicovou volbou a KO 4300. Technický stav venkovních prvků TZZ je na hranici provozuschopnosti.

Drážní doprava je organizována dle předpisu SŽDC D1.

Stručný popis nové stavby:

Typ stávajícího traťové zabezpečovací zařízení se stavbou nemění, beze změny bude i vazba na SZZ Valašská Polanka a SZZ Vsetín. Předmětem PS je doplnění stávající kabelizace a úprav vazeb SZZ a TZZ. V celém mezistaničním úseku bude provedena náhrada návěstidel autobloku (jednostranná 8ks, oboustranná 4ks). Dále bude provedena výměna přívodních lan ke stykovým transformátorům (100ks LGI 2+1). Zároveň bude provedena rekonstrukce reléových domků v Ústí u Vsetína zastávka.

Předpokládá se, že bude nutné provést výkop v okolí návěstidla kvůli kabelizaci pro návěstidla.

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 10-28-01.1 PZS km 32,272

Projektované kapacity stavby:

Reléový domek	1 ks
Technologie přejezdu	1 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	529 m
Pokládka kabelů (CYKY)	45 m
Venkovní telefonní objekt	1 ks
Místní ovládání	1 ks
Spojka kabelová	7 ks

Stručný popis stávající stavby:

Úsek Jablunka (mimo) - Valašské Meziříčí (mimo) je na dvojkolejně trati se stejnosměrnou trakční soustavou 3kV DC provedená typovou soustavou „J“. V dotčeném úseku jsou jako zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků provozovány paralelní dvoupásové kolejové obvody KO s kolejovými přijímači DSŠ-12P. Trať je zabezpečena obousměrným autoblokem AB3-82. Vnitřní výstroj je umístěna v reléových místnostech žst. Jablunka, žst. Valašské Meziříčí, v RD Jarcová a Bystřička. V úseku se nachází 5 úrovnových křížení železniční trati s pozemními komunikacemi zabezpečených PZS AŽD 71 a nz. Bystřička se SZZ typu RZZ AŽD 71. Technický stav venkovních prvků TZZ je na hranici provozuschopnosti.

Stručný popis nové stavby:

Železniční přjezd v km 32,272 3ZBI typ AŽD 71 s označením G/P8054 se nachází v mezistaničním úseku Jablunka – Valašské Meziříčí. Jedná se o křížení se silnicí III. třídy. Přejezd je zabezpečen dvěma dopravními značkami A32a Výstražný kříž pro železniční přjezd vícekolejný.

Bude provedena výměna reléového domku na přejezdu v km 32,272. Způsob zabezpečení zůstane zachován. Kolejové úseky jsou součástí TZZ, pro anulaci zůstane soubor ASE4. Dojde k posunu výstražníku „A“ a „B“. Bude nutné provést výkop v okolí přejezdu z důvodu změny polohy reléového domku a výstražníků.

PS 10-28-01.2 PZS km 34,312

Projektované kapacity stavby:

Světelný výstražník v plastovém provedení	2 ks
Stožár výstražníku	2 ks

Reléový domek	1 ks
Technologie přejezdu	1 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	450 m
Pokládka kabelů (CYKY)	15 m
Venkovní telefonní objekt	1 ks
Místní ovládání	1 ks
Spojka kabelová	8 ks

Stručný popis stávající stavby:

Úsek Jablunka (mimo) - Valašské Meziříčí (mimo) je na dvojkolejně trati se stejnosměrnou trakční soustavou 3kV DC provedená typovou soustavou „J“. V dotčeném úseku jsou jako zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků provozovány paralelní dvoupásové kolejové obvody KO s kolejovými přijímači DSŠ-12P. Trat' je zabezpečena obousměrným autoblokem AB3-82. Vnitřní výstroj je umístěna v reléových místnostech žst. Jablunka, žst. Valašské Meziříčí, v RD Jarcová a Bystřička. V úseku se nachází 5 úrovnových křížení železniční trati s pozemními komunikacemi zabezpečených PZS AŽD 71 a nz. Bystřička se SZZ typu RZZ AŽD 71. Technický stav venkovních prvků TZZ je na hranici provozuschopnosti.

Stručný popis nové stavby:

Železniční přejezd v km 34,312 3SBI typ AŽD 71 s označením E/P8056 se nachází v mezistaničním úseku Jablunka – Valašské Meziříčí. Jedná se o křížení s místní komunikací (přechod). Přejezd je zabezpečen dvěma dopravními značkami A32a Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.

Ve smyslu zadání bude proveden výměna dvou kusů výstražníku. Dále bude provedena výměna reléové domků na přejezdu v km 34,312. Způsob zabezpečení zůstane zachován. Kolejové úseky jsou součástí TZZ, pro anulaci zůstane soubor ASE4. Bude nutné provést výkop v okolí přejezdu z důvodu změny polohy reléového domku a výstražníků.

PS 10-28-01.3 PZS km 36,255

Projektované kapacity stavby:

Reléový domek	1 ks
Technologie přejezdu	1 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	430 m
Pokládka kabelů (CYKY)	60 m
Venkovní telefonní objekt	2 ks
Místní ovládání	1 ks
Spojka kabelová	6 ks
Elektroměrový pilíř	1 ks

Stručný popis stávající stavby:

Úsek Jablunka (mimo) - Valašské Meziříčí (mimo) je na dvojkolejně trati se stejnosměrnou trakční soustavou 3kV DC provedená typovou soustavou „J“. V dotčeném úseku jsou jako zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků provozovány paralelní dvoupásové kolejové obvody KO s kolejovými přijímači DSŠ-12P. Trat' je zabezpečena obousměrným autoblokem AB3-82. Vnitřní výstroj je umístěna v reléových místnostech žst. Jablunka, žst. Valašské Meziříčí, v RD Jarcová a Bystřička. V úseku se nachází 5 úrovnových křížení železniční trati s pozemními komunikacemi zabezpečených PZS AŽD 71 a nz. Bystřička se SZZ typu RZZ AŽD 71. Technický stav venkovních prvků TZZ je na hranici provozuschopnosti.

Stručný popis nové stavby:

Železniční přejezd v km 36,255 3ZBI typ AŽD 71 s označením D/P8057 se nachází v mezistaničním úseku Jablunka – Valašské Meziříčí. Jedná se o křížení se silnicí III. třídy. Přejezd je zabezpečen dvěma dopravními značkami A32a Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný.

Bude provedena výměna reléové domků na přejezdu v km 36,255. Způsob zabezpečení zůstane zachován. Kolejové úseky jsou součástí TZZ, pro anulaci zůstane soubor ASE4. Bude nutné provést výkop v okolí přejezdu z důvodu nového reléového domku

D.3 Silnoproudá technologie

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)

PS 10-08-01 Nz. Bystřička, TTS607

Stávající TTS 607 neumožňuje opravu stávající technologie. Oprava této stávající TTS 607 bude provedena výměnou za nový domek 6kV pro napájení zab.zař.. Součástí této opravy (výměny) bude domek, vlastní spotřeba, technologie a rozváděče. Součástí bude také oprava záložní kabelizace napájení zab.zař. SSZT. Záložní napájení zab.zař. Při výluce rozvodu vn 6kV je zajištěno z distribučního rozvodu nn stanice (přes stávající KS3) do skříňky na domku 6kV. Rozváděč včet OT bude umístěn uvnitř domku 6kV.

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 10-16-01 Železniční spodek km 25,598 - km 28,900

Stávající stav:

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Jablunka, jež je součástí trati Hranice na Moravě – Horní Lideč – (Púchov), je dvoukolejný, elektrizovaný systémem 3kV AC, začíná levostranným obloukem za Jablunkovským zhlavím žst. valašské Meziříčí a na svém konci navazuje na související SO před zast. Brňov. V úseku se nachází nedávno rekonstruovaný železniční přejezd ev. km 27,703.

Těleso železničního spodku je převážně vedeno v intravilánu obce Valašské Meziříčí, kde tvoří násep. Dále se těleso snižuje do nízkého náspu a přechází do odřezu v oblasti „Jarcová“. V této oblasti kopíruje trať tok řeky vsetínské Bečvy a jde souběžně s komunikací I/57. V této oblasti je kolej č. 2 vedena v jiné výškové úrovni, patrně z důvodu úspory zemních (skalních) prací při výstavbě. Místy je viditelné nefunkční odvodnění železničního spodku. Drážní příkopy jsou převážně nezaplněné. Část drážních příkopů je zanesená.

Navržený stav:

Z důvodu nefunkčního odvodnění železničního spodku bude vytvořeno nové pražcové podloží a odvodnění spodku. Sanace železničního spodku bude provedena pouze z nestmelených vrstev. Plán železničního spodku bude přehutněna a provedena v předepsaném příčném sklonu.

U mostních objektů v km 25,609, km 26,072, km 26,111, km 27,026 a km 27,343 bude vytvořena nová ZKPP. Drážní příkopy budou pročištěny, náletové dřeviny vymýceny, odstraní se nevyužívané základy trakčních stožárů.

SO 10-17-01 Železniční svršek km 25,598 - km 28,900

Stávající stav:

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Jablunka, jež je součástí trati Hranice na Moravě – Horní Lideč – (Púchov), je dvoukolejný, elektrizovaný systémem 3kV AC, začíná levostranným obloukem za Jablunkovským zhlavím žst. valašské Meziříčí a na svém konci navazuje na

související SO před zast. Brňov. V úseku se nachází nedávno rekonstruovaný železniční přejezd ev. km 27,703.

Optimalizovaný úsek začíná ve vsetínském zhlaví žst. Valašské Meziříčí a končí v přechodnici. Sklon trati převážně stoupá, maximálně pod sklonem 8,92‰. V oblasti „Jarcová“ km 27,800 – km 28,300 jsou nivelety kolejí vedeny v různých výškových úrovních. Osová vzdálenost kolejí v širé trati je 4,1 m. Koleje č. 1 a č. 2 jsou svařeny do BK. Železniční svršek je v koleji č. 1 tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích a částečně na betonových pražcích přes tuhé upevnění. Železniční svršek je v koleji č. 2 tvořen kolejnicemi S49 na betonových a dřevěných pražcích přes tuhé upevnění. Železniční svršek je v koleji č. 4A tvořen kolejnicemi S49 na betonových a dřevěných pražcích přes tuhé upevnění. Rychlost v daném úseku je 80 km/hod v obou směrech. Dřevěné pražce jsou nevyhovující. V kolejnicích jsou patrné vady a poruchy. Kolejové lože je silně zaneseno.

Navržený stav:

Zvýšení rychlosti bude docíleno úpravou převýšení a využitím max. nedostatků převýšení pro rychlosti V, V130, V150 a Vk.

Stávající kolejový rošt bude snesen, rozebrán a pražce budou ekologicky zlikvidovány. Nahradí se novým kolejovým rostem s kolejnicemi 60 E2, u poloměrů směrových oblouků $R \leq 600$ m budou použity kolejnice z materiálu odolnějšího proti otěru R350HT a betonovými pražci B91S s rozdělením „u“. Stávající kolejové lože bude odtěženo. Vytěžené kolejové lože bude použito při sanaci spodku. Bude vytvořen nový profil z nového kolejového lože a obnoví se drážní stezky. Kolejnice budou svařeny do BK prioritně pomocí odbavovacího stykového svařování. Osová vzdálenost bude navržena 4,1 m. Směrové řešení bude čtít stávající stav z důvodu nutnosti zachování trasy v mezích hranice pozemku SŽDC.

Bude provedeno nové zajištění prostorové polohy koleje a nová výstroj trati.

SO 10-16-06 Nz. Bystřička, železniční spodek km 32,186 - km 33,476

Stávající stav:

Těleso železničního náspu je tvořeno náspem. Drážní nezpevněné příkopy jsou zarostlé a v zastávce je celý násep podél koleje č. 2 porostlý náletovými dřevinami. Místy je viditelné nefunkční odvodnění železničního spodku. Odvodnění zastávky je svedeno svodným potrubím podél koleje č. 1 do řeky Bystřičky. Do tohoto potrubí je svedena i voda z drážního příkopu pomocí propustku. Svodné potrubí je funkční.

Nový stav:

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od km 32,157 do km 33,480. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je navržena skladba pražcového podloží. Pro tento úsek je navrženo pražcového podloží typ 2 a 3, pro konstrukční vrstvy je generelně uvažována štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A. Typ 2.1 KPP představuje podkladní vrstvu ze štěrkodrti tl. 150mm uloženou na přehutněné zemní pláni, typ KPP 3.1 je tvořen podkladní vrstvou ze štěrkodrti tl. 300mm doplněnou o výztužné geosyntetikum a přehutněnou zemní plání.

Pro zesílenou konstrukci pražcového podloží je navrženo typ 4.1 představující štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A tl. 200mm uloženou na zemní pláni tvořenou stabilizovanými zeminami tl. 300mm.

V celé délce rekonstrukce žel.spodku je navrženo odvodnění zemní pláne a současně i odvedení vody sváděné ke kolejím z okolních svahů. Zemní pláň je navržena v jednostranném

sklonu 5% (výjimečně 4%) směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod) či vyústěním na svah náspu.

V řešeném úseku jsou pro odvodnění zemní pláně navrženy převážně trativody nebo zpevněný příkop. Trativody a příkop jsou vyústěny buď zaústěny do stávajících nezpevněných příkopů či do propustků.

Upravované zářezové svahy budou při úpravě delší než 1,0m zásypem humózní vrstvy zeminy a osety.

