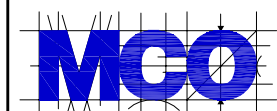


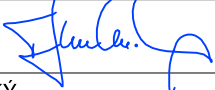
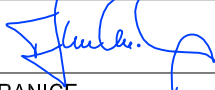




			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**

LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

OBJEDNATEL	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Olomouc		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ MALINA 	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. JIŘÍ MALINA 	ING. JIŘÍ MALINA 	-	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: HRANICE	OBEC: DLE PŘÍLOH	
Trať 308 (Lúky pod Makytou) - St. hranice CZ/SK - Horní Lideč - Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo)		ZAK. ČÍSLO MCO	14 - 063 - 232 - PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	BŘEZEN 2015
		FORMÁT	43*A4
		MĚŘÍTKO	-
Průvodní zpráva		ČÁST A	POŘ.Č.

A. Průvodní zpráva

O b s a h

A.1	Identifikační údaje.....	2
	a) údaje o stavbě.....	2
	b) údaje o objednateli dokumentace	3
	c) údaje o generálním zpracovateli dokumentace.....	3
A.2	Základní údaje o stavbě	3
	a) umístění stavby.....	3
	b) stručný popis stavby z hlediska účelové funkce	4
	c) projektované kapacity stavby	5
	d) charakteristika území dotčeného stavbou.....	7
	e) požadavky na realizaci stavby	7
A.3	Přehled výchozích podkladů	8
	a) Zadávací dokumentace	8
	b) Přípravná dokumentace	8
	c) Posuzovací a schvalovací protokol PD	8
	d) EIA a projednání z hlediska životního prostředí	8
	e) Rozhodnutí o umístění stavby	8
	f) Provedené průzkumy a ověření stavu inženýrských sítí, geodetické podklady	8
A.4	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.....	9
A.5	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty (změny v objektové skladbě)	9
A.6	Předpokládaný termín zahájení a dokončení stavby.....	9
A.7	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	9
	a) zdůvodnění nezbytnosti stavby.....	9
	b) zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku	10
	c) údaje o vyšších kvalitativních parametrech stavby	10
	d) zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace.	32
A.8	Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb	32
A.9	SO a PS podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce.....	33
A.10	Přehled vlastníků a správců hmotných investičních prostředků	33
A.11	Informace k dodržení obecných požadavků na výstavbu	36
A.12	Členění projektové dokumentace	36
	e) vyšší členění projektové dokumentace	36
	f) členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	38
	g) změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni	38
A.13	Seznam SO a PS s přímou vazbou na parametry interoperability.....	40
A.14	Předpokládané lhůty výstavby	42

A.1 Identifikační údaje

a) údaje o stavbě

Název stavby: "Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)"

Stupeň dokumentace: projekt stavby (dokumentace pro stavební povolení)
Číslo ISPROFOND 5713120001
Charakter stavby: Liniová stavba, opravné práce
Odvětví: Železniční doprava.

Trať:
Traťový úsek (TÚ): 2361 Hranice na Moravě (mimo) - Vsetín (mimo)

DÚ : DU 20 Hranice na M. m. - km 7,200 DÚ 2361 22
DU 22 km 7,500 DÚ 2361 20 - Hustopeče n. Beč.

Kategorie dráhy: Celostátní dráha, zařazená do evropské železniční sítě TEN

Kraj: Olomoucký

Obec: Hranice
Černotín
Špičky
Milotice nad Bečvou
Hustopeče nad Bečvou

Katastrální území:

Katastrální území	Pověřený stavební úřad	km trati
Hranice (okres Přerov) 647683	Hranice na Moravě	4.3 - 6.51
Černotín (okres Přerov);620483	Hranice na Moravě	6.51 - 9.83
Milotice nad Bečvou (okres Přerov);695165	Hustopeče nad Bečvou	9.83 - 11.95
Špičky (okres Přerov);762954	Hustopeče nad Bečvou	1.95 - 14.29
Hustopeče nad Bečvou (okres Přerov);649988	Hustopeče nad Bečvou	14.29 - 14.98

Termíny výstavby: 2015-2016

b) údaje o objednateli dokumentace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

se sídlem: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
jednající: Ing. Ladislav Kašpar, pověřený řízením Oblastního ředitelství
Olomouc
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
hlavní inženýr stavby: Ing. František Komárek
korespondenční adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Olomouc
Olomouc, Nerudova 1, 772 58



c) údaje o generálním zpracovateli dokumentace

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

se sídlem: Legionářská 8, 772 22 Olomouc
zastoupený: Ing. Václav Kratochvíl, předseda představenstva
IČ: 64610357
DIČ: CZ64610357
Hlavní inženýr projektu: Ing. Jiří Malina
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské stavby, č. autorizace:
1301840
úředně oprávněný zeměměřický inženýr: Ing. Jan Smetana
Subdodavatelé hlavních částí:
Zabezpečovací a sdělovací zařízení - Signal projekt s.r.o.
Václavská 55, 63900 Brno
IČ 25525441
DIČ CZ25525441
Trakce a ukolejnění – Sudop Brno s.r.o.
Kounicova 26 61136 Brno
IČO: 44960417
DIČ: CZ44960417



A.2 Základní údaje o stavbě

a) umístění stavby

Stavba „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“ bude realizována v rámci Olomouckého kraje. Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích:

Hranice, Černotín, Špičky, Milotice nad Bečvou, Hustopeče nad Bečvou

Jedná se o kategorii dráhy celostátní, zařazené do evropské železniční sítě.

Stavba je navržena převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví stavebníka - Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, případně společnosti České dráhy, a.s., se kterou jsou práva k pozemkům smluvně ošetřena. Ve výjimečných a nezbytných případech stavba vyžaduje dočasné i trvalé zábery i ostatních vlastníků, se kterými jsou práva smluvně ošetřena. Smluvní agenda je součástí dílu H-této dokumentace a dílu I – geodetická dokumentace.

Z hlediska zabezpečovacího zařízení je stavba položena na celém mezistaničním úseku Hranice Město – Hustopeče nad Bečvou tj ve stávající kilometrāži 4.283-15.476. Kolejové úpravy a s tím spojené opravné práce na jednotlivých stavebních objektech jsou ve dvou úsecích a to v Zastávce Černotín 7.767 939-8.186 966 a úsek zahrnující většinu opravných prací 8.700 000-15.061 341 dle stávající kilometrāže trati .