SO 10-17-03 Nz. Bystřička, železniční svršek km 32,186 - km 33,476

Stávající stav:

Nákladiště zastávka obsahuje hlavní koleje č.1 a č.2, manipulační kolej č. 3, výtaznou kolej č. 3a a vlečkovou kolej. U koleje č.3 je umístěna částečně zastřešená rampa. Do koleje č.1 je kolej č.3 zaústěna pomocí jednoduchých poměrových výhybek JS49-1:9-300. Výpravní budova je situována po pravé straně ve směru staničení u manipulační koleje č.3. Nákladiště zastávka je situována v přímé, vjezdový pravostranný oblouk v koleji č.1 o parametrech R=350 m, D=126/116 mm a v koleji č.2 o parametrech R=350 m, D=125/113 mm. Odjezdový levostranný oblouk je v koleji č.1 o parametrech R=354,05 m, D=116 mm a v koleji č. 2 o parametrech R=350 m, D=116 mm. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je totožná s osovou vzdáleností v širé trati 4,0-4,1 m. Koleje č. 1 a č. 2 jsou svařeny do BK. Železniční svršek je v koleji č.1 tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním. Železniční svršek je v koleji č.2 tvořen kolejnicemi S49 a R65 na dřevěných nebo betonových pražcích za mostem je pružné upevnění, dále pokračuje tuhé upevnění. Výhybky jsou tvořeny svrškem S49 na dřevěných výhybkových pražcích a jsou opatřeny čelistovými závěry.

V km 33,243 se nachází úroňový přejezd P 8055, který je z obou stran zabezpečen světelným PZZ se závorami a výstražným křížem A32a. Tento přejezd byl rekonstruován v rámci samostatné stavby „Rekonstrukce PZS vč. povrchu v km 33,243 (P8055) na trati Valašské Meziříčí – Vsetín“.

Vlečková kolej je zaústěna do traťového úseku s autoblokem přímo bez zajištění. Mezi kolejemi je osazeno dnes již bezpředmětné lanové zábradlí, přístup na nástupiště je mimoúroňový. Většina dřevěných pražců je ve velmi špatném stavu.

Nový stav:

Rozsah kolejových úprav obsahující v sobě kromě rekonstrukce koleje i směrovou a výškovou úpravu stávající koleje je definován staničením od km 32,090 po km 33,530, vlastní rekonstrukce železničního svršku v hlavních kolejích je vymezena od km 32,157 po km 33,480.

Předmětem stavebního objektu žel. svršku je rekonstrukce kolejového roštu traťových kolejí č.1 a 2 včetně výměny kolejového lože. Nový materiál žel. svršku bude tvořen kolejnicemi tv.60 E2 nebo tv. 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

V nz. Bystřička budou vloženy 2 nové výhybky č.1 a 5 tv. J60-1:11-300 na betonových pražcích a rekonstruovány koleje kolejových spojek mezi výhybkami 1-2 a 3-5. Manipulační kolej č.3 bude směrově upravena vzhledem k uvažovanému vnějšímu nástupišti u koleje č.1 a přístupu na něj.

Rekonstrukce žel. svršku je vynechána v místě přejezdu P 8055 v km 33,243, který byl rekonstruován včetně žel. svršku a spodku na podzim roku 2014. Vzhledem k tomu, že úroňový přejezd byl rekonstruován železničním svrškem 49 E1, budou muset být vytvořeny přechody kolejnic. V rámci zpracování dokumentace bylo dohodnuto, že od přejezdu po konec opravy žel. svršku v km 33,480 bude ponechán tvar svršku 49 E1. Přechody kolejnic 60 E2/49 E1 se budou řídit předpisem SŽDC S3/2.

Návrhové rychlosti v řešeném úseku:

- kolej č.1: ZÚ – km 32,249 $V=V_{130}=80\text{km/h}$
- koleje č.2: ZÚ – km 32,249 $V=V_{130}=70\text{km/h}$
- koleje č.1, 2: km 32,249 – 33,480 $V=80\text{km/h}$, $V_{130}=85\text{km/h}$

SO 20-16-01 Zast. Lidečko Ves, železniční spodek km 21,170 - km 21,779

Stávající stav:

Drážní těleso rekonstruovaného úseku je z převážné většiny v zářezu, menší část úseku se nachází v odřezu. Násep je porostlý náletovými dřevinami. Místy je viditelné nefunkční odvodnění železničního spodku.

Nový stav:

Z důvodu nefunkčního odvodnění železničního spodku bude vytvořeno nové pražcové podloží a odvodnění spodku. Sanace železničního spodku bude provedena pouze z nestmelených vrstev. Plán železničního spodku bude přehutněna a provedena v předepsaném příčném sklonu. Odvodnění u koleje č. 1 a 2 bude zřízeno pomocí trativodu.

SO 20-17-01 Zast. Lidečko Ves, železniční svršek km 21,170 - km 21,779

Stávající stav:

Zastávka obsahuje hlavní koleje č. 1 a č. 2. U nástupišť jsou umístěny nové betonové přístřešky pro cestující. Zastávka je částečně situována v přímé o délce 113 m. Odjezdový pravostranný oblouk je v koleji č. 1 o parametrech $R=400\text{m}$, $D=100\text{ mm}$ a v koleji č. 2 o parametrech $R=404\text{ m}$, $D=100\text{ mm}$. Kolej klesá do km 21,459 pod sklonem 7,70‰, dále kolej klesá sklonem 5,50 ‰. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je totožná s osovou vzdáleností v širé trati 4,0 m. Koleje č. 1 a č. 2 jsou svařeny do BK. Železniční svršek je v koleji č. 1 a 2 tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných a betonových pražcích s tuhým upevněním.

Technický stav materiálu žel. svršku je na hranici své životnosti.

Nový stav:

Rozsah kolejových úprav obsahující v sobě kromě rekonstrukce koleje i směrovou a výškovou úpravu stávající koleje je definován staničením od km 21,171 po km 21,780, vlastní rekonstrukce železničního svršku v hlavních kolejích je vymezena od km 21,248 po km 21,600.

Předmětem stavebního objektu žel. svršku je rekonstrukce kolejového roštu traťových kolejí č.1 a 2 včetně výměny kolejového lože. Nový materiál žel. svršku bude tvořen kolejnicemi tv.60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Přechody kolejnic 60 E2 na stávající tvar 49 E1 budou řešeny pomocí přechodových kolejnic a budou se řídit předpisem SŽDC S3/2.

Návrhové rychlosti v řešeném úseku:

- koleje č.1, 2: km 21,250 – 21,779 $V=80\text{km/h}$, $V_{130}=90\text{km/h}$

E.1.2 Nástupiště

SO 10-16-05 Zast. Brňov, přístupové cesty pro cestující

Stávající stav

Stávající nástupiště u koleje č. 1 a č. 2 jsou přístupny z místní asfaltové komunikace a to betonovými lávkami nad vodotečí Medůvka a pokračující chodníky ve sklonu s vloženými schodišťovými rameny až na úroveň nástupišť. Kolem chodníků je osazeno většinou jednostranné zábradlí ve funkci vodící.

Přístup ke koleji č. 1 je umožněn betonovou lávkou o šířce 1200 mm ve spádu a pokračuje 5 schodišťovými rameny o rozdílném počtu stupňů. Části chodníků mezi schodišťovými rameny jsou v minimálním sklonu.

Přístup ke koleji č. 2 je umožněn betonovou lávkou o šířce 1300 mm ve spádu a se 3 stupněmi u krajnice místní komunikace. Poté pokračuje 4 schodišťovými rameny o stejném počtu stupňů. Části chodníků mezi schodišťovými rameny jsou v minimálním sklonu.

Navrhovaný stav

Stávající konstrukce přístupů na nástupiště budou sneseny v plném rozsahu a to z důvodů nedodržení normových požadavků a požadavků příslušných vyhlášek. Týká se především sklonu, počtu schodů, šířky schodišť, zábradlí atd.

Vzhledem k prostorovému omezení a ponechání nástupišť ve stávající podobě nedochází k velké úpravě situování přístupů na nástupiště. Vodoteč Medůvka je překonávána prefabrikovanými betonovými lávkami osazenými na podkladní základové konstrukce. Šířka chodníku je 1600 mm s ukončením lemovacími betonovými zídkami tl. 250 mm. Počet stupňů ve vložených schodištích je harmonizován, přístupy jsou lemovány zábradlím. V úrovni nástupišť je v rámci přístupů na nástupiště provedeny zpevněné plochy ze zámkové dlažby tl. 60 mm. Úseky mezi schodišťovými rameny jsou rovněž vydlážděny ze zámkové šedé dlažby. Dlažba bude lemována podélnými betonovými zídkami. Vlastní betonové stupně jsou navrženy z pohledového betonu a opatřeny protiskluzným nátěrem.

Přístupová cesta ke koleji č.1

Přístup začíná prefabrikovanou betonovou lávkou šířky 1600 mm se zábradlím městského typu výšky 1100 mm s madly.

Schody budou tvořeny betonem C 30/37– XC4, XF3 s hloubkou základu min. 0,9 m pod terén a budou vyztuženy kari sítí s oky 100 x 100, tl. drátu 6 mm. V přístupové cestě je vloženo 5 schodišťových ramen. Pod betonovou konstrukcí bude zřízen podsyp ze štěrkodrti tl. 100mm. Části nacházející se pod terénem budou opatřeny penetračním asfaltovým nátěrem. Zídka a schody budou opatřeny zábradlím s madly výšky 1,1 m. Za výstupním stupněm posledního schodišťového ramene je zpevněná plocha v minimálním spádu a to betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm. Zámková dlažba bude uložena na lože ze štěrkodrti, fr. 4/8 mm min. tl. 40 mm, vrstvu z prostého betonu C8/10 tl. 100 mm a vrstvu štěrkodrti fr. 8/16 mm min. tl. 50 mm. Dlažba bude uzavřena chodníkovým obrubníkem uloženým do betonu C 16/20 min. tl. 100 mm. Celková délka přístupu od místní komunikace k nástupišti je 44,6 m. Do úseků před schodišťovými rameny jsou vloženy polymerbetonové liniové žlábkové odvodnění.

Součinitel smykového tření povrchu chodníků musí mít hodnotu min. $\mu=0,6$ Pro povrch pochozích ploch musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 09.15.08.

Přístupová cesta ke koleji č.2

Přístup začíná prefabrikovanou betonovou lávkou šířky 1600 mm se zábradlím městského typu výšky 1100 mm s madly.

Schody budou tvořeny betonem C 30/37– XC4, XF3 s hloubkou základu min. 0,9 m pod terén a budou vyztuženy kari sítí s oky 100 x 100, tl. drátu 6 mm. V přístupové cestě jsou vložena 4 schodišťová ramena. Pod betonovou konstrukcí bude zřízen podsyp ze štěrkodrti tl. 100 mm. Části nacházející se pod terénem budou opatřeny penetračním asfaltovým nátěrem. Zídka a schody budou opatřeny zábradlím s madly výšky 1,1 m. Za výstupním stupněm posledního schodišťového ramene je zpevněná plocha v minimálním spádu a to betonovou zámkovou dlažbou tl. 60 mm. Zámková dlažba bude uložena na lože ze štěrkodrti, fr. 4/8 mm min. tl. 40 mm, vrstvu z prostého betonu C8/10 tl. 100 mm a vrstvu štěrkodrti fr. 8/16 mm min. tl. 50 mm. Dlažba bude uzavřena chodníkovým obrubníkem uloženým do betonu C 16/20 min. tl.

100 mm. Celková délka přístupu od místní komunikace k nástupišti je 35,2 m. Do úseků před schodišťovými rameny jsou vloženy polymerbetonové liniové žlábkové odvodnění.

SO 10-16-07 Nz. Bystřička, nástupiště

Předmětem řešení tohoto stavebního objektu je zřízení nástupišť u kolejí 1 a 2 v návaznosti na řešení železničního svršku a spodku v nz. Bystřička. V rámci objektu budou snesena stávající nástupiště a zřízena vnější nástupiště délky 140m s výškou nástupní hrany 0,55m nad TK a šířkou 2,5m. Konstrukce nástupišť bude dle Ž.8.42 tedy nástupiště typu L bez konzolových desek. Nástupiště má po celé délce jednostranný sklon 2% od koleje. Horní plocha nástupišť bude zpevněna u hrany nástupišť pomocí dlažebních desek a zbylá plocha bude dodlážděna betonovou zámkovou dlažbou. Nástupiště budou ukončena betonovou zídkou šířky 0,4m a prefabrikovanými schody. dle Vzorového listu železničního spodku SŽDC Ž 8.7 – Změna č.2.(obrázek 2). Součástí objektu je rovněž orientační systém, který bude obsahovat tabule s názvem zastávky a směry jízdy vlaků a dále pak piktogram se zákazem vstupu, piktogram s číslem koleje a označení východu. Objekt obsahuje úpravu výstupu z podchodu a výtahu na nástupiště 2, kde dojde k navázání na novou výškovou úroveň plochy nástupišť a zvýšení obvodové zídky, zastřešení schodiště podchodu a výtahové šachty.

SO 10-16-08 Nz. Bystřička, přístupové cesty pro cestující

Tento stavební objekt řeší přístupové cesty na nástupiště u kolejí 1 a 2 a dále pak prostor kolem budovy zastávky a podchodu u budovy. Přístupová cesta na nástupiště 1, je řešena jedním celopryžovým přechodem přes manipulační kolej a dále schodištěm a přístupovým chodníkem, které jsou vedeny v souběhu s kolejemi do nové výškové úrovně na nástupišti. Přístup na nástupiště 2 zůstává beze změny oproti předchozí poradě, tedy podchod, výtah a chodník, který spojuje nástupiště se stávající komunikací.

V rámci objektu bude snesena plocha před budovou zastávky a podchodem v pohledu od kolejiště tak, aby byla zajištěna vzdálenost 3,0m od osy manipulační koleje a upraveny stávající kabelové šachty a kabelové vedení před budovou zastávky.

SO 20-16-02 Zast. Lidečko Ves, nástupiště

Předmětem řešení tohoto stavebního objektu je zřízení nástupišť u kolejí 1 a 2 v návaznosti na řešení železničního svršku a spodku v zastávce Lidečko ves. V rámci objektu budou snesena stávající nástupiště a zřízena vnější nástupiště délky 140m s výškou nástupní hrany 0,55m nad TK a šířkou 2,5m. Je navrženo nástupiště typu SUDOP s uložením nástupních desek na opěře z drti (dle Vzorového listu železničního spodku SŽDC (ČD) Ž 8.33–N. Nástupiště má po celé délce jednostranný sklon 2% od koleje. Nástupiště budou ukončena betonovou zídkou šířky 0,4m a prefabrikovanými schody. dle Vzorového listu železničního spodku SŽDC Ž 8.7 – Změna č.2.(obrázek 2). Součástí objektu je rovněž orientační systém, který bude obsahovat tabule s názvem zastávky a směry jízdy vlaků a dále pak piktogram se zákazem vstupu, piktogram s číslem koleje a označení východu.

V místě stávající lávky bude za jejími schodišti vytvořen prostor pro průchod a to po levé straně odsunem stávajícího plotu a po pravé straně po úpravě svahu. V místě svahu budou osazeny svahové tvárnice stejně jako podél nástupišť u kol. č. 2.

SO 20-16-03 Zast. Lidečko Ves, přístupové cesty pro cestující

Tento stavební objekt řeší přístupové cesty na nástupiště u kolejí 1 a 2. K přístupu na nástupiště 1 slouží přístupový chodník vedoucí z obce. Přístupový chodník bude v jeho konci navázán

pomocí prodloužení chodníku podél nástupiště k vyrovnání na novou výškovou úroveň pochozí plochy nástupiště a přístřešku. Další přístup je v místě začátku nástupiště u kol. č. 1, kde bude stávající chodník navázán na začátek nástupiště. K přístupu na nástupiště u kol. č. 2 slouží přístupový chodník vedoucí z místní komunikace, který bude navázán na novou výškovou úroveň nástupiště a bude upraveno zábradlí podél chodníku.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 10-17-04 Železniční přejezd v km 32,272

Stávající stav

Jedná se dvoukolejný železniční přejezd šikmý na trati 308 Horní Lideč – Hranice na Moravě. Přejezd P 8054 se nachází v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Bystřička v intravilánu obce Bystřička. Jedná se dvoukolejný železniční přejezd šikmý na trati 308 Horní Lideč – Hranice na Moravě. Slouží k převedení silnice III. třídy 05726 přes železniční trať, kterou kříží pod úhlem 80°. Přejezd je umístěn ve směrovém oblouku o poloměru $R = 350$ m s převýšením. Silnice z obou směrů klesá k přejezdu. Navazující úseky komunikace jsou ohraničeny nezpevněnou krajnicí vozovky.

Přejezd je z obou stran zabezpečen světelným PZZ se závorami a výstražným křížem A32a. Volná šířka komunikace je 7 m, volná výška 5,5 m. Přejezdová konstrukce je tvořena pryžovou konstrukcí STRAIL na betonových pražcích v koleji č. 2 a dřevěných v koleji č. 1. Železniční svršek je tvořen kolejnicemi S49 s tuhým upevněním. Povrch komunikace je zpevněn živičným krytem. Přejezd není odvodněn. Niveleta koleje zde byla zvednutá o cca 180 mm. Přejezd zleva ve směru staničení je strmý.

Navržené řešení

Stávající přejezdová konstrukce bude snesena a nahrazena novou. Povrch přejezdové konstrukce bude tvořen pomocí vnitřních a vnějších celopryžových panelů. Krajiní panely budou osazeny na prefabrikované závěrné zídce tvaru „T“. Stávající železniční svršek bude snesen a nahrazen svrškem 60 E2 na betonových pražcích B91S s bezpodkladnicovým upevněním.

Úpravy žel. spodku a žel. spodku, vytvoření nového pražcového podloží a odvodnění žel. spodku je součástí:

SO 10-16-06 - Nz. Bystřička, železniční spodek km 32,186 - km 33,476,

SO 10-17-03 - Nz. Bystřička, železniční svršek km 32,186 - km 33,476

Prostorové uspořádání na přejezdu je odvozeno z navazující komunikace š. 6,50 m. Celková šířka přejezdu je tedy 8,40 m. Kategorie silnice III. třídy je S 7,5/6,5/50, návrhová rychlost 50 km/h. Šikmost přejezdu zůstává zachována. Celková délka rekonstruované komunikace je 29,30 m. Asfaltový kryt vozovky bude obnoven. Úpravy silnice se napojí na stávající příčné sklony stávající vozovky.

Vozovka navazující na vnější přejezdové panely má kryt z asfaltobetonu a je ukončená po obou stranách nezpevněnou krajnicí šířky 0,75 m.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 10-19-01 Železniční most v km 25,609

Popis stávajícího stavu:

Most v km 25,609 ve staničním obvodu je sestaven z 2 dilatačních celků, 2 opěr a 2 pilířů. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsy betonové se zábradlím. Materiál opěr a pilířů: železobeton, svah za křídlem sypaný. Křídla vlevo i vpravo - šikmé, svahové, betonové bez římsy.

Mostní konstrukce je čtyřkolejná s kolejovou spojkou, přes silniční komunikaci a komunikaci pro chodce po obou stranách, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 3 a má následující rozměry: délka mostu 19,0 m, délka přemostění 12,84 m, výška 5,90 m, šířka 20,80 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 0,4 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu NK - 2, opěr – 2, pilířů - 1.

Navržené řešení:

Na mostním objektu bude obnovena hydroizolace s příčnou drenáží, dojde k sanaci betonového zdiva a římsy, budou injektovány trhliny v opěrách. Na mostě bude osazeno nové zábradlí.

Prostorové uspořádání pod mostem zůstává bez změny.

SO 10-19-02 Železniční most v km 26,072

Popis stávajícího stavu:

Most v km 26,072 v širé trati je sestaven z 1 dilatačního celku o šířce 8,9 m a 2 opěr. Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1937. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsy betonové se zábradlím, konstrukce šikmá, šikmost pravá. Opěra O 01 byla postavena roku 1937. Materiál: betonová, svah za křídlem sypaný. Je vysoká 6,2 m a široká 13 m. Křídlo vlevo i vpravo - šikmé, svahové, betonové bez římsy. Opěra O 02 byla postavena roku 1937. Materiál: betonová, svah za křídlem sypaný. Je vysoká 6,2 m a široká 13 m. Křídlo vlevo i vpravo - šikmé, svahové, betonové bez římsy.

Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes železniční dráhu ve správě SŽDC, úhel křížení je 43,56°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 25,30 m, délka přemostění 8,80 m, rozpětí 9,95 m, výška 6,20 m, šířka 8,90 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 0,4 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/2.

Navržené řešení:

Nosná konstrukce bude rozšířena tak, aby prostorové uspořádání na mostě (šířka mostu, tloušťka šterkového lože atd.) vyhovělo požadavkům příslušných norem. Na mostě bude dále obnovena hydroizolace s příčnou drenáží, dojde k sanaci betonového zdiva a stávající nosné konstrukce. Na mostě a na křídlech bude osazeno nové zábradlí.

SO 10-19-03 propustek v km 26,111

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 26,111 v širé trati byl postaven v roce 1936. Typ nosné konstrukce: rámová, trubní z železobetonu. Rozpětí propustku 1,40 m, kolmá světlost 1,25 m, šířka propustku cca 19,40 m a výška propustku 5,28 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 3,80 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Vlevo trati - Římsy a svahové kužely jsou přehrnuty zeminou a porostlé vegetací.

Vpravo trati – Výtok je z jedné třetiny zasypán šterkem a domovním odpadem. Římsy a svahové kužely jsou přehrnuty zeminou a porostlé vegetací.

Na obou čelech jsou trhliny, kterými prosakuje voda.

ŽB trouby – vydrolený beton (místy až na výztuž trouby)

Popis opravy:

Stávající propustek bude z důvodu nevyhovující zatížitelnosti vyměněn za trubní propustek DN 1200. Ukončení bude šikmými troubami. Koncové trouby budou v průniku se svahem odlážděny min. 1,0m kamennou dlažbou do betonu. Upraví se vtok a výtok propustku a zpevní se kamennou dlažbou do betonu.

SO 10-19-04 Železniční most v km 26,903

Popis stávajícího stavu:

Most v km 26,903 v širé trati je sestaven z 2 dilatačních celků o šířce 4,05 m, 4,6 m a 4 opěr.

Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1936. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa betonová, konstrukce kolmá.

Nosná konstrukce K 02 byla postavena roku 1933. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa betonová, konstrukce kolmá. Opěra O 01 a O 03 byla postavena roku 1936. Materiál: betonová, svahy u objektu sypané. Je široká 4,05 m a vysoká 1,95 m. Křídlo vlevo - rovnoběžné, betonové. Opěra O 02 a O 04 byla postavena roku 1933. Materiál: betonová, svahy u objektu sypané. Je široká 4,6 m a vysoká 1,95 m. Křídlo vpravo - rovnoběžné, betonové.

Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes trvalý vodní tok tekoucí zleva, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 7,60 m, délka přemostění 3,00 m, rozpětí 3,4 m, výška 2,10 m, šířka 8,65 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 0,4 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/2.

Navržené řešení:

Nosná konstrukce bude rozšířena tak, aby prostorové uspořádání na mostě (šířka mostu, tloušťka šterkového lože atd.) vyhovělo požadavkům příslušných norem. Na mostě bude dále obnovena hydroizolace s příčnou drenáží, dojde k sanaci betonového zdiva a stávající nosné konstrukce. Na mostě bude osazeno nové zábradlí.

SO 10-19-05 Propustek v km 27,026

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 27,026 v širé trati byl postaven v roce 1932. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí propustku 1,30 m, kolmá světlost 1,00 m, šířka propustku 8,65 m a výška propustku 1,83 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 0,40 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Navržené řešení:

Objekt bude přestavěn na trubní propustek DN 800 mm.

SO 10-19-06 Propustek v km 27,343

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 27,343 v širé trati byl postaven v roce 1932. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí propustku 1,80 m, kolmá světlost 1,50 m, šířka propustku 8,60 m a výška propustku 1,43 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 0,35 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Navržené řešení:

Objekt bude přestavěn na trubní propustek DN 1000 mm.

SO 10-19-07 propustek v km 27,766

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 27,766 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková z prostého betonu. Rozpětí propustku 0,80 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 12,6 m a výška propustku 2,50 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky

přesypávky je 1,50 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Obě římsy a svahové kužely jsou přehrnuty šterkem a zeminou a jsou porostlé vegetací. Odtokový příkop je částečně zanesený. Pravá římsa je zvětralá, místy vydrolený beton do hloubky 7cm.

Popis opravy:

Stávající propustek bude z důvodu nevyhovující zatížitelnosti vyměněn za trubní propustek DN 800.

Ukončení bude šikmými troubami. Koncové trouby budou v průniku se svahem odlážděny min. 1,0m kamennou dlažbou do betonu.

Pročistí se zanesený vtok a zpevní se kamennou dlažbou do betonu. Výtok je značně zanesen a porostlý vegetací, proto se provede pročištění a úprava koryta až k silničnímu propustku.

SO 10-16-02 Zídka mezi kolejemi č.1 a 2, km 27,800 - km 28,300

Popis stávajícího stavu:

Přibližně od úrovněového přejezdu P 8053, kde komunikace I/57 kříží železniční trať, vedenou ve svahu podél silnice I/57 a řeky Bečvy, se v rozsahu cca 500 m nachází mezi kolejemi opěrná zeď, která odděluje odlišné úrovně vedení koleje č. 1 a č.2. Jedná se o původní opěrnou zeď z roku 1927, kdy byla trať jednokolejná. Při zdvoukolejnění, v roce 1936, byla nová kolej vybudována před zdí, o cca 2 m níže. Kolej č. 1 vede přibližně ve stejné úrovni jako komunikace I/57 a kolej č. 2 je až o cca 3,5 m výše. Opěrná zeď je složena z betonové části o délce cca 70 m bez zábradlí a kamenné části s římsou a osazeným ocelovým úhelníkovým zábradlím. Betonová část je silně degradována. U kamenné opěrné zdi je částečně vydrolené spárování. Místně je uvolněné ocelové zábradlí, sloupky i madla.

Přibližně v rozsahu kamenné zídky mezi kolejemi jsou i vně obou kolejí kamenné žlaby odvodnění přecházející do zárubních zídek. Šířka kolejového lože je v tomto úseku cca 1,7-1,8m.

Navržené řešení:

V koleji č. 2 (zvýšená) není možné zajistit požadovanou šířku kol. lože. Příkopový žlab vlevo koleje č. 2 nebude možné osadit vzhledem k nestabilnímu svahu a umístění kamenných a gabionových zídek. Vpravo koleje č. 1 je jeho umístění také nemožné z důvodu blízkosti komunikace, svodidel, trakčních stožárů. Trvalé řešení tohoto úseku vyžaduje zásadní změnu vedení kolejí se značnými časovými a finančními nároky na zárubní zdi. Tento rozsah je nad rámec běžné opravy. Přestavba propustků a částí zdi by nevyřešila problém a v budoucnosti by se jednalo o zmařenou investici.