Trať v tomto úseku kříží mimo úrovnově zejména silnici I/35 u Teplic, která vede souběžně s tratí v celém řešeném úseku. Další křížení jsou opět mimoúrovňová a jde vždy o místní komunikace na silničních nadjezdech ve správě obcí nebo správy silnic Olomouckého kraje v případě nadjezdu ve Špičkách.

b) stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

Předmětem této stavby je odstranění nedostatečných parametrů koleje číslo 1 a 2 na trati Hranice na Moravě – Horní Lideč v úseku Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou-

Železniční trať Hranice na Moravě - Horní Lideč - Púchov (v jízdním řādu pro cestující označenā číslem 280 na českém území a 125 na slovenském území) je dvoukolejnā elektrizovanā celostātní trať. Trať vede z Hranic přes Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč, dále pak přes stātní hranici se Slovenskem do Púchova. Provoz v úseku Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí byl zahājen 1. listopadu 1884, Valašské Meziříčí - Vsetín 1. července 1885, Vsetín - Horní Lideč 21. října 1928 a Horní Lideč - Púchov 2. května 1937.[1] Elektrifikace byla provedena v roce 1960

Aktuální technický stav železničního svršku i spodku, trakčního vedení, ale i propustků, mostů, zabezpečovacího zařízení a silnoproudých rozvodů a zařízení si vyžaduje provedení rozsáhlejších prací. V souvislosti s jejich provedením se počítā se zvýšením stávající traťové rychlosti a odstranění jejich propadů. V rámci stavby se v zastávkách zřizují zabezpečené přechody pro cestující.

Trať je součástí celostātní drāhy, která je zařazena do evropského železničního systému, která rovněž patří do vybrané železniční sítě ČR.

Cílem stavby je oprava základních prvků infrastruktury a zvýšení rychlosti. Navržené práce se týkají především:

- zlepšení jízdního komfortu,
- zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob,
- železničního svršku a spodku včetně odvodnění,
- umělých staveb (mostů a propustků),
- nástupišť, především v rozsahu poškozených desek,
- trakčního vedení
- železničního zabezpečovacího zařízení,
- sdělovacího zařízení,
- silnoproudých zařízení a rozvodů.

Rozsah stavby vychází:

- ze záměru projektu „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“ zpracovalo MCO 2014 – aktualizace 02/2015.
- ze schvalovacího protokolu záměru projektu „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“ - aktualizace 02/2015
- ze závěrů připomínkového řízení k záměru projektu

c) projektované kapacity stavby

Zabezpečovací zařízení	
Reléové staniční zabezpeč. zařízení stávající upravované	Ks 2
Traťové zabezpečovací zařízení	Ks 1
Přejezdové zabezpečovací zařízení nové	Ks 2
Přejezdové zabezpečovací zařízení stávající upravované	Ks 1
Návěstidla	Ks 12
Pohon závorového břevna	Ks 4
Pokládka kabelů (TCEKPFLEY)	M 15000
Pokládka kabelů (CYKY)	M 3600
Spojka	Ks 6
Stožár výstražníku	Ks 5
Světelný výstražník v plastovém provedení	Ks 5

Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení	
Nový traťový kabel 10XN0,8	12 800 m
Rozhlasové zařízení	4 žst
Informační zařízení	4 žst

Kolejové řešení	
Kolej tv. 60 E2 (R350HT) na bet. pražcích B91, pružné upevnění W14	12 725 m
Přechodové kolejnice tv. 60 E2/49 E1 (R350HT) na bet. pražcích B91, pružné upevnění W14	100 m
Kolej tv. 60 E2 (R350HT), bet. pražce VPS, pružné upevnění KS + podložka pod patu kolejnice se stat. tuhostí 60kN/mm	81,2 m
Ztužující kolejnice 60E2, tuhé upevnění K	81,2
Směrové a výškové vyrovnání stávajících kolejí	1 200 m
Směrové a výškové vyrovnání výhybek	110 m
Nové výhybky UIC 60	nejsou
Nové výhybky S 49 2.generace	nejsou
Užité, regenerované výhybky S 49	nejsou
Užité, regenerované výhybky R 65	nejsou
Broušení kolejnic (v délce kolejí)	12 825 m

Izolované styky v koleji – v trati	15 párů
Izolované styky ve výhybkách – ve stanicích	0 ks
Izolované styky provizorní – ve stanicích	0 ks
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	3 620 m
Trativodní sběrače PE HD DN 160mm	580 m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	545 m
Výstroj trati - na délce	6200m
Přejezd s celopryžovými panely (přes 2 koleje)	2ks
Přejezd s betonovými panely (přes 2 koleje)	0ks
Nové poloostrovní oboustranné nástupiště v zastávkách dl. 140m	6ks
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	12725m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	100 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	nejsou
Snesení stávajícího materiálu - štěrkové lože	37 530 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované štěrkové lože	7 506 m ³
Snesení stávajícího materiálu - výkopy	25 986,5 m ³
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd přes 2 koleje	1ks

Mostní objekty	
Železniční most – částečná oprava	2 ks
Železniční propustek – celková oprava	4 ks
Železniční propustek – celková oprava	5 ks
Železniční propustek – sanace	2 ks
Železniční propustek – zrušení	2 ks
Oprava zábran proti dotyku*	2 ks

*objekty jsou vyvolány úpravou trakce, technickou náplní jsou zařazeny do profese mostní

Trakční zařízení	
Trakční vedení a ukolejnění - nové	5230m
Trakční vedení - regulace	10280m

Energetická zařízení	
Elektrický ohřev výhybek	0 VJ
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 6kV	9400m
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 22kV	0m
Silnoproudé rozvody - Ovládací kabel DOÚO	0m
Silnoproudé rozvody - Kabel nn 0,4kV	1350m
Silnopr.rozvody a zařízení - Staniční transformovny 6 kV	1ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodna 6 kV	0 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	0 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení – Trafostanice vn 22/0,4 kV	0ks
Oprava osvětlení - Osvětlení na trakčním vedení	0ks
Oprava osvětlení - Osvětlení věž - stávající	0 ks
Oprava osvětlení - Osvětlení věž - nová	0 ks
Oprava osvětlení – Osvětl.stožár, sklopný – nový	0ks

Oprava osvětlení – Osvětl.stožár parkový, sklopný	49ks
Nárůst spotřeby elektrické energie	1MWh/rok