Pro vylepšení současného stavu projektant navrhuje částečné ubourání zídek a umístění trativodů do původních žlabů. Betonová zeď bude otryskána a degradovaný beton odsekán. Bude provedena celoplošná sanace sanačními maltami. Kamenná zeď bude otryskána a poškozené spárování bude vysekáno a zaspárováno. Předpokládaný rozsah přespárování je cca 50% povrchu. Odvodňovací prostupy v dřívku zdi budou pročištěny. Stávající římsa se odstraní, budou osazeny kotevní trny a vybetonuje se nová železobetonová římsa výšky 350 mm a šířky 800 mm. Na římsu se osadí zábradlí. Na rubu zdi se provede izolace z natavovaných asfaltových pásů.

SO 10-19-08 propustek v km 27,897

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 27,897 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková z prostého betonu. Na staré části kamenné opěry. U prodloužených částí propustku beton Bc1. Rozpětí propustku 0,90 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 14,15 m

a výška propustku 5,12 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 2,80 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Levá římsa a svahové kužely jsou přehrnuty štěrkem a zeminou. Vpravo je propustek napojen na silniční propustek, který není ve správě SZDC.

Popis opravy:

Na levé straně bude nahrazeno stávající čelo novým rovnoběžným čelem, na které bude osazené nové třímadlové zábradlí. Provede se zpevnění svahu nad římsou a celého vtoku kamennou dlažbou do betonu. Pročištění propustku v celé jeho délce.

SO 10-19-09 Propustek v km 28,004

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 28,004 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková z prostého betonu. Rozpětí propustku 0,90 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 10,15 m a výška propustku 2,93 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 1,83 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Popis opravy:

Propustek (nosná konstrukce betonové desky) bude pod kolejí č. 1 a č.2 zesílen nadbetonováním o tloušťce 250mm z důvodu nevyhovující přechodnosti objektu (nevyhovuje D4/80) a nevyhovujícímu stavu (příčná trhлина v desce pod kolejí č.2). Stávající dispoziční parametry propustku budou zachovány (světlost, volná výška, šířka, prostorové uspořádání na objektu atp.).

SO 10-19-10 Propustek v km 28,122

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 28,122 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková z prostého betonu. Rozpětí propustku 0,90 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 10,05 m a výška propustku 3,44 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 2,59 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Popis opravy:

Propustek (nosná konstrukce betonové desky) bude pod kolejí č. 1 a č.2 zesílen nadbetonováním o tloušťce 250mm z důvodu nevyhovující přechodnosti objektu (nevyhovuje D4/80) a nevyhovujícímu stavu. Stávající dispoziční parametry propustku budou zachovány (světlost, volná výška, šířka, prostorové uspořádání na objektu atp.).

SO 10-19-11 Propustek v km 28,246

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 28,246 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková z prostého betonu. Rozpětí propustku 0,80 m, kolmá světlost 0,50 m, šířka propustku 15,25 m a výška propustku 4,50 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 1,85 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Propustek je na vtoku zcela zasypán.

Popis opravy:

Na levé straně bude nahrazeno stávající čelo novým rovnoběžným čelem. Provede se zpevnění svahu nad římsou a celého vtoku kamennou dlažbou do betonu. Propustek (nosná konstrukce

betonové desky) bude pod kolejí č. 1 a č.2 zesílen nadbetonováním o tloušťce 250mm z důvodu nevyhovující přechodnosti objektu (nevyhovuje D4/80) a nevyhovujícímu stavu. Stávající dispoziční parametry propustku budou zachovány (světlost, volná výška, šířka, prostorové uspořádání na objektu atp.). Jímka mezi kolejí č.1 a silnicí I/57 je zcela zasypána, provede se pročištění a nadbetonování stávající jímky, aby se zabránilo sesypání svahu.

SO 10-19-12 propustek v km 28,353

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 28,353 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková z prostého betonu. Rozpětí propustku 0,90 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 16,59 m a výška propustku 4,96 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 2,25 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Vtok i výtok je do 1/3 zanesen. Obě římsy a kužely přehrnutý zeminou a porostlé vegetací. V obou čelech a konstrukci jsou trhliny, kterými prosakuje voda. Kamenné opěry – popraskané a vypadlé spárování. Dlažba v propustku je porušena. Špatné odtoky – stojí voda.

Popis opravy:

Bude provedena výměna stávajících čel za nová čela. Provede se zpevnění svahu nad římsou a celého vtoku i výtoku kamennou dlažbou do betonu. Pročištění propustku v celé jeho délce a lokální sanace kamenného zdiva.

SO 10-19-13 Propustek v km 28,408

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 28,408 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková z prostého betonu. Rozpětí propustku 0,90 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 10,15 m a výška propustku 2,93 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 2,30 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Popis opravy:

Pročištění propustku v celé jeho délce. Provede se zpevnění svahu nad římsou a celého vtoku i výtoku kamennou dlažbou do betonu. Provede se sanace rovnoběžných čel.

SO 10-19-14 Propustek v km 28,553

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 28,553 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí propustku 1,10 m, kolmá světlost 0,80 m, šířka propustku 8,60 m a výška propustku 3,10 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 0,40 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Popis opravy:

Stávající propustek bude z důvodu nevyhovující zatížitelnosti přestavěn na trubní DN 800 ze železobetonových patkových trub se šikmými svahovými čely. Parkové trouby budou uloženy na železobetonový základ vybudovaný na odbourané valašskomeziříčské opěře, vsetínská opěra bude odbourána do úrovně 1,20 m pod TK. Koncové trouby budou v průniku se svahem odlážděny min. 1m kamennou dlažbou do betonu. Zpevnění vtoku i výtoku kamennou dlažbou do betonu.

SO 10-19-15 Propustek v km 28,869

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 28,869 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí propustku 1,30 m, kolmá světlost 1,00 m, šířka propustku 8,65 m a výška propustku 2,68 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Navržené řešení:

V rámci opravy bude propustek přestavěn na trubní DN 1000.

SO 10-19-18 Železniční most v km 30,007

Popis stávajícího stavu:

Most v km 30,007 v širé trati je sestaven z 2 dilatačních celků o šířce 3,95 m, 4,65 m a 2 opěr. Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1936, rekonstrukce proběhla v roce 1985. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa betonová, konstrukce kolmá. Nosná konstrukce K 02 byla postavena roku 1930, rekonstrukce proběhla v roce 1985. V rámci rekonstrukce byl rozšířen příčný profil nosné konstrukce pomocí římsových nosníků uložených na křídlech mostu. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa betonová, konstrukce kolmá. Opěra O 01 byla postavena roku 1930, rekonstrukce proběhla v roce 1985. Materiál: kamenné, úložné prahy betonové. Je široká 8,6 m. Křídlo vlevo i vpravo - šikmá, svahová, kamenná, horní část betonová. Opěra O 02 byla postavena roku 1930, rekonstrukce proběhla v roce 1985. Materiál: kamenné, úložné prahy betonové. Je široká 8,6 m. Křídlo vlevo i vpravo - šikmá, svahová, kamenná, horní část betonová.

Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes zpevněnou účelovou komunikaci a vodní tok tekoucí zleva, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 8,12 m, délka přemostění 4,50 m, rozpětí 4,90 m, výška 4,13 m, šířka 9,70 m. Most se nachází ve směrovém oblouku. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/2.

Navržené řešení:

Na mostě bude obnovena hydroizolace (stříkaná) s příčnou drenáží, dojde k sanaci kamenného zdiva opěr a křídel, a také sanaci stávající betonové nosné konstrukce. Na mostě a na křídlech bude osazeno nové zábradlí. Zábradlí na římsě bude osazeno z vnějšku, tak aby most vyhověl na VMP 2,5. Most se nachází v úseku, kde nedochází k opravě žel. svršku a spodku, není tedy možné realizovat dostatečný zdvih koleje. Kvůli nedostatku tloušťky šterkového lože bude stávající izolace nahrazena stříkanou bezešvou izolací tl. do 10 mm. Ze stejného důvodu bude vrácené kolejové pole nad mostem opatřeno pružným upevněním.

SO 10-19-19 Propustek v km 30,275

Stávající stav:

Propustek v km 30,275 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: trubní z železobetonu. Rozpětí propustku 0,609 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 10,21 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. V roce 1936 byl trubní propustek prodloužen na výtokové straně na celkovou délku 14,12 m, prodloužení bylo provedeno stejnými žebet. troubami průměru 0,6 m a bylo ukončeno průčelní zídou z prostého betonu š. 1,0 m a délky 2,4 m.

Vtoková část propustku je zanesená, odláždění výtoku je rozbité. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Návrh úprav:

Trat'ová rychlost se v tomto úseku nezvyšuje. Úprava na vtoku – odstranění nánosů, vyčištění, hloubková reprofilace zdiva vtokové průčelní zídky, předláždění stávající dlažby. Úprava na výtoku – pročištění, reprofilace zdiva zídky a předláždění koryta v délce cca 2,0 m.

SO 10-19-20 propustek v km 30,472

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 30,472 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: rámová, trubní z železobetonu. Rozpětí propustku 0,609 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 15,30 m a výška propustku 4,20 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 3,51 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Vtok i výtok je z 1/3 zanesen. Obě římsy jsou přehrnuté zeminou a porostlé vegetací.

Popis opravy:

Stávající propustek se pročistí v celé jeho délce, stávající dlažba se přespáruje, popřípadě lokálně vymění. Provede se zpevnění svahu nad římsou a celého vtoku i výtoku kamennou dlažbou do betonu. Vtoková zídka se očistí od nánosů vegetace a provede se lokální sanace.

SO 10-19-21 propustek v km 30,546

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 30,546 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: rámová, trubní z železobetonu. Rozpětí propustku 0,609 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 13,05 m a výška propustku 3,79 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 3,10 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Vlevo trati je vtok propustku z 1/3 zasypán. Na pravé straně je výtok propustku zcela zasypán, po provedení kopané sondy bylo zjištěno, že propustek je ukončen troubou.

Popis opravy:

Provede se pročištění vtoku vlevo a sanace stávajícího rovnoběžného čela.

Na levé straně se upraví vtok propustku a stávající dlažba se přespáruje, popřípadě lokálně vymění. Stávající čelní zídka vlevo se lokálně zasanuje a odláždí se svah nad římsou. Na výtoku vpravo se provede doplnění trub a osazení nového rovnoběžného čela. Pročištění a úprava koryta výtoku. Na vtoku i výtoku se provede zpevnění kamennou dlažbou do betonu.

SO 10-19-22 Propustek v km 30,933

Stávající stav:

Propustek v km 30,933 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: trubní z železobetonu. Rozpětí propustku 0,609 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 10,87 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. V roce 1936 byl trubní propustek prodloužen na výtokové straně na celkovou délku 16,30 m, prodloužení bylo provedeno stejnými žeb. troubami průměru 0,6 m a bylo ukončeno průčelní zídou z kamenného zdiva.

Vtoková část propustku je součástí vtokové jímky, která navazuje na vtokové příkopové prefabrikáty TZM 2013-19, vtoková jímka je lemována rovinaninou z bet. prahů. Betonové prahy nahrazují i stávající římsu vtokové zídky. Odláždění výtoku je rozbité. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Návrh úprav:

Trat'ová rychlost se v tomto úseku nezvyšuje. Úprava na vtoku – vybuduje se nová průčelní vtoková zídka na délku vtokové jímky s novou římsou, předláždění stávající dlažby. Úprava na výtoku – pročištění, reprofilace kamenného zdiva zídky a předláždění koryta v délce cca 2,0 m.

SO 10-19-23 Propustek v km 31,165

Stávající stav:

Propustek v km 31,165 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková z prostého betonu. Rozpětí propustku 0,85 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 17,70 m a výška propustku 4,27 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Odláždění výtoku i vtoku je zarostlé náletovou vegetací, částečně zanesen, dlažba z části uvolněná.

Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Návrh úprav:

Trat'ová rychlost se v tomto úseku nezvyšuje. Úprava na vtoku – vtoková jímka se pročistí, předláždění stávající dlažby, reprofilace zdiva jímky. Úprava na výtoku – pročištění, reprofilace kamenného zdiva zídky a předláždění koryta v délce cca 2,0 m.

SO 10-19-24 Železniční most v km 31,330

Stávajícího stav:

Most v km 31,33 v širé trati, v kol.č.1 je z roku 1931, rekonstrukce proběhla v roce 1985. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa železobetonová, konstrukce kolmá. Nosná konstrukce v kol.č.2 byla postavena roku 1936, rekonstrukce proběhla v roce 1985. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa železobetonová, konstrukce kolmá. Opěry jsou betonové –obložená kamenným zdivem, úložné prahy betonové. Křídla vlevo i vpravo - šikmá, svahová, kamenná s betonovou římsou.

Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes nezpevněnou účelovou komunikaci, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 7,20 m, délka přemostění 3,0 m, rozpětí 3,4 m, sv.výška cca 3,0 m, šířka 9,70 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/2.

Návrh úprav:

Provede se obnova SVI, reprofilace zábradlí – prodloužení na křídla a nátěr, sanace spodní stavby – očištění a hloubkové přespárování, odvodnění terénu pod mostem – vsakovací jáma.

SO 10-19-25 Železniční most v km 32,186

Stávající stav:

Most v km 32,186 v širé trati přes potok Bystřička je sestaven z 2 dilatačních celků širokých 4,5 m a 4,5 m a 2 opěr. Rok stavby nosných konstrukcí: 1937, nová PKO a výměna mostnic v roce 2006. Typ nosné konstrukce: nosníková, ocelová mostní konstrukce šikmá, s kolmým závěrem, mostovka prvková, zapuštěná. Hlavní nosníky plnostěnné, podélníky a příčníky plnostěnné, spoje nýtové. Rok výstavby spodní stavby 1937. Materiál konstrukce opěr: kamenná, úložný práh betonový a bloky pod ložisky z žulových kvádrů, závěrná zeď betonová. Křídla rovnoběžná a šikmá, kamenná a v dolní části betonové, římsa betonová.

Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes vodní tok tekoucí zleva, úhel křížení je 45°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 35,0 m, délka přemostění 20,51 m, rozpětí 22 m, výška 4,62 m, šířka 9,97 m.

Dřevěné pražce ve výběžích a pozednice popraskané. Ve spojích pojistných úhelníků jsou uvolněné šrouby. Mostnice popraskané s místy volnými vodorovnými šrouby v sedlech. U dutých klínových podložek se vyskytují mezi podložkou s vodící lištou trhliny délky až 100 mm. U podružného ložiska na O2 je úložná deska posunuta mimo střed o 140 mm. Nátěr v místech výztuh hlavních nosníků je u dolních pásnic je částečně zašlý.

U spodní stavby jsou stopy po průsacích vody – výluhy a viditelné trhliny v betonu závěrných zdí.

Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/1.

Návrh úprav:

Provede se sanace trhlin u klínových dutých podložek, výměna mostnic, doplnění a dotažení šroubu v sedlech, rektifikace ložisek, doplnění šroubů u PÚ, výměna pozednic a obnova PKO na poškozených místech. U spodní stavby se provede částečné přepárování a reprofilace betonového zdiva.

SO 10-19-26 Železniční most v km 35,843

Popis stávajícího stavu:

Most v km 35,843 v širé trati je sestaven z 2 dilatačních celků o šířce 4,45 m, 4,08 m a 4 opěr. Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1928. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa betonová. Nosná konstrukce K 02 byla postavena roku 1936. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa betonová. Opěra O 01 a O 03 byla postavena roku 1928. Materiál: kamenné zdivo, úložné prahy betonové. Je široká 4,6 m a vysoká 1,65 m. Křídlo vlevo - rovnoběžné, kamenné, betonová římsa; vpravo - rovnoběžné, betonové. Opěra O 02 a O 04 byla postavena roku 1936. Materiál: betonová, úložné prahy betonové. Je široká O 02: 4,30; O 04: 4,39 m a vysoká 1,65 m. Křídlo vlevo - rovnoběžné, kamenné, betonová římsa; vpravo - rovnoběžné, betonové.

Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes vodní tok tekoucí zleva, úhel křížení je 60°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 9,90 m, délka přemostění 4,26 m, rozpětí 4,79 m, výška 3,00 m, šířka 8,78 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 0,4 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 3/2.

Navržené řešení:

Stávající nosná konstrukce bude z důvodu hodnocení K3 nahrazena novou žb deskou pro VMP 2,5. Spodní hrana nosné konstrukce bude ve stejné výšce jako u původní desky ze zabetonovaných nosníků. Deska bude uložena na nových žb prazích. Uložení bude provedeno „na trny“ - na mostě bude tedy vytvořen rozpěrný efekt, čímž se dosáhne větší únosnosti v základové spáře a odpadne zesilování stávajících základů. Na mostě bude polouzavřené kolejové lože. Stávající zdivo bude spárováno a betonové plochy neprofilovány. Za opěrami mostu bude zřízeno ZKPP.

SO 10-19-27 Železniční most v km 36,051

Popis stávajícího stavu:

Most v km 36,051 v širé trati je sestaven z 2 dilatačních celků o šířce 4,7 m, 4 m a 4 opěr. Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1928. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa betonová. Nosná konstrukce K 02 byla postavena roku 1936. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky, římsa betonová. Opěra O 01 a O 03 byla postavena roku 1928. Materiál: kamenné zdivo, úložné prahy betonové. Je široká 6,2 m a vysoká 3,13 m. Křídlo vlevo - šikmé, svahové, kamenné; vpravo - šikmé, svahové, betonové.

Opěra O 02 a O 04 byla postavena roku 1936. Materiál: betonová. Je široká 6 m a vysoká 3,13 m. Křídlo vlevo - šikmé, svahové, kamenné; vpravo - šikmé, svahové, betonové.

Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes vodní tok tekoucí zleva, úhel křížení je 45°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 15,50 m, délka přemostění 7,70 m, rozpětí 8 m, výška 3,98 m, šířka 8,70 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 0,4 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/2.

Navržené řešení:

Most bude rozšířen na VMP 2,5 římsovými nosníky. Výška říms bude navržena pro případný svršek 60 E2 (UIC 60) na mostě. Výběhy mezi kolejemi na obou nosných konstrukcích budou odstraněny a dilatační spára bude utěsněna vnějším spárovým profilem. Kvůli nedostatku šterkového lože pro případný svršek 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích bude stávající izolace nahrazena stříkanou bezešvou izolací tl. do 10 mm. Ze stejného důvodu bude vrácené kolejové pole nad mostem opatřeno pružným upevněním. Z důvodu výměny izolace bude před i za mostem zřízeno ZKPP.

Bude provedena sanace kamenného zdiva u levé konstrukce a reprofilace betonových ploch u pravé konstrukce. Podhled nosných konstrukcí bude rovněž v nezbytně nutném rozsahu obnoven, dolní pásnice zabetonovaných nosníků budou opatřeny protikorozním nátěrem.

SO 10-19-28 Propustek v km 36,316

Popis stávajícího stavu:

Propustek v km 36,316 v širé trati byl postaven v roce 1931. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí propustku 1,90 m, kolmá světlost 1,50 m, šířka propustku 8,58 m a výška propustku 2,54 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 0,45 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Navržené řešení:

Propustek slouží jako podchod pro pěší. Oprava zahrne novou izolaci, nové římsové nosníky na VMP 2,5 a sanaci spodní stavby. Výška říms bude navržena pro případný svršek 60 E2 (UIC 60) na mostě. Výběhy mezi kolejemi na obou nosných konstrukcích budou odstraněny a dilatační spára bude utěsněna vnějším spárovým profilem. Z důvodu výměny izolace bude před i za mostem zřízeno ZKPP.

Bude provedena sanace kamenného zdiva u levé konstrukce reprofilace betonových ploch pravé konstrukce. Podhled nosných konstrukcí bude rovněž v nezbytně nutném rozsahu obnoven, dolní pásnice zabetonovaných nosníků budou opatřeny protikorozním nátěrem.

SO 20-19-02 Železniční most v km 20,151

Stávající stav:

Jedná se o klenbovou mostní konstrukci o jednom otvoru, světlosti 4,0 m a volné výšce 3,50 m. Most je dvoukolejný. Nosná konstrukce i spodní stavba jsou z roku 1926. Nosnou konstrukci tvoří betonová klenba, spodní stavba je kamenná. Most překračuje místní komunikaci v obci Lidečko. Založení je plošné. Na klenbách jsou patrné trhliny, propouštějí vodu, stejně tak spodní stavba.

Nový stav:

Klenba bude sanována, trhliny budou injektovány. Konstrukce budou zatěsněny těsnicí injektáží z líce klenby. Na poprsnících zdech a křídlech budou osazeny nové železobetonové římsy se zábradlím, zdivo spodní stavby bude sanováno očištěním a přespárováním.

SO 20-19-03 Železniční most v km 21,262

Stávající stav:

Most v km 21,262 v širé trati je sestaven z 2 dilatačních celků o šířce 3,95 m, 4,7 m a 4 opěr.

Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1936. Typ nosné konstrukce: desková, betonová - zabetonované nosníky, římsa betonová. Nosná konstrukce K 02 byla postavena roku 1927. Typ nosné konstrukce: desková, betonová - zabetonované nosníky, římsa betonová. Opěra O 01 a O 03 byla postavena roku 1936. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je široká 3,95 m a vysoká 4,1 m. Křídlo vlevo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Opěra O 02 a O 04 byla postavena roku 1927. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je široká 4,7 m a vysoká 4,1 m. Křídlo vpravo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes účelovou komunikaci zpevněnou, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 11,30 m, délka přemostění 3,0 m, rozpětí 3,4 m, výška 4,04 m, šířka 8,65 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 0,35 m.

Nový stav:

Na objektu budou ubourány stávající římsy a realizovány nové, které zajistí VMP 2,5 a nutný obrys kolejového lože pro strojní čištění. Na římsy bude osazeno nové zábradlí. Na objektu bude obnoven systém vodotěsné izolace na nosné konstrukci a v přechodových oblastech. Izolace bude odvodněna příčnou drenáží. Bude upravena podélná dilatační spára mezi konstrukcemi. Podhled nosné konstrukce bude sanován, včetně spodních pásnic zabetonovaných nosníků, na kterých bude obnovena PKO. Spodní stavba bude celoplošně sanována. Bude provedeno její očištění, přespárování a statické zajištění cementovou injektáží.

SO 20-19-06 Železniční most v km 24,262

Stávající stav:

Most v km 24,262 v širé trati je sestaven z 1 dilatačního celku o šířce 16,05 m a 2 opěr.

Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1927. Typ nosné konstrukce: klenbová, betonová, čelní zdi kamenné, římsy betonové. Opěra O 01 byla postavena roku 1927. Materiál: kamenná, svah u křídel sypaný. Je vysoká 7 m a široká 15,85 m. Křídlo vlevo i vpravo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Opěra O 02 byla postavena roku 1927. Materiál: kamenná, svah u křídel sypaný. Je vysoká 9,2 m a široká 15,85 m. Křídlo vlevo - šikmé, kamenné, římsa betonová; vpravo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová.

Mostní konstrukce je dvoukolejná, přes účelovou komunikaci zpevněnou a vodní tok tekoucí zprava, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 20,35 m, délka přemostění 4,50 m, rozpětí 5,25 m, výška 10,82 m, šířka 16,05 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 2 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/2.

Nový stav:

Klenba bude sanována – trhliny budou dle potřeby injektovány, betonový povrch klenby bude reprofilován, kamenné části spodní stavby budou očištěny a reprofilovány. Na poprsnících zdech a křídlech budou osazeny nové železobetonové římsy s novým ocelovým zábradlím. Na objektu bude proveden nový SVI s odvodněním rubu konstrukce drenáží, vyvedenou na terén.

SO 20-19-07 Propustek v km 24,678

Stávající stav:

Propustek v km 24,678 v širé trati byl postaven v roce 1935. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí propustku 1,10 m, kolmá světlost 0,80

m, šířka propustku 8,60 m a výška propustku 3,60 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 0,40 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje se rovná 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 3.

Nový stav:

Stávající konstrukce bude odstraněna a nahrazena novou z trubních prefabrikátů DN1200.

SO 22-19-05 Železniční most v km 31,282

Popis stávajícího stavu:

Most v km 31,282 v širé trati je sestaven z 2 dilatačních celků o šířce 4 m a 4,7 m a 4 opěr.

Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1936. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky I 350, římsa betonová, konstrukce kolmá. Nosná konstrukce K 02 byla postavena roku 1926. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky I 350, římsa betonová, konstrukce kolmá. Opěra O 01 byla postavena roku 1936. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 4,8 m a široká 4 m. Křídlo vlevo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Opěra O 02 byla postavena roku 1926. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 4,2 m a široká 4,7 m. Křídlo vpravo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Opěra O 03 byla postavena roku 1936. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 4,8 m a široká 4 m. Křídlo vlevo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Opěra O 04 byla postavena roku 1926. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 4,2 m a široká 4,7 m. Křídlo vpravo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Na římsách křídel i NK je osazeno dvoumadlové zábradlí.

Mostní konstrukce v přímé je dvoukolejná, přes účelovou komunikaci, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 13,10 m, délka přemostění 4,0 m, rozpětí 4,35 m, výška 4,80 m, šířka 8,70 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je cca 0,4 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/2.

Navržené řešení:

Traťová rychlost se v tomto úseku nezvyšuje, prověření zatížitelnosti není požadováno.

Most bude rozšířen na VMP 2,5 dobetonovanými římsami na NK i křídla. Výška římsy je navržena pro případný žel. svršek 60 E2 (UIC 60) na mostě. Na římsách bude osazeno nové třímadlové zábradlí.

Dále bude provedeno očištění a sanace pohledových částí opěr a křídel, odstranění uvolněných částí z podhledu NK, očištění a nátěr pásnic ocelových nosníků, odláždění svahů podél křídel.

SO 22-19-06 Železniční most v km 31,962

Popis stávajícího stavu:

Most v km 31,962 v širé trati je sestaven z 2 dilatačních celků o šířce 3,95 m a 4,76 m a 4 opěr. Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1936, sanace provedena v roce 1969. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky I 500, římsa betonová, konstrukce kolmá. Nosná konstrukce K 02 byla postavena roku 1936, sanace provedena v roce 1969. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky I 500, římsa betonová, konstrukce kolmá. Opěra O 01 byla postavena roku 1936. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 6,4 m a široká 3,95 m. Křídlo vlevo - šikmé, kamenné, římsa betonová. Opěra O 02 byla postavena roku 1926. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 6,4 m a široká 4,76 m. Křídlo vpravo - šikmé, kamenné, bez římsy. Opěra O 03 byla postavena roku 1936. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 6,4 m a široká 3,95 m. Křídlo vlevo - šikmé, kamenné, římsa betonová. Opěra O 04 byla postavena roku 1926. Materiál: kamenná, úložný práh

betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 6,4 m a široká 4,76 m. Křídlo vpravo - šikmé, kamenné, bez říms.

Mostní konstrukce v přechodnici je dvoukolejná, přes účelovou komunikaci zpevněnou a Snozový potok tekoucí zprava, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 15,10 m, délka přemostění 7,00 m, rozpětí 7,70 m, výška 8,20 m, šířka 8,71 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 0,4 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 3/1.

Navržené řešení:

Traťová rychlost se v tomto úseku nezvyšuje, prověření zatížitelnosti není požadováno.

Most bude rozšířen na VMP 2,5 dobetonovanými římsami na NK i OP. Výška říms je navržena pro případný žel. svršek 60 E2 (UIC 60) na mostě. Na římsách bude osazeno nové třímadlové zábradlí, protažené 3.0 m za římsy.

Dále bude provedeno očištění a sanace pohledových částí opěr a křídel, odstranění uvolněných částí z pohledu NK, očištění a nátěr pásnic ocelových nosníků, odláždění svahů podél křídel.

SO 22-19-07 Železniční most v km 33,920

Popis stávajícího stavu:

Most v km 33,92 v širé trati je sestaven z 1 dilatačního celku o šířce 20,57 m a 2 opěr. Nosná konstrukce K 01 byla postavena roku 1923, sanace provedena v roce 1972. Typ nosné konstrukce: desková, ocelobetonová - zabetonované nosníky I 280, římsy betonové, konstrukce kolmá. Opěra O 01 byla postavena roku 1923, sanace provedena v roce 1972. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 3,6 m a široká 20,57 m. Křídlo vlevo i vpravo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Opěra O 02 byla postavena roku 1923, sanace provedena v roce 1972. Materiál: kamenná, úložný práh betonový, svah u křídla sypaný. Je vysoká 4,1 m a široká 20,57 m. Křídlo vlevo i vpravo - rovnoběžné, kamenné, římsa betonová. Podél levé lidečské opěry se nachází stávající schodiště, které v minulosti sloužilo jako přístup na zastávku, v dnešní době se nepoužívá.

Mostní konstrukce v přímé je dvoukolejná, přes účelovou komunikaci zpevněnou a trvalý vodní tok tekoucí zprava, úhel křížení je 90°, počet mostních otvorů je 1 a má následující rozměry: délka mostu 10,80 m, délka přemostění 3,00 m, rozpětí 3,4 m, výška 4,35 m, šířka 20,57 m. Součet výšky kolejového lože a přesypávky je 0,54 m. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2/2.

Navržené řešení:

Traťová rychlost se v tomto úseku nezvyšuje, prověření zatížitelnosti není požadováno.

Stávající římsy se očistí, lokálně vydrolený beton bude sanován. Na římsách bude osazeno nové třímadlové zábradlí.

Dále bude provedeno očištění a sanace pohledových částí opěr a křídel, odstranění uvolněných částí z pohledu NK, očištění a nátěr pásnic ocelových nosníků.

SO 22-19-08 Propustek v km 34,050

Stávající stav:

Propustek v km 34,050 v širé trati byl postaven v roce 1924. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí propustku 0,90 m, kolmá světlost 0,60 m, šířka propustku 20,6 m a výška propustku 2,85 m. Součet tloušťky kolejového lože a výšky přesypávky je 0,40 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje je 90°. Dle správce je uvažováno hodnocení stavu 2.

Nový stav:

Bude provedena oprava mostního objektu – sanace kamenného zdiva spodní stavby, hloubkové spárování, oprava odláždění koryta, zrušení zábradlí na pravé římse, smýcení náletových dřevin.

SO 22-19-09 Železniční most v km 34,776

Stávající stav:

Most v km 34,776 v širé trati je sestaven z 2 dilatačních celků a 4 opěr. Rok stavby nosných konstrukcí: 1936, rok obnovy PKO: konstrukce K 01 - 2014, K 02 - 1980. Typ nosné konstrukce: trámová, ocelová konstrukce s dolní mostovkou, plnostěnná, nýtovaná. Hlavní nosníky, příčníky a podélníky plnostěnné, nýtované. Ložiska ocelová tangenciální s úložnou deskou, na začátku pohyblivá. Podružná ocelová tangenciální s úložnou deskou. Rok výstavby spodní stavby neznámý. Materiál konstrukce opěr: kamenná, úložné prahy a závěrné zídky: O 01, O 03, O 04 - železobetonové, O 02 - kamenné, svah u křídla sypaný. Křídlo O 01 a O 04 - svahová, šikmá kamenná; O 02 a O 03 - rovnoběžná kamenná.

V roce 2014 proběhla rekonstrukce koleje č. 1 v km 34.120 – 35.300 včetně NK a spodní stavby předmětného mostu v této koleji.

Mostní konstrukce jsou jednokolejné, přemostňují silniční komunikaci 1/57 a chodník, úhel křížení je 75°, počet mostních otvorů je 1. Parametry konstrukce: délka mostu 21,30 m, délka přemostění 10,71 m, rozpětí 12 m, výška 5,30 m, šířka 10,55 m. Stavební stav dle hodnocení správce: K2/S2.

Nový stav:

Bude provedena oprava mostní konstrukce – sanace kamenného zdiva spodní stavby, hloubkové spárování a injektáž, spárování křídel, reprofilace betonu úložného prahu, smýcení náletových dřevin.

SO 22-19-10 Propustek v km 36,862

Stávající stav:

Propustek v km 36,862 v žst. Vsetín byl postaven v roce 1927. Typ nosné konstrukce: prostě uložená, desková se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí propustku 1,30 m, kolmá světlost 1,00 m, šířka propustku 8,70 m a výška propustku 1,66 m. Úhel křížení osy propustku a osy koleje 90°. Hodnocení stavebního stavu dle správce: 3.

Nový stav:

Bude provedena oprava mostního objektu – doplnění čelní zídky u koleje č. 1 vlevo, sanace kamenného zdiva spodní stavby, hloubkové spárování, oprava odláždění koryta, smýcení náletových dřevin.

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

t.ú. Valašské Meziříčí- Jablunka

SO 10-01-01 Trakční vedení v km 25,598-28,900

SO 10-01-02 Trakční vedení v km 31,735-33,940

t.ú. Horní Lideč - Vsetín

SO 22-01-01 Trakční vedení v km 21,250-22,000

Všeobecně ke všem stavebním objektům trakčního vedení:

Stávající trakční vedení je v současnosti již za hranicí své životnosti. Trakční vedení je v provozu více jak 40 let a je morálně zastaralé, nevyhovuje normovému stavu. Stožáry jsou v mnoha případech krátké, jsou použity nástavky na konzole L1 a ZV a mnohdy jsou staticky narušené. Z hlediska dnešní vzorové sestavy pro elektrizaci tratí 3kV DC nevyhovují navíc jak přední hrany většiny stožárů, tak jejich podélná rozpětí stožárů (nevyhovují pro rychlost větru 35m/s.)

Zvýšení rychlosti bude docíleno kompletní výměnou trakčních podpěr, nosných lan a trolejů koleje č.1 a 2 od km 25,598-28,900 (3 celé kotevní úseky) a od km 31,735-33,940 (2 celé kotevní úseky koleje č. 1 a 2).

V t.ú. Horní Lideč – Valašská Polanka se provede výměna trakčního vedení v km 21,250 – 22,000 - SO 22-01-01, tj. v rámci opravy železničního svršku a spodku v koleji č. 1 a 2, včetně nástupiště, v zastávce Lidečko ves.

Trakční vedení v tomto úseku bude rekonstruováno, rovněž se provede kompletní výměna trakčních stožárů a troleje vč. nosného lana.

Montážní výška trolejového drátu se uvažuje 5,50 vyjma úseků, kde dojde z důvodu změny nivelety kolejí ke změně výšky trolejového drátu.

V traťovém úseku Valašské Meziříčí – Jablunka je nad stávajícím silničním přejezdem v km 33,250 navržena výška trolejového drátu 5750 mm nad TK nových kolejí č. 1 a 2.

Stávající lávka pro pěší v zastávce Lidečko ves zůstane zachována, zachována zůstane i niveleta traťových kolejí pod touto lávkou. Výška trolejového drátu bude snížena. Průběh troleje pod lávkou v zastávce Lidečko ves, jakož i změna výšky trolejového drátu v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč bude dokladována v projektové dokumentaci úprav trakčního vedení SO 10-01-01, 10-01-02 a 22-01-01.

Nové trakční vedení výše uvedených stavebních objektů bude navrženo dle typové sestavy pro elektrizaci tratí 3kV DC pro rychlost větru 35m/s. Základy nosných stožárů budou hloubené se svorníkovými koši, resp. kovanými svorníky. U kotevních stožárů jsou navrženy základy stupňové. Stožáry nosné, bránové budou vesměs typového provedení. Trubkové stožáry jsou navrženy v provedení T, TS, TBS, kotevní stožáry budou typu BP.

Trakční vedení bude zavěšeno převážně na šikmých izolovaných konzolách, zatrolejování kolejí č.1 a 2 bude hlavní sestavou, tj. trolejový drát 150 Cu, nosné lano 120 Cu a zesilovací vedení 1x120 Cu.

Tah v troleji i nosném laně je uvažován 15 kN.

Kotvení bude navrženo 1:3, v zastávce Bystřička se uvažuje se zavěšením trakčního vedení částečně na krakorcích a nosných branách pomocí šikmých izolovaných konzol.

Výstavba nového trakčního vedení se bude provádět buď v samostatných výlukách k tomu poskytnutých střídavě pro kolej č. 1 a 2 a rovněž v dlouhodobých výlukách obou kolejí. Základy se vybudují z pojízdné betonárky, montážní práce budou prováděny z montážního vlaku. Pro zkrácení výlukové činnosti je potřebné uvažovat s nasazením většího množství mechanizačních prostředků.

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 10-06-02 Nz. Bystřička, venkovní osvětlení

Stávající osvětlení je vybudováno stávajícími osvětlovacími stožárky na nástupišti ve směru Valašské Meziříčí a doplněno stávajícími 12m osvětlovacími stožáry typu JŽ. Ovládání osvětlení je řízeno ze stávajícího rozvaděče R1 ve výpravní budově. Výzbroj rozvaděče byla asi před 10 lety vyměněna.

Stávající osvětlení stanice bude vyměněno za nové. Opravená nástupiště u koleje č.1 a č. 2 budou

osvětlena 6m sklopnými osvětlovacími stožárky se svítidly LED. Intenzita osvětlení na nástupištích bude $E_m=20lx$ a přechod na nástupiště $E_m=20lx$, dle požadavku správce SEE. Stávající JŽ u výhybek budou nahrazeny novými 8m sklopnými osvětlovacími stožáry s LED svítidly. Prostory budou nasvětleny na 5lx.

Stávající osvětlení čekárny, přístupového chodníku kolem VB a osvětlení schodišť do podchodu zůstane zachováno.

SO 10-06-03 Nz. Bystřička, rozvody nn

Stávající rozvody nn jsou ze stávající trafostanice 22/0,4 kV u silnice napojeny kabely do stávající KS2 na fasádě výpravní budovy (VB). Z této KS2 je napojen stávající rozvaděč R1 sloužící pro jištění a ovládání koncových zařízení na zastávce.

V rámci oprav bude opravena (nově položený kabel nn) poruchová stávající přípojka nn od trafostanice 22/0,4kV do KS2. V rámci rozvodů bude opraven rozvaděč R1, který bude rozdělen na R1, RO, RE, které budou mít novou výzbroj. Stávající KS1 a KS2 na fasádě budovy budou opraveny výměnou za nové KS. Stávající vývody (mimo opravených větví osvětlení) z R1 zůstanou stávající.

SO 10-04-01 Přeložky kabelového rozvodu 6kV

Stávající kabel vn 6 kV bude v kolizních místech se stavebními pracemi na kolejovém spodku, svršku, na nástupištích, na mostních objektech nebo v místech umístování nových trakčních stožárů přeložen do nové polohy.

Na zastávce Brňov bude kabel vn 6 kV přeložen na dvě etapy. Na zastávce Bystřička bude kabel vn 6kV přeložen mimo prostory stavebních prací. Součástí tohoto SO je i napojení opravené TTS 607.

SO 20-06-01 Zast. Lidečko ves, venkovní osvětlení

Bude provedena výměna stávajícího osvětlení nástupišť zastávky. Osvětlení bude zajištěno sklopnými stožárky výšky 6 m osazenými svítidly LED a bude ovládáno ze stávajícího rozvaděče R2, který je již po rekonstrukci. Po dohodě s projektantem nástupiště budou stožárky umístěny v nástupištních deskách, ve vzdálenosti 3,8 m od osy koleje.

Osvětlovací stožáry pro osvětlení přístupových cest budou zachovány a vymění se pouze stávající svítidla za nová svítidla LED.

SO 20-06-02 Zast. Lužná u Vsetína, venkovní osvětlení

Bude provedena výměna stávajícího osvětlení nástupišť, přístupové cesty k budově zastávky a přístupové cesty ke koleji č. 1 z obce. Dle sdělení investora a zástupce ST budou nástupiště osvětlena pouze v délce 140 m dle požadavku SŽDC GŘ O12 (OZŘP), jejich zkrácení nebude v rámci této stavby stavebně řešeno.

Osvětlení bude zajištěno sklopnými stožárky výšky 6 m osazenými svítidly LED a bude ovládáno z nového rozvaděče R1, a to ručně (místně) nebo automaticky přes soumrakový spínač s fotobuňkou v kombinaci se spínacími astrohodinami. Zářivková svítidla pod převisem střechy budovy zastávky budou vyměněna za nová.

SO 20-06-03 Zast. Lužná u Vsetína, rozvody nn

V rámci tohoto SO bude provedena výměna stávajícího rozvaděče R1 uvnitř budovy zastávky,

který je v havarijním stavu a ze kterého je napojena veškerá elektroinstalace zastávky včetně stávajícího osvětlení nástupišť. Nový rozvaděč R1 bude oceloplechový, zapuštěného provedení, a bude osazen na místě stávajícího rozvaděče. Budou z něj napojeny vybrané stávající vývody elektroinstalace zastávky, a také z něj bude proveden vývod do nového rozvaděče osvětlení RO přes rozvaděč spouštěče oddělovacího transformátoru RTR a oddělovací transformátor OT. Pro měření spotřeby elektrické energie osvětlení bude v rozvaděči R1 na vývodu do rozvaděče RO osazeno podružné měření.