Pozemní objekty	
Budova zastávky Černotín	1 ks/ m ³
- zastavěná plocha	63,52 m ²
- zastavěná plocha stavebních úprav	28,61 m ²
- obestavěný prostor stavebních úprav	120,16 m ³
- zastavěná plocha stav. Přístřešku (vyšková úprava v osazení)	5,81 m ²
Budova zastávky Špičky	
- zastavěná plocha	57,55 m ²
- zastavěná plocha stavebních úprav	28,61 m ²
- obestavěný prostor stavebních úprav	120,16 m ³
Zastávka Milotice	1 ks/m ³
- zastavěná plocha	125,85 m ²
- zastavěná plocha stavebních úprav	35,87 m ²
- obestavěný prostor stavebních úprav	128,98 m ³
Přístřešky pro cestující Milotice	2 ks

Zábory pozemků	
Zábory trvalé	1849 m ²
Zábory dočasné – v trvání nad 1 rok	0 m ²
Zábory dočasné – v trvání do 1 roku	2976 m ²

d) charakteristika území dotčeného stavbou

Jedná se opravné práce trati ve stávající stopě. Území dotčené stavbou má tedy charakter pozemků dráhy se stávající dvoukolejnou trati. Trať prochází územím s polními, lučními i lesními pozemky. Střídavě se těleso dráhy nachází v zářezu a náspu, podél toku řeky Bečvy

e) požadavky na realizaci stavby

V rámci veřejné soutěže – výběru zhotovitele stavby jsou uchazeči povinni obeznámit se všemi částmi projektové dokumentace, zejména se stavebními postupy části F. V případě jakýchkoliv pochybností o správnosti řešení nebo souladu jednotlivých částí dokumentace jsou uchazeči povinni v rámci soutěže na tyto skutečnosti upozornit.

Veškeré zásadní požadavky pro další přípravu stavby a její realizaci vyplývají z této projektové dokumentace. Zhotovitel stavby je povinen respektovat veškeré platné předpisy a obecně platnou legislativu, se všemi částmi projektové dokumentace se obeznámit a projektovou dokumentaci ve všech bodech respektovat.

Zvláštní důraz je třeba dbát na seznámení se s obsahem dokladů vydaných dotčenými orgány, správci sítí a dalšími účastníky řízení a respektovat jejich podmínky pro realizaci stavby.

A.3 Přehled výchozích podkladů

a) Zadávací dokumentace

Objednatel předal generálnímu zpracovateli dokumentace předchozí projektový stupeň dokumentace tzn. záměr projektu zpracovaný 2014 firmou Moravia Consult Olomouc 2014 a aktualizovaný 2015:

- Záměr projektu obsahoval hlavní technické parametry stavby a objektovou skladbu

b) Přípravná dokumentace

Rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas se v případě této opravné práce nevydává. Příslušné stavební úřady v Hranicích a Hustopečích vydaly stanoviska dle §15 stavebního zákona odst. 2, uvedené stanoviska jsou součástí přílohy H.

c) Posuzovací a schvalovací protokol PD

Dalším podkladem pro zpracování projektu je schvalovací protokol záměru projektu „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“ - který je součástí dokladové části H

d) EIA a projednání z hlediska životního prostředí

Záměr spadá pod bod č. 9.2 kategorie II uvedeného v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Pro předmětnou stavbu bylo zpracováno Oznámení v rozsahu přílohy č 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Závěr zjišťovacího řízení je doložen do dokladové části dokumentace H.

Stavba se nachází v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje stupně II.A a stupně II.B v km 10,0 – 11,4. Jedná se o lázeňské místo Teplice nad Bečvou (vyhl. pod č.j. VOD 494/84/235/1/Ro). Pro stavební povolení byl vydán souhlas Ministerstva zdravotnictví ze dne 1.7.2014 (č.j. MZDR 31797/2014-2/OZD-ČIL-Ho) s vydáním stavebního povolení.

e) Rozhodnutí o umístění stavby

Stavba má charakter opravy umístěné na stávajících pozemcích dráhy. Kolejové úpravy nikde nevybíhají ze stávajícího tělesa dráhy, dále se jedná o výměnu jednotlivých komponent trakce, pokládku nových kabelů zab.zař. opravu mostů a propustků na stávající spodní stavbě, případně výměnu trub stejné dimenze, tyto práce nevyžadují územní rozhodnutí ani územní souhlas viz bod A3b

f) Provedené průzkumy a ověření stavu inženýrských sítí, geodetické podklady

Generální zpracovatel vyhodnotil dostatečnost a aktuálnost podkladů a pro účely pokročilejšího projektové stupně aktualizoval a doplnil:

- katastrální mapu aktuální k 02/2015
- geodetické zaměření v celém zpracovaném úseku : Ing Jan Smetana 2014

- geotechnický průzkum - vybrané mostní objekty, korozní průzkum, průzkum pražcového podloží, kontaminace šterkového lože doloženo v části B
- Průzkum z hlediska výskytu radonu se neprováděl – ve stavbě nejsou žádné objekty pro bydlení nebo prostory se stálými pracovními místy.
- zákresy stávajících sítí a zařízení – doloženo v části H

Členění na stavební objekty a provozní soubory je uvedeno v kapitole A.9 b.

Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni nejsou.

A.4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Vzhledem k tomu že na traťovém úseku bude probíhat stavba Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, v úseku (mimo) – Jablunka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo) - Realizace 2015 bude nutné traťové výluky koordinovat s touto stavbou.

Další rozsáhlejší stavby jiných subjektů v tomto úseku nejsou známy.

A.5 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty (změny v objektové skladbě)

Proti schválenému záměru projektu se objektová skladba nemění. Přehled stavebních objektů a provozních souborů je v tomto textu uveden několikrát např. v odstavci A10. Náplň jednotlivých stavebních objektů je uvedena v části A7.c.

A.6 Předpokládaný termín zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín zahájení stavby je v roce 2015. Stavba započne 08/2015. Předpokládané ukončení je 05/2016.

A.7 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

a) zdůvodnění nezbytnosti stavby

I přes pravidelnou a řádnou údržbu železniční infrastruktury nesplňuje stávající stav tratě požadavky pro zavedení vyšší rychlosti, případně je stav některých prvků železniční infrastruktury na hranici životnosti materiálů, čímž dochází k propadu rychlosti. Z těchto důvodů je nutné provést, ve vymezeném úseku tratě, úpravy stávající železniční infrastruktury, které tento nepříznivý stav odstraní. Stavba „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“

zahrnuje úpravy železniční infrastruktury, které jsou svým charakterem řazené mezi opravné práce

Účelem stavby je zajištění provozuschopného a bezpečného stavu železniční trati bez častých požadavků na opravné práce. Současně dochází k zajištění vyšších kvalitativních parametrů trati pro účely provozování mezinárodní dopravy: dosažení traťové třídy zatížení D4

UIC, prostorové průchodnosti UIC GC a mostního průjezdního profilu VMP 3,0m a další parametry blíže specifikované v projektové dokumentaci jednotlivých SO a PS. V neposlední řadě se úpravami dosáhne vyšších rychlostí tím i k úspoře času a komfortu dopravy.

b) zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Projektová dokumentace předpokládá, že veškeré stavby a zařízení budou po jejich odstranění odvezeny na skládku. Vlastník zařízení, který je současně objednatelem této dokumentace a žadatelem o vydání stavebního povolení vyslovuje s tímto postupem souhlas, jelikož u většiny dosavadních staveb a zařízení se již, s ohledem na jejich stáří, nedá uvažovat s jejich dalším využitím.