Nový rozvaděč osvětlení RO bude realizován jako oceloplechový, zapuštěného provedení, a bude osazen na vhodném místě vedle nového rozvaděče R1, např. na místě zrušeného elektroměrového rozvaděče RE2. Bude z něj napojeno a také ovládáno nové osvětlení nástupišť a přístupových cest na zastávce, které nahradí stávající nevyhovující osvětlení, které bylo doposud napojeno ze stávajícího rozvaděče R1.

Dále bude provedena výměna přechodové (svorkovnicové) kabelové skříně KS3 na fasádě budovy zastávky, přes kterou je v současnosti stávající osvětlení napojeno. Přes tuto novou skříň KS3 bude napojeno nové osvětlení z rozvaděče osvětlení RO.

Součástí tohoto SO je rovněž instalace rozvaděče R HVL s opakovatelnou průrazkou, která zajistí vyrovnání potenciálu mezi drážními rozvody (venkovním osvětlením nástupišť) a rozvody z distribuční sítě v případě jeho nárůstu nad dovolenou mez dle ČSN EN 50122-1 ed.2. Rozvaděč bude osazen na fasádě budovy zastávky vedle nové kabelové skříně KS3.

SO 20-06-04 Zast. Lužná u Vsetína, přípojka nn

Stávající kabelová přípojka nn pro zastávku z distribuční sítě, která je ukončena v kabelové skříně KS1 na fasádě budovy zastávky, zůstane zachována včetně kabelové skříně KS1.

V rámci tohoto SO budou stávající kabelové skříně KS2 na fasádě budovy zastávky a stávající elektroměrový rozvaděč RE2 pro objekt zastávky umístěný uvnitř budovy, který je z této skříně napojen, nahrazeny novou sestavou pojistkové skříně KS2 a elektroměrové skříně RE2, která bude osazena na místě stávající kabelové skříně KS2. Důvodem je požadavek na vymístění stávajícího elektroměrového rozvaděče RE2 z budovy zastávky (v současné době je již neobsazena) a lepší přístupnost elektroměru pro odečet. Nová kabelová skříň KS2 bude napojena z kabelové skříně KS1 stávajícím kabelem.

Po dohodě s provozovatelem bude v nové elektroměrové skříně RE2 změněna stávající sazba z dvoutarifu na jednotarif a bude tedy nutné provést výměnu stávajícího elektroměru za nový. Tato změna byla již projednána a dohodnuta s Ing. Michalíkem (SŽE).

SO 30-04-01 Přeložky kabelového rozvodu 6kV

Stavební objekt řeší přeložky podzemního kabelového vedení 6 kV pro napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ 6 kV) v daném úseku, které bude nutno provést z důvodu jeho kolize se stavebními pracemi při výměně železničního spodku a úpravách nástupišť. Kabelové vedení v místech kolizí budou naspojována a nově uložena do kabelových chrániček.

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 10-01-03 Ukolejnění

SO 22-01-02 Ukolejnění

Stavební objekty SO 10-01-03 Ukolejnění v km 25,598-28,900 a v km 31,735-33,940 a SO 22-01-02 Ukolejnění v km 21,250-22,000, řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých vodivých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) dle platných norem a předpisů. Individuální ukolejnění nových

trakčních stožárů a konstrukcí bude provedeno ocelovým pozinkovaným vodičem FeZn Ø10mm, izolovaným polyetylenovou trubicí. Opakovatelné průrazky budou použity typu UPOG 500V nebo 250V. Montáž ukolejnění se provede podle typových sestavení, specifikovaných pro jednotlivé stožáry.

Při provádění podbití a výměny pražců mimo úseky s novými trakčními stožáry je nutné uvažovat s odpojením a opětovným připojením stávajících ukolejňovacích vodičů v celém úseku stavby.

E.3.10 Přeložky silnoproudých vedení jiných správců

SO 10-06-04 Přeložky ČEZ Distribuce a.s.

Stavební objekt řeší zajištění žádostí o přeložku podzemního kabelového vedení NN 0,4 kV ČEZ Distribuce a.s., které bude nutno provést z důvodu jeho kolize se stavebními pracemi při výměně železničního svršku a budováním konstr. vrstev žel. spodku a jejich odvodnění. Vlastní vypracování projektové dokumentace jednotlivých přeložek již není předmětem této stavby a bude zajištěno společností ČEZ Distribuce a.s.

Kapacitní údaje stavby

Kapacitní údaj	
<i>Zabezpečovací zařízení</i>	
Oboustranná stožárová návěstidla se 3 svítilnami	24 ks
Jednostranná stožárová návěstidla se 3 svítilnami	24 ks
Oprava stávajícího reléového domku	6 ks
Nový reléový domek	3 ks
UPM	4 ks
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	8127 m
Pokládka kabelů (CYKY)	120 m
Výměna skříňky SIL 63	6 ks
Spojka kabelová	33 ks
Přestavník elektromotorický	2 ks
Technologie přejezdu	3 ks
Venkovní telefonní objekt	4 ks
Místní ovládání	3 ks
Světelný výstražník v plastovém provedení	2 ks
Stožár výstražníku	2 ks
Elektroměrový pilř	3 ks
Lana ke stykovým transf.	188 ks
<i>Silnoproudá zařízení</i>	
Osvětlení nástupiště – demontáž stávajících svítidel	79 ks
Osvětlení nástupiště – nová svítidla – osvětl. stožár sklopný 4 m	0 ks
Osvětlení nástupiště – nová svítidla – osvětl. stožár sklopný 6 m	42 ks
Osvětlení zhlaví – nová svítidla – osvětl. stožár sklopný 8 m	13 ks
Silnoproudé rozvody – Kabel nn 0,4kV	7435 m
Silnoproudé rozvody – Kabel silový 6kV	1675 m
Přeložky ČEZ	1 ks

Trafostanice 6 kV - demontáž	1 ks
Nová trafostanice 6 kV	1 ks
Kolejové řešení	
Kolej UIC 60 na bet. pražcích B91	9 045 m
Kolej UIC 60 na dřevěných pražcích	106 m
Kolej S49 na bet. pražcích B91	440 m
Kolej S49 (užit.) na bet. pražcích SB8	150 m
Kolej S49 na dřevěných pražcích	150 m
Směrové a výškové vyrovnaní ostatních kolejí	1 610 m
Nové výhybky UIC60	2 ks
Broušení kolejnic (v délce kolejí)	9 760 m
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	2 300 m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	365 m
Svodné potrubí PE HD DN 200mm	144 m
Svodné potrubí PE HD DN 250mm	15 m
Trativodní šachty - železobetonové	17 ks
Trativodní šachty - plastové	73 ks
Výstroj trati - na délce	4 910 m
Celopryžový přechod (přes 1 kolej)	1 ks
Vnější nástupiště v zastávce	560 m
Zadlážděná plocha nástupišť	1 514 m ²
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	3 245 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	6 545 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	2 ks
Snesení stávajícího materiálu - šterkové lože	19 550 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované šterkové lože	90 m ³
Snesení stávajícího materiálu - výkopy	32 391 m ³
Snesení stávajících konstrukcí - rušená vnější nástupiště	880 m
Úprava stávajících konstrukcí – předlážděné zpevněné plochy	160 m ²
Mostní objekty	
Železniční most – oprava	15 ks
Železniční propustek – oprava	21 ks
Zídka mezi kolejemi – oprava	1 ks
Pozemní objekty	
Úprava výtahu na nástupišti	1 ks
Úprava výstupu z podchodu na nástupiště	1 ks
Přístupová cesta k nástupišti (schody)	80 m
Trakční vedení a ukolejnění	
Oprava trakčního vedení dvoukolejná trat' - obě koleje (širá trat', zast.)	5948 m
Zábory pozemků	
Trvalý zábor	672 m ²
Dočasný zábor do 1 roku	4235 m ²

Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků:

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)				Dočasný zábor (m ²)			Věcné břemeno (m ²)
	zeměděl.	lesní	ostatní	celkem	dočasný do 1 roku	z toho zeměděl.	z toho lesní	
Valašské Meziříčí	191	-	4	195	3025	40	-	-
- město								
Křivé	-	71	4	75	136	-	16	-
Brňov	106	-	26	132	-	-	-	8
Bystřička II	-	-	8	8	92	-	-	86
Jablunka	2	-	37	39	37	2	-	39
Ústí u Vsetína	-	-	-	-	132	-	-	-
Leskovec	-	-	-	-	248	-	-	-
Lužná u Vsetína	161	-	-	161	109	86	23	-
Lidečko	-	-	62	62	456	-	-	-
Zábory celkem.	460	71	141	672	4235	128	39	133

e) Stavba je rozvržena do pěti stavebních postupů v období 07/2015-11/2015 s tím, že stavební postupy č.1 a č.3 budou zahájeny současně a po ukončení stavebního postupu č.1 proběhne stavební postup č.2.

Obsahem stavby jsou stavební práce v traťové koleji č.1 (SP č.1 – v období od 27.7. 2015 do 2.10. 2015) a koleji č.2 (SP č.2 – v období od 3.10. 2015 do 30.11. 2015) v úsecích Valašské Meziříčí-železniční přejezd v km 27,704 (P8053, Jarcová, mimo) a železniční přejezd v km 27,704 (P8053, Jarcová, mimo)-zastávka Brňov (mimo) a v zastávce Bystřička. V uvedené zastávce budou odstraněna stávající nástupiště a zřízena nová, dále budou provedeny práce na vybraných mostních objektech, trakčním vedení a technologickém zařízení, osvětlení zast.

SP č.3 (– v období od 27.7. 2015 do 8.8. 2015) zahrnuje práce v traťové koleji č.1 v t.ú. Horní Lideč – Valašská Polanka a v zast. Lidečko ves, kde bude odstraněno stávající nástupiště a zřízeno nové, dále budou provedeny práce na vybraných mostních objektech, trakčním vedení a technologickém zařízení, osvětlení zast.

SP č.4 (– v období od 9.8. 2015 do 20.8. 2015) zahrnuje práce v traťové koleji č.2 v t.ú. Horní Lideč – Valašská Polanka a v zast. Lidečko ves, kde bude odstraněno stávající nástupiště a zřízeno nové, dále budou provedeny práce na vybraných mostních objektech, trakčním vedení a technologickém zařízení, osvětlení zast.

SP č.5 (– v období od 27.7. 2015 do 30.11. 2015) zahrnuje práce v t.ú. Horní Lideč – Vsetín bez nároku na výluky a práce na mostních objektech ve výlukách.

SO a PS tvoří ucelený soubor a stavba bude předána a uvedena do provozu jako celek.

f) požadavky stavby na zdroje

- *Elektrická energie* : Zařízení stavenišť a stavenišť v železničních zastávkách a v trati budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn příp. na mobilní zdroje. U stavenišť ležících v odlehlých úsecích lze podle místních podmínek využít stávajících veřejných rozvodů. Každé odběrné místo bude projednáno s příslušným správcem a majitelem a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít pojízdné elektrocentrály. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

- *Voda* : Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení stavenišť je možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před

realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a mluvně ošetřen. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena.

- *Plyn*: Pro potřeby stavby není uvažován.

g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Při realizaci stavby nebude nutné zabezpečit shromažďování, resp. odvedení odpadních vod, odvedení povrchové/dešťové vody z území, resp. legalizovat další typy nakládání s vodami.

Stavební objekty žel. spodku řeší odvodnění zemní pláně v části obnovovaných kolejí. Dešťová voda je odvedena trativody nebo stávajícími příkopy podél žel. trati.

h) jedná se stavbu železniční dopravní infrastruktury, která řeší opravu stávajícího zařízení.

i) kácení stromů proběhne v předstihu před zahájením stavby (kácení bude provedeno v rámci udržovacích prací na žel. trati správcem trati), v rámci stavby bude provedeno pouze kácení náletové zeleně a křovin potřebné pro provádění prací, za kácené stromy, odstraněné v souvislosti s opravnými pracemi, je uvažováno s náhradní výsadbou a ozeleněním dle požadavku OŽP

j) bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat Vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/90 Sb. O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, Zákon č.309/2006 Sb. z 23. května 2006, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví a Nařízení vlády ze dne 12.prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Předpis SŽDC, s.o. o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě (SŽDC Bp1), účinný od 1.10. 2013 na pozemcích SŽDC a na pozemcích ČD předpis ČD Op 16.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 31 00 a na trakčním vedení ČSN 34 31 09. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.

Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 220 V resp. 380 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Pokud bude stavební činnost probíhat při nutném zachování drážního provozu, je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále je nutno zajistit trvalé spojení mezi jednotlivými pracovišti a pověřeným pracovníkem SŽDC. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, vymezením území pro průchod stavenišť a podobně).

Při provádění práce strojnými mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky SŽDC a ČD.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. **Veškeré**

inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inž. sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN je nutné postupovat podle ČSN 343101, článek 116 a 120.

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30x4mm
- tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 343510
- Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- Všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 343100
- Indukuje-li se ve sděl. kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č.1 normy ČSN 332160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

1. Na základě zhodnocení koordinátora BOZP při přípravě budou při výstavbě prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5:

- Bod 5. - Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
- Bod 6 - Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení,
- Bod 7. - Zemní práce prováděné protlačováním, pokud nepodléhají doзору orgánů státní báňské správy.
- Bod 11. - Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

2. Na základě zhodnocení rizik nejsou navrhované zvláštní opatření z hlediska velké finanční náročnosti, mimo opatření podle právních předpisů - dočasné stavební konstrukce (lešení), pažení, automatický výstražný systém, OOPP atd.