Výjimku tvoří některé součásti železničního svršku. Objednatel předal projektantovi tzv. předkategorizaci, která definuje, které součásti kolejového roštu budou předány správci k dalšímu využití a které budou odvezeny na skládku nebo do šrotu.

Projektová dokumentace uvažuje i s využitím stávajícího materiálu kolejového lože. Kolejové lože bude odvezeno na recyklační základu a po pročištění a předrcení bude využito zpět jako stavební materiál, především ve frakci 0-32 jako konstrukční vrstva železničního spodku.

c) údaje o vyšších kvalitativních parametrech stavby

Železniční zabezpečovací zařízení

Je předmětem níže popsaných provozních souborů

PS 40-28-01 Doplnění SZZ Hranice na Moravě město

PS 40-28-02 Doplnění SZZ Hustopeče nad Bečvou

PS 40-28-03 Oprava TZZ Hustopeče n. B – Hranice n. M. město

PS 40-28-03.1 Výstavba PZS v km 12,970

PS 40-28-03.3 Výstavba PZS v km 7,910

PS 40-28-04 Kódování kolejových úseků

PS 40-28-01 Doplnění SZZ Hranice na Moravě město

Stávající stav:

ŽST. Hranice na Moravě město je vybavené SZZ kategorie 3. dle TNŽ 342620 typu RZZ AŽD 71 s JOP. Kontrolu volnosti zajišťují kolejové obvody KO3500 75Hz.

Nový stav:

Typ staničního zabezpečovacího zařízení se stavbou nemění. Předmětem PS je doplnění stávající kabelizace a úprava vazeb SZZ a TZZ. Vnitřní část technologie SZZ zůstává zachována. Indikace a ovládání zůstane zachováno.

PS 40-28-02 Doplnění SZZ Hustopeče nad Bečvou

Stávající stav:

ŽST. Hustopeče nad Bečvou je vybavené SZZ kategorie 3. dle TNŽ 342620 typu RZZ AŽD 71 s tlačítkovou volbou. Kontrolu volnosti zajišťují kolejové obvody KO4300 275Hz.

Nový stav:

Typ staničního zabezpečovacího zařízení se stavbou nemění, bude provedeno doplnění kódování na zhlaví a záhlaví směr Hranice na Moravě město v návaznosti na nově realizované kódování v mezistaničním úseku. Vnitřní část technologie SZZ zůstává zachována.

PS 40-28-03 Oprava TZZ Hustopeče n. B – Hranice n. M. město

Stávající stav:

Mezistaniční úsek Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) AH83 s hradlem a s traťovým souhlasem AB3-82. Vnitřní výstroj KO a TZZ je umístěna v reléových místnostech žst. Hustopeče nad Bečvou, žst. Hranice na Moravě město, zastávka Špičky a zastávka Černotín.

Nový stav:

Typ stávajícího TZZ se nemění. Z důvodu zvyšování rychlosti bude proveden posun návěstidel automatického hradla do nových kilometrických poloh. Stávající typ kolejových obvodů (KO 3500 75Hz, úsek 11J a 21J je vybaven KO4300 275Hz) bude nahrazen novým typem KO 75Hz, splňujícím podmínky interoperability, včetně vnější výstroje v rozsahu celého mezistaničního úseku. Nově se uvažuje s rozdělením tratě na 11 kolejových úseků místo stávajících sedmi. Výstroj TZZ zůstane umístěna stejně jako v současném stavu. V celém mezistaničním úseku budou všechna stávající návěstidla nahrazena novými, jedná se o oddílová návěstidla AH, jejich předvěsti a předvěsti vjezdových návěstidel do sousedních dopravních celků, celkem 12 návěstidel. Vnitřní část technologie TZZ bude umístěna v žst. Hustopeče nad Bečvou, žst. Hranice na Moravě město, zastávka Špičky a zastávka Černotín ve stávajících prostorech, které budou adaptovány. Zřízeny budou nové místnosti pro zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a silnoproud. Bude využito stávající napájení TZZ v Černotíně. Ve Špičkách se zřídí nový napájecí zdroj pro potřebu napájení nových kolejových obvodů. Ve Špičkách a Černotíně budou jako náhradní zdroj baterie. Indikace a ovládání zůstane zachována žst. Hustopeče nad Bečvou a v žst. Hranice na Moravě město. Bude instalováno nové diagnostické zařízení s přenosem údajů na pracoviště údržby.

Nově instalovaná zabezpečovací zařízení musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC s.o. č. 34 pro uvádění výrobků do provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky.

PS 40-28-03.1 Výstavba PZS v km 12,970

Stávající stav:

Na zastávce Milotice nad Bečvou se nachází služební přechod.

Nový stav:

Nově bude vybudované PZS kategorie 3ZBI s celými závory, PZS bude doplněno o signalizaci pro nevidomé. PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. Kolejové úseky budou využity z TZZ, pro anulaci bude použit soubor ASE. Ovládání bude automatické, jízdou železničních vozidel. Technologie PZZ bude umístěna do nové reléové místnosti, která bude zřízena ve stávajícím drážním domku. Indikace a dálkové ovládání nového PZS bude umístěno v žst. Hustopeče nad Bečvou.

Nově instalovaná zabezpečovací zařízení musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu

směrnice SŽDC s.o. č. 34 pro uvádění výrobků do provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky.

PS 40-28-03.3 Výstavba PZS v km 7,970

Stávající stav:

Na zastávce Černotín se nenachází služební přechod.

Nový stav:

Nově bude vybudované PZS kategorie 3ZBI s celými závory, PZS bude doplněno o signalizaci pro nevidomé. PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. Kolejové úseky budou využity z TZZ, pro anulaci bude použit soubor ASE. Ovládání bude automatické, jízdou železničních vozidel. Technologie PZZ bude umístěna do stávající reléové místnosti TZZ. Indikace a dálkové ovládání nového PZS bude umístěno v žst. Hustopeče nad Bečvou. PZS bude vybaven kamerovým systémem.