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví (Dle zákona č.309/2006 Sb).

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je dokument obsahující údaje, informace a postupy zhotovitele zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce při realizaci stavby. V plánu jsou uváděna potřebná opatření z hlediska časové potřeby způsobu provedení prací.

Plán BOZP byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb. Vlastní plán BOZP je dokladován v části F. Zásady organizace výstavby.

Všeobecně:

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

k) Nová nástupiště a přístupové cesty v zastávkách jsou navrženy v souladu s technickými požadavky na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Požadavky na bezbariérové řešení stavby splňují v omezeném rozsahu dle současného stavu. Protože se jedná o opravné práce, není stav zhoršován a upraven je pouze v možnostech realizovaných prací. Rozsáhlejší úpravy přístupových komunikací, situovaných také na cizích pozemcích, vyžadující rozsáhlejší úpravy, nejsou předmětem stavby.

l) Stavba nemá podmiňující, vyvolané a související investice. Opravné práce zlepšují nevyhovující stav provozovaných zařízení trati. Opravné práce respektují v nedávné době provedené investice (např. rekonstrukce přejezdu P8053 v km 27,704, oprava přejezdu P8055 v km 33,243, lávka pro pěší přes koleje v zast. Lidečko Ves), které nebyly předmětem zadání projektu stavby.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Pro stavbu nebyly stanoveny žádné podmínky k umístění stavby ani posuzování vlivů na životní prostředí.

Předchozím stupněm PS byl záměr projektu, zpracovaný MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. v červenci r. 2014, který byl podkladem pro vypracování projektu stavby.

Rozsah stavby, harmonogram a postupy výstavby, stejně jako navržené technologické postupy, respektují vstupní údaje zadavatele, týkající se termínu a délky výluk v jednotlivých kolejích a úsecích trati.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

Jedná se o opravu stávajícího zařízení. Pro stavbu není nutno provádět uvolnění pozemků nebo objektů. V souvislosti s předmětnou stavbou nebude prováděna asanace objektů. Jelikož se jedná o opravu, dojde k nahrazení stávajících objektů, které bude nutno nejprve odstranit. Budou vytrženy koleje, rozebrán žel. přejezd, demontována nástupiště, stávající osvětlovací stožáry a stožáry TV budou sneseny, jejich základy vybourány. Stávající návěstidla budou demontována a nahrazena novými, obdobně také reléové domky na přejezdech. U mostních objektů budou odbourány římsy a provedena jejich nová betonáž, některé propustky budou přestavěny na trubní. V rámci stavby budou mýceny náletové křoviny a káceny dřeviny v nezbytně nutném rozsahu pro provedení stavby.

Stavba vyžaduje výluk železničního provozu. Po dobu výluk bude žel. doprava provozována po sousední koleji.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

V projektu jsou navrženy nutné zábory pozemků, související s opravami objektů, navrženým technickým řešením a vyplývající z majetkoprávního vyrovnání stávajícího stavu, kdy jsou části některých objektů žel. trati ve stávajícím stavu umístěny na cizích pozemcích. Realizace stavby si vyžádá tedy výkup částí těchto pozemků. Oblast stavby se nachází převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s.o. a společnosti ČD, a.s.

Majetkoprávní problematika je řešena v části dokumentace I.

B.1.8 Výjimky z předpisů

Vzhledem k charakteru stavby – opravné práce – je na některých mostních objektech, kde současně není prováděna rekonstrukce žel. svršku a spodku a nelze tedy provést zdvih nivelety koleje, nedostatečná tl. šterkového lože. Tento stav bude možno odstranit při nejbližší rekonstrukci koleje.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě jejíž součástí je i optimalizovaný traťový úsek Valašské Meziříčí (mimo) - Jablunka (mimo) a Vsetín (mimo) - Horní Lideč (mimo) je dvojkolejná, pravostranně pojížděná a elektrizovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Největší tratová rychlost je 90 km/h s místním omezením rychlosti. Normativ délky nákladního vlaku je v úseku Horní Lideč – Vsetín 607 metrů, v úseku Vsetín – Jablunka 575 metrů a v úseku Jablunka – Hranice na Moravě 550 metrů. Dálkový vlak osobní dopravy má normativ 200 metrů a zastavujícího osobní vlak 140 metrů. Provozování drážní dopravy je podle předpisu SŽDC D1.

Přechodnost hnacích vozidel podle svislých účinků na žel. svršek D4

Zábrzdná vzdálenost: **1000 m Horní Lideč státní hranice - Hustopeče n. Bečvou**

700 m Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě

Rozchod: **1435 mm**

Největší traťová rychlost: **90 km/h**

Na základě výhledového rozsahu dopravy a předložené dopravní technologie bylo navrženo, aby se členění mezistaničních úseků neměnilo. Na zastávkách dojde k vybudování nových nástupišť s hranou 550 mm nad TK. Nesporným pokrokem je navýšení traťové rychlosti na optimalizovaných úsecích se zkrácením pravidelných jízdních dob. Jelikož nedochází k rekonstrukcím stanic, zůstávají obsazeny výpravními.

Po ukončení výluky a provedení potřebných zkoušek provozu a únosnosti s bezzávadným výsledkem bude nasazena plná traťová rychlost. V případě výskytu relevantních důvodů pro nasazení konsolidačních pomalých jízd během realizace stavby, resp. v průběhu výluky, bude rychlost po ukončení výluky omezena obvyklým způsobem. První vlak pojede rychlostí 30 km/h, další vlaky pak rychlostí 50 km/h po dobu 5 dnů. Následovat bude plná traťová rychlost. Tuto skutečnost zhotovitel sdělí objednateli (investorovi) v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných dopravních opatření.

V součtu 6 autobusů náhradní autobusové dopravy za celou výluku najede 51870 km při čekání na výkon 1995 hodin.

Stavební postupy dokládají, že stavbu „Trať 308 (Lúky pod Makytou) - St. Hranice CZ/SK - Horní Lideč - Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) - Jablunka (mimo) a Vsetín (mimo) - Horní Lideč (mimo)“ lze provést.

Podrobně je doloženo v samostatné příloze B.2.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Je doloženo v samostatné příloze B.3.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Je doloženo v samostatné příloze B.4. Plán BOZP je obsahem části F.7.

B.5 Energetické výpočty

Předmětná železniční trať je elektrifikovaná. Napájení TV zůstává beze změny. Předmětem oprav TV je výstavba nových základů a sloupů TV, montáž závěsů, trolejového a nosného lana a zesilovacího vedení ve vybraných úsecích trati. Energetické výpočty jsou předmětem samostatné přílohy B.5.

B.6 Protikorozi ochrana

Předmětná železniční trať je elektrifikovaná a proto je tato část řešena v rámci jednotlivých SO.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Je doložen v samostatné příloze B.7.

B.8 Dopravní opatření

Je řešeno v samostatné části B.8.

B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích (SŽDC, s.o., ČD, a.s.). Stavebními úpravami budou dotčeny také pozemky podléhající ochraně zemědělského půdního fondu a pozemky spadající do ochrany PUPFL. Umístění SO a PS zasahuje do ochranného pásma lesa, které činí 50 m od hranice pozemku určeného k plnění funkce lesa.

Výpis pozemků dotčených stavbou

obec	katastrální území	parcelní č. poz. parcela	druh pozemku podle katastru nemovitostí /způsob využití (vlastnické právo)	Zábor (m ²)
Valašské Meziříčí	Val. Meziříčí-město	2626/65	orná půda /ZPF (Město Valašské Meziříčí)	56 -Trvalý
Valašské Meziříčí	Val. Meziříčí-město	2679/15	orná půda /ZPF (Město Valašské Meziříčí)	6 -Dočasný
Valašské Meziříčí	Val. Meziříčí-město	2664/1	orná půda /ZPF (Město Valašské Meziříčí)	28 -Dočasný
Valašské Meziříčí	Val. Meziříčí-město	196	zahradka /ZPF (Neradil Miroslav Ing., č.p.7, 75643 Kladeruby)	6 -Dočasný
Valašské Meziříčí	Val. Meziříčí-město	2654/1	trvalý travní porost /ZPF (Město Valašské Meziříčí)	43 -Trvalý
Valašské Meziříčí	Val. Meziříčí-město	2659/7	orná půda /ZPF (ČR, Státní pozemkový úřad)	54 -Trvalý
Valašské Meziříčí	Val. Meziříčí-město	2659/8	orná půda /ZPF (Surovec Zdeněk, Podlesí 139, 757 01 Valašské Meziříčí)	38 -Trvalý
Valašské Meziříčí	Křivé	1293/1	lesní pozemek /PUPFL (Město Valašské Meziříčí)	71 –Trvalý 16 -Dočasný
Valašské Meziříčí	Brňov	855/1	trvalý travní porost /ZPF (Krčmář František, Podlesí 471, 757 01 Valašské Meziříčí)	32 -Trvalý
Valašské Meziříčí	Brňov	855/2	trvalý travní porost /ZPF (Trusina Josef, Podlesí 355, 757 01 Valašské Meziříčí)	74 -Trvalý

Jablunka	Jablunka	1358	trvalý travní porost /ZPF (Anděl Jiří, Riegrova 1772, 56002 Česká Třebová, Havrlantová Olga, Dostojevského 2508/42, Předměstí, 74601 Opava, Kožíková Danuška, Olomoucká 977/109, Předměstí, 74601 Opava, Vičánková Vlasta, Horní Náměstí 382/69, Město, 74601 Opava)	2 –Trvalý 2 -Dočasný
Lužná	Lužná u Vsetína	2166/1	trvalý travní porost /ZPF (Hyžáková Jarmila, č.p. 125, 75611 Lužná)	106 –Trvalý 86 -Dočasný
Lužná	Lužná u Vsetína	2165/2	trvalý travní porost /ZPF (Hyžáková Jarmila, č.p. 125, 75611 Lužná)	46 -Trvalý
Lužná	Lužná u Vsetína	2165/5	trvalý travní porost /ZPF (ČR, Státní pozemkový úřad)	9 -Trvalý
Lužná	Lužná u Vsetína	928/2	lesní pozemek (Obec Lužná) – PUPFL	23 -Dočasný

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Součástí stavby je pouze oprava technologických a stavebních objektů, které neslouží k trvalému pobytu osob. V rámci stavby není navržen žádný nový zdroj tepla, ani není rekonstruován žádný stávající, není rušen žádný stávající zdroj tepla.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Vzhledem k tomu, že v rámci stavby není uvažováno s výstavbou novostaveb s pobytem osob a stavebními úpravami prostor, které slouží k pobytu osob, nebylo provedeno zpracování odborných posudků ke stanovení radonového indexu dle Doporučení SÚJB z března 2004 a vyhlášky č. 307/2002 Sb.

V registru sesuvů a jiných nebezpečných svahových deformací Geofondu Praha nejsou zaznamenány svahové pohyby v terénu podél železniční trati a ve vlastním železničním tělese.

Dle registru poddolovaných území Geofondu Praha žel. trasa neprotíná žádné poddolované území.

Stavbu lze podle poměrů při povodních považovat za hodnou zvláštní pozornosti, vzhledem k tomu, že část stavby se nachází v blízkosti záplavového území vodních toků.

B.12 Ochrana obyvatelstva

Jedná se o opravu stávajících technologických zařízení a opravu vybraných úseků žel. svršku pouze v části žel. trati. Na základě požadavku KHSZK byla zpracována hluková studie a posouzení vlivu vibrací na okolní zástavbu. Navržené stavební úpravy neovlivní stávající režim dráhy. Antivibrační opatření proto nejsou navrhována. Z hlediska kolejových úprav nedojde ke změně hlukové zátěže a ani k překročení hygienického limitu s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Proto nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

Předmětem stavby nejsou přeložky tratí, ani vedení trati v nové poloze. Lokální kolejové úpravy se uskuteční na stávajícím železničním tělese.

V průběhu výstavby bude do jisté míry dotčeno okolí v těsné blízkosti stavby. Tento vliv se bude projevovat jednak v důsledku dopravy materiálu na staveniště, jednak vlastními pracemi na stavbě. Půjde především o negativní vlivy hluku vyvolané dopravou a stavebními pracemi, a jednak o možné znečištění ovzduší a to především poléťavým prachem. Protože souběžně s žel. tratí je vedena také silniční komunikace s hustým provozem, budou vlivy stavby zanedbatelné. Při realizaci stavby je nutno dodržovat podmínky dané stavebním povolením a vyjádřeními dotčených orgánů a organizací.

B.13 Bezbariérové užívání

Předmětem stavby je především železniční infrastruktura – tedy SO a PS sloužící k provozu žel. dopravy. Řešená problematika, s výjimkou nástupišť v žel. zastávkách, neslouží k užívání veřejností. Pro bezbariérový přístup k nástupišťům v zast. Bystřička a zast. Lidečko ves, bude vybudován nebo upraven bezbariérový chodník, navazující na stávající přístupové komunikace. K přístupu na nástupiště u kol.č.1 v zast. Bystřička bude zřízen celopryžový přechod přes manipulační kolej, navazující na chodník a schody vedené podél koleje do úrovně nástupiště. V zast. Bystřička jsou ve stávajícím stavu součástí podchodu pro přístup k nástupišti u kol. č.2 také výtahy. Rozsah úprav je dán předmětem zadání opravných prací a neřeší tedy bariérová omezení v místech mimo opravné práce nebo v případě schodů v zast. Brňov jejich náhradu za přístupovou rampu, protože by tyto úpravy znamenaly zábory cizích pozemků. Nová nástupiště a přechod přes kolej v zast. Bystřička, budou doplněna o varovné pásy a vodící linie.

V Olomouci, únor 2015

Vypracoval: Ing. Jiří Parma