Nově instalovaná zabezpečovací zařízení musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC s.o. č. 34 pro uvádění výrobků do provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky.

PS 40-28-04 Kódování kolejových úseků

Stávající stav:

V dotčeném úseku jsou jako zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků provozovány paralelní dvoupásové kolejové obvody KO 3500 se stykovými transformátory DT 0,2-1000 a kolejovými přijímači DSŠ-12P.

Nový stav:

V rozsahu úprav železničního svršku a s tím souvisejícím zvýšením traťové rychlosti bude zavedeno v úseku Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou a v žst. Hustopeče nad Bečvou (Hranické zhlaví a záhlaví) zajištění přenosu kódu vlakového zabezpečovače. Pro kódování se využijí nové kolejové obvody TZZ. Kódování bude provedeno obousměrně vždy o frekvenci 75Hz pro označení začátku úseku s kódováním bude opatřeno příslušnými nepřenosinými návěstidly dle předpisu SŽDC D1. Pro přenos závislosti ve výběru kódu bude použito nově položeného závislostního kabelu v celém traťovém úseku.

Železniční sdělovací zařízení

Je předmětem níže popsaných provozních souborů

PS 40-14-01 Hustopeče n.B. – Hranice n.M. Město, TK

Stávající stav:

V řešeném úseku trati je dálkový kabel DK15 a traťový kombinovaný kabel TTK 8 z roku 1959. Výpichy z TTK jsou ukončeny na závěrech PZVR.

Nový stav:

V úseku Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě Město (v rozsahu výkopových prací pro zabezpečovací kabel) bude položen traťový kabel profilu 10XN0,8 jako přípolož k zabezpečovacím kabelům. Stávající VTO nebudou do TK přepojovány. Na zastávkách Špičky a Černotín bude stávající ukončení TTK přemístěno do sdělovací místnosti, kabel bude ukončen na zářezových páscích v 19“ skříni.

PS 40-14-11 Oprava informačního zařízení

Stávající stav:

V žst. Hustopeče nad Bečvou a na zastávkách Teplice nad Bečvou, Černotín a Špičky je rozhlasové zařízení RRU Inoma, které je ovládáno po metalickém kabelu výpravčím ze žst. Hustopeče nad Bečvou. Ovládání rozhlasu je pouze manuální z telefonního zapojovače v Hustopečích. Na zastávce Milotice nad Bečvou není rozhlas. Informační zařízení s proměnnými informacemi v řešeném úseku trati není instalováno.

nový stav:

Rozhlasové zařízení:

V žst. Hustopeče nad Bečvou bude provedena výměna výkonového zesilovače 100W, na zastávce Milotice bude dodáno nové rozhlasové zařízení kompatibilní se zařízením v řešeném úseku. Na zastávkách Milotice a Černotín bude provedena oprava ozvučení prostor nástupišť, reproduktory budou umístěny na sklopných osvětlovacích stožárech. V žst. Hustopeče n.B. a na zastávce Špičky a Teplice n/B se ozvučení se nemění.

Umístění rozhlasového zařízení: žst. Hustopeče – ve stávající uzamykatelné 19“ skříni v dopravní kanceláři, zastávky Milotice, Špičky, Černotín – v budově zastávky, v místnosti společné se zabezpečovacím zařízením, Teplice – beze změny - v bývalé místnosti pokladny.

Informační zařízení s proměnnými informacemi:

Žst. Hustopeče: bude dodána odjezdová tabule umístěná na výpravní budově a monitor 40“ v čekárně.

Zastávky Milotice, Černotín: je navržena jedna třířádková jednostranná odjezdová tabule s běžícím textem na samostatném sloupu u budovy zastávky situované tak, aby informace byly viditelné i z protějšího nástupiště.

Zastávka Teplice n/B – nástupištní tabule bude umístěna u 1. nástupiště na budově zastávky, na 2. nástupišti bude nástupištní tabule uchycena na konstrukci zastřešení a na stěně v prostoru příchodu k nástupišťům bude instalován monitor v antivandal provedení.

Zvukový hlásič pro nevidomé bude nainstalován u informační tabule jako součást informačního systému.

Dálkové ovládání informačního zařízení: v žst. Hustopeče bude zřízeno pracoviště dálkového ovládání rozhlasového a informačního zařízení. Bude umožňovat manuální a automatické řízení IZ, bude provedena příprava pro napojení na GTN. Ovládání rozhlasového zařízení bude stávající rozšířené o zastávku Milotice, IZ na zastávkách bude ovládáno po metalickém kabelu pomocí modemů Tx/4xEth po traťovém kabelu.

Demontáže, přemístění: v budovách zastávek Černotín, Špičky, Milotice budou provedeny stavební úpravy, rozhlasová ústředna bude přemístěna v rámci stejné místnosti zabezpečovacího zařízení na polici na stěně.

Rozvody NN

Jsou předmětem níže popsaných stavebních objektů

SO 40-04-01 t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo), přeložky kabelového rozvodu 6 kV

stávající stav:

Součástí silnoproudých rozvodů v dotčeném úseku je napájení zabezpečovacího zařízení z rozvodu energetického napájení realizovaného kabelovým vedením 6 kV včetně staničních a traťových trafostanic (NZZ 6 kV). Toto energetické napájení je již po rekonstrukci.

nový stav:

Stavební objekt řeší přeložky zemního kabelového vedení 6kV pro napájení zabezpečovacího zařízení v daném úseku, které bude nutno provést z důvodu jeho kolize se stavebními pracemi při výměně železničního spodku a úpravách nástupišť. Kabel vn 6 kV v místech stavebních prací na kolejovém spodku, který nebude mít dostatečné krytí bude přeložen do nové polohy.

SO 40-06-02 zast. Černotín, úprava rozvodů nn

stávající stav:

Stávající přípojka NN do budovy zastávky je po rekonstrukci vč. elektroměrového rozváděče RE. Venkovní kabelové rozvody NN jsou původní a je nutné je vyměnit. Veškerá elektroinstalace zastávky je napojena z rozváděče R1, který je v havarijním stavu.

nový stav:

Stávající nadzemní přípojka nn pro zastávku z distribuční sítě zůstane zachována. Bude provedena výměna stávajícího vnitřního rozváděče R1 v budově zastávky, který bude nově rozdělen na část RO (osvětlení) a část Rinst (stávající silové rozvody). Rozvaděč bude RH, který bude společný. Jednotlivé vývody pro SSZT, TUDC, osvětlení budou samostatně odměřeny. V novém rozváděči bude ponechána prostorová rezerva pro budoucího osazení PLC pro dálkové ovládání osvětlení. Dále bude provedena výměna přechodové (svorkovnicové) kabelové skříně KS na fasádě budovy zastávky, ze které je v současnosti stávající osvětlení napojeno.

SO 40-06-04 zast. Špičky, úprava rozvodů nn

stávající stav:

Stávající přípojka NN do budovy zastávky je po rekonstrukci vč. elektroměrového rozváděče RE. Venkovní kabelové rozvody NN jsou původní a je nutné je vyměnit. Veškerá elektroinstalace zastávky je napojena z rozváděče R1, který je v havarijním stavu.

nový stav:

Stávající nadzemní přípojka nn pro zastávku z distribuční sítě zůstane zachována. Bude provedena výměna stávajícího vnitřního rozváděče R1 v budově zastávky, který bude nově rozdělen na část RO (osvětlení) a část Rinst (stávající silové rozvody). Rozvaděč bude RH, který bude společný. Jednotlivé vývody pro SSZT, osvětlení budou samostatně odměřeny. Elektroinstalace celé VB bude na jeden elektroměr. V novém rozváděči bude ponechána prostorová rezerva pro budoucího osazení PLC pro dálkové ovládání osvětlení. Dále bude provedena výměna přechodové (svorkovnicové) kabelové skříně KS2 na fasádě budovy zastávky, ze které je v současnosti stávající osvětlení napojeno.

SO 40-06-06 zast. Milotice nad Bečvou, úprava rozvodů nn

stávající stav:

Venkovní kabelové rozvody NN jsou původní a je nutné je vyměnit. Veškerá elektroinstalace zastávky je napojena z rozváděče R1, který je v havarijním stavu. Z rozvodů budovy zastávky je rovněž napojen objekt nedalekého skladiště SBBH, jehož přípojka je nevyhovující.

Elektroinstalace v bytě je zastaralá a nevyhovující z pohledu technických norem.

nový stav:

Bude provedena výměna stávajícího vnitřního rozváděče R1 v DK v budově zastávky, který bude nově rozdělen na část RO (osvětlení) a část Rinst (stávající silové rozvody). Rozvaděč bude RH, který bude společný. Jednotlivé vývody pro SSZT, osvětlení budou samostatně odměřeny. Elektroinstalace technologické části VB bude na jeden elektroměr. V novém rozváděči bude ponechána prostorová rezerva pro budoucího osazení PLC pro dálkové ovládání osvětlení. Bude provedena výměna přechodové (svorkovnicové) kabelové skříň KS1 na fasádě budovy zastávky, ze které je v současnosti stávající osvětlení napojeno. Opravena bude rovněž elektroinstalace v budově zastávky (mimo sociálky, které již byly rekonstruovány) mimo bytu SŽDC na zastávce. Skladiště SBBH u rampy bude i nadále využíváno, proto bude nutné vyměnit napájecí kabel přípojky z KS1 a venkovní kabelovou skříň na objektu skladiště.

SO 40-06-07 zast. Milotice nad Bečvou, úprava přípojky nn

stávající stav:

Stávající přípojka NN do budovy zastávky je po rekonstrukci, kromě elektroměrového rozváděče RE, který je původní a je osazen jedním elektroměrem pro zastávku a druhým pro byt v budově zastávky.

nový stav:

Stávající elektroměrový rozvaděč bude vyměněn za nový, jeho umístění zůstane zachováno.

Vyzbrojen bude dvěma fakturačními elektroměry (pro budovu zastávky a pro byt), jako doposud.

Bude požádáno o navýšení příkonu. Stávající stav je jistič 3 x 20A.

SO 40-06-08 Přeložky ČEZ Distribuce a.s.

stávající stav:

V obvodu stavby, kde dojde k výměně železničního spodku, se nacházejí podzemní sítě ČEZ Distribuce a.s. – kabelové rozvody NN 0,4kV.

nový stav:

Stavební objekt řeší přeložky zemního kabelového vedení NN 0,4kV ČEZ Distribuce, které bude nutno provést z důvodu jeho kolize ve 3 místech se stavebními pracemi při výměně železničního spodku. Přeložky kabelů nn ČEZ Distribuce jsou v těchto místech:

- železniční km 11,320 - přeložky 2ks kabelů nn na parcele č. 510, Obec: Špičky [570061], Katastrální území: Špičky [762954] pod kolejemi v drážním km 11,320 (u žel. zastávky Špičky).

Kolejový svršek a spodek

SO 40 - 17 – 01.1 t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo), kolejový svršek

Stávající stav:

Řešený úsek začíná v km 8,700 (před skalním zářezem Černotínských skal) a končí v km 14,980 (před kolejovou spojkou v žst. Hustopeče nad Bečvou).

Trať je v celém úseku v proměnném podélném sklonu s max. hodnotu 8,18 ‰. Směrově je trať členitá se směrovými oblouky s přechodnicemi s krátkými, či delšími mezipřímými. Poloměry směrových oblouků jsou v rozmezí 397 – 1530 m v koleji A (č. 2) a 401 – 1504 m v koleji B (č. 1).

Traťová rychlost ve směru staničení je 80 km/h

Kolejový rošt je v koleji č. 1 i 2 převážně tvořen z kolejnic tvaru S49 upevněných svěrkami ŽS3 a betonových pražců SB6 s rozdělením „e“. Kolejnice jsou svařeny do BK. Železniční svršek byl obnoven v roce 1979, železniční spodek obnoven nebyl. Celkový technický stav trati je velmi špatný. Betonové pražce ve velkém počtu popraskány a jsou v nich částečně vyhnílé dřevěné hmoždinky. Žebrové podkladnice jsou vymačkané, pryžové podložky pod patou kolejnice jsou výrazně zeslabeny a upevnění svěrkami ŽS3 je již tak zdeformované, že nezajišťuje správné upnutí paty kolejnice k pražci. V obloucích jsou kolejnice vodícího pásu značně opotřebovány bočním ojetím.

Nový stav:

Stávající kolejová pole budou rozřezána po 25 m, vyjmuta, snesena a svezena do jednotlivých železničních stanic, kde budou rozebrána a nevyhovující části uloženy na skládku jako odpad.

Stávající kolejová pole budou nahrazena novými kolejovými poli (kolejnice 60 E2 R350HT, betonové pražce B91S/1, rozdělení „u“). Stávající kolejové lože bude odtěženo a nahrazeno novým šterkovým ložem a zhutněno na úroveň 350 mm pod spodní plochou pražce. Přebytké kolejové lože bude částečně zrecyklováno a použito do konstrukční vrstvy žel. spodku, příp. na jiné zásypy a obsypy. Bude vytvořen nový profil z nového kolejového lože. Kolejnice budou svařeny do BK prioritně pomocí odtavovacího stykového svařování z dlouhých kolejnicových pásů dl. 75 m. Ve stísněných poměrech bude vždy upřednostněno rozšíření základního profilu kolejového lože při zřízení BK před nutnou šířkou drážní stezky. Bude provedeno nové zajištění prostorové polohy koleje.

Navržené úpravy jsou rozděleny na 2 části – výměna žel. svršku podél nových nástupišť v zast. Černotín a v úseku km 8,700 – 15,000. Protože se zast. Černotín nachází částečně v přechodnici směrového oblouku, bude směrově a výškově upraven celý motiv směrového oblouku. Směrově trasa kopíruje stávající stav a je tvořena směrovými oblouky s lineárními přechodnicemi s poloměry $R = 396 - 1400$ m. Před vjezdem do žst. Hustopeče n. B. je ve směrovém oblouku rozšířena osová vzdálenost 4,0 m z širé trati na 4,75 m ve stanici. Rozšíření vychází ze stávajícího stavu a je navrženo ve vnitřní koleji č. 2. Niveleta je navržena se vstřícnými lomy sklonů a je vedena ve stejné výškové úrovni pro obě koleje. Podélné sklony jsou proměnné v rozmezí 0,130 – 6,440 ‰. Lomy sklonů jsou zaobleny parabolickými oblouky s poloměry $R = 3\,500 - 8\,000$ m.

Tabulka rychlostí:

Nová traťová rychlost					
úsek		V ₁₀₀	V ₁₃₀	V ₁₅₀	V _k
od	do	[km/hod]	[km/hod]	[km/hod]	[km/hod]
8,700	9,425	85	90	95	105
9,425	10,400	110	115	120	120
10,400	13,240	120	130	135	140
13,240	13,565	105	105	105	105
13,565	15,000	135	155	160	160

SO 40 - 17 – 01.2 Výstroj trati

Stávající stav:

V řešeném úseku tratě jsou osazeny základní prvky výstroje trati – kamenné (betonové) staničníky, tabule před zastávkou a případně rychlostníky a sklonovníky.

nový stav:

V rámci tohoto SO budou zřízeny nové návěsti určující:

- hektometrovou polohu na trati – v lichých hektometrech železobet. staničníkem, v sudých hektometrech plechovými tabulemi na nejbližších stožárech TV°;
- upozornění na vlak blížící se k zastávce (deska s šikmými pruhy)
- sklony koleje při sklonech větších než 5 promile
- traťovou rychlost – rychlostníky. Rychlostníky budou osazeny pro klasické a vyjmenované soupravy, pro naklápěcí soupravy a pro vozidla třídy přechodnosti 3.
- název zastávky/stanice

Nové prvky výstroje trati budou osazeny na samostatné sloupky kotvené přes armovací koš do bet. základu. u rozměrnějších tabulí budou použity dva sloupky.

Návěsti budou zhotoveny z pozinkovaného plechu s reflexní úpravou.

SO 40 - 16 – 01.1 t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo), kolejový spodek

Stávající stav:

Těleso železničního spodku je převážně tvořeno náspeem, místy zářezem, či odřezem. Násep se předpokládá z nesoudržných zemin. Drážní příkopy jsou nezpevněné. Část drážních příkopů již neplní svoji funkci. Šterkové lože je ve značné míře znečištěno prolínajícími vrstvami železničního spodku. Nefunkční odvodnění a špatný stav železničního spodku způsobují častou a opakovanou tvorbu rozsáhlých blátivých míst ve šterkovém loži a závady GPK. Vzhledem k celkovému stavu železničního svršku a spodku je jednotlivá výměna vadných částí ekonomicky neefektivní. Stávající stav je nevyhovující a daleko za hranicí své životnosti.

Veškerá křížení dotčeného úseku s pozemními komunikacemi, či vodními toky jsou mimoúrovňová.

Nový stav:

Stávající těleso železničního spodku bude v nezbytných případech rozšířeno přisypávkou. Rozšíření bude provedeno pouze v mezích hranice pozemku SŽDC. Svahy zemního tělesa delší jak 1 m budou zpevněny geotextílií s ozeleněním. Bude zřízena konstrukční vrstva, příp. zlepšena a přehutněna zemní pláň, která bude provedena v 5% příčném sklonu. U vybraných mostních objektů bude zřízena ZKPP. Drážní příkopy budou pročištěny, příp. zpevněny příkopovými tvárnicemi. Tam, kde se nachází nová hrana zemní pláně za hranicí pozemku SŽDC, a nelze ji tedy odvodnit na stávající terén, bude konstrukční vrstva provedena pouze na pozemku SŽDC a odvodněna pomocí podélného trativodu. Ten bude v předepsaných vzdálenostech vyústěn do stávajícího terénu.

Nástupiště

Nástupiště Černotín

U obou kolejí budou v rámci opravy nevstřícně navržena vnější nástupiště délky 140 m. Obě nástupiště šířky 2,5 m po obrubník (vzhledem k intenzitě cestujících dostačující) budou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. V rámci zvýšení nástupní hrany budou upraveny přístřešky pro cestující jako součást objektu **SO 40 - 16 - 02.2 zast. Černotín, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující**

Nástupiště Špičky

V zastávce dojde ke zkrácení obou vnější nástupišť o 10 m na délku 140 m. Konstrukce nástupišť zůstane stejná jako byla v původním stavu, s využitím původních panelů. Dojde k vyrovnání nástupní hrany na hodnotu 300 mm nad temenem kolejnice. Pod nástupišti budou nově vybudovány trativody.

Nástupiště Milotice

U obou kolejí jsou navržena vnější nástupiště dl.140 m, vstřícně, ve staničení km 12,972 198 - km 13,112 198.

Nástupiště budou typu SUDOP s nástupní hranou 550 mm nad T.K., ve vzdálenosti 1670 mm od osy koleje a v příčném sklonu 2% směrem od nástupní hrany. Šířka nástupiště bude 2,5 m (vzhledem k intenzitě cestujících dostačující).

Přechody, přejezdy

Nové přechody pro pěší se zřizují v zastávkách Černotín a Milotice v rámci těchto objektů:

SO 40 - 17 - 02 zast. Černotín - přechod pro pěší a zpevněné plochy

Stávající stav:

Stávající přechod přes koleje je proveden z osmi kusů nástupištních panelů uložených do šterkodrti nízké frakce, tento přechod bude projektem zrušen a nahrazen novým přechodem. Pro přístup k nástupištím a ke stávající čekárně slouží asfaltová komunikace a ocelové schodiště z blízkého mostu ve směru na Hranice. Ve směru na Hustopeče nad Bečvou pak pouze ocelové schodiště z mostu a vyšlapané stezky bez jakéhokoliv zpevnění. Stávající nástupiště jsou typu SUDOP výšky 300 mm nad temeny kolejnic se zkrácenými konzolovými deskami.

nový stav:

Celý rekonstruovaný úsek vychází z nového staničení dle GPK souběžně připravovaného SO 40-17-01 – t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo), kolejový svršek. Nově se železniční přechod nachází v km 7,956 537 dle nového staničení stavby.

Konstrukce zpevněných ploch je navržena ze zámkové dlažby o celkové tloušťce 0,25 m. Úpravy zpevněných ploch jsou navrženy v rozsahu navazujícím na stávající stav, jen se přizpůsobí nově navrženému systému nástupišť. Úpravy navazují na stávající komunikace, schody či na stávající výpravní budovu ze severní strany a ze strany jižní navazují na nově navržené nástupiště a ocelové schodiště.

Nový přechod přes koleje bude odsunut od původního zrušeného přechodu o 14,5 m směrem k Hustopečím nad Bečvou. Nová poloha přechodu bude v km 7,956 537 dle nového staničení.

Pro přechod bude použita celopryžová konstrukce sestavená z vnitřních a vnějších přejezdových panelů. Přechod přes koleje bude zřízen jako železniční přechod dle ČSN 73 6380. Nový přechod bude umístěn mimo nástupiště, propojení úrovně nástupištních ploch a přechodu bude provedeno chodníkem s osazením nového zábradlí městského typu se svislou výplní na straně blíže ke kolejím, plnícího funkci zábrany pro přístup do nezabezpečeného prostoru přechodu.

Přechod bude zabezpečen novým signalizačním zařízením. Na pravé straně bude umístěna závora s výstražníkem po pravé straně chodníku a na levé straně bude opět závora s výstražníkem vpravo od chodníku doplněna jedním výstražníkem po levé straně chodníku.

Pro přístup k nástupišťům a k přechodu bude vytvořen chodník, kolmý na koleje, šířky 2,00 m, který se na začátku napojí na stávající přilehlou místní komunikaci a ocelové přístupové schodiště. Je ukončen po překonání přechodu přes koleje a napojení na nástupiště u koleje č.1 rovněž u ocelového přístupového schodiště. Z hlavního chodníku vedeného přes přechod odbočují přístupové chodníky k nástupišťům u koleje č.1 a 2. Pro přístup ke stávající čekárně bude vytvořen nový chodník š. od 2,10 m (délky 6,50 m) a š. 3,20 (délky 9,80 m). Po té bude chodník pokračovat v šířce 1,60 m k nástupišti u koleje č. 2 a dále kolem budovy v š. 1,50 m. Chodník u budovy (u koleje č.2) je délky 22,00 m, druhý bude mít délku 7,20 m. Šířka chodníku k nástupišti u koleje č. 1 je 2,20 m (ve spádu cca 6,44%) a šířka chodníků k nástupišti u koleje č. 2 je 2,10 m, 3,20 m a 1,60 m (ve spádu cca od 1,75 do 8,0%).

Přístupový chodník u koleje č. 2 je nutno podchytit prefabrikátem nástupištních zídek. Z toho důvodu jsou navrženy nástupištní bloky L130 v bezprostřední blízkosti nástupiště (bude použit 1 kus délky 2,00m a 1 kus délky 1,00m). Na tyto prefabrikáty bude navazovat nástupištní blok L 130/114 délky 2,00m, který vytvoří 8% spád chodníku. Zbytek přístupového chodníku v souběhu s koleji č. 2 bude vyskládán ze 4 krabicových dílů opěrných zdí L76 s délkou 3,00m. Prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton tl. 0,10m a musí být zasypány zhutněnou nenamrzavou zeminou. Spáry mezi jednotlivými prvky budou překryty pásem geotextilie š. 0,30m po celé vnitřní délce (dno i stěna). Opěrná zeď bude ukončena betonovým základem zábradlí o celkové výšce 1,20m.

Ze severní strany bude napravo od přístupového chodníku zhotovena plocha vysypaná recyklátem pro přístup ke stávající úschovně kol.

V případě přechodu se jedná o investiční akci, v případě nástupiště se jedná o opravné práce.

SO 40 - 17 - 04 zast. Milotice n. Bečvou - přechod pro pěší a zpevněné plochy

Stávající stav:

Stávající přechod přes koleje je proveden z dvanácti kusů nástupištních panelů uložených od šterkodrti nízké frakce, tento přechod bude projektem zrušen a nahrazen novým přechodem. Přechod přes koleje není ve stávajícím stavu nijak zabezpečen a není mu ani přiřazeno identifikační označení.

Pro přístup k nástupišťům a ke stávající čekárně slouží pouze vyšlapané stezky bez jakéhokoliv zpevnění. Stávající nástupiště jsou typu SUDOP výšky 300 mm nad temeny kolejnic se zkrácenými konzolovými deskami.

Nový stav:

Nový přechod přes koleje bude odsunut od původního zrušeného přechodu o 7,5 m směrem k Hustopečím nad Bečvou. Nová poloha přechodu bude v km 12,964 dle nového staničení.

Pro přechod bude použita celopryžová konstrukce sestavená z vnitřních a vnějších přejezdových panelů. Přechod přes koleje bude zřízen jako železniční přechod dle ČSN 73 6380. Nový přechod bude umístěn mimo nástupiště, propojení úrovně nástupištních ploch a přechodu bude provedeno chodníkem s osazením nového zábradlí městského typu se svislou výplní na straně blíže ke kolejím, plnicího i funkci zábrany pro přístup do nezabezpečeného prostoru přechodu.

Přechod bude zabezpečen novým signalizačním zařízením. Na pravé straně bude umístěna závora s výstražníkem po pravé straně chodníku a na levé straně bude opět závora s výstražníkem vpravo chodníku doplněna jedním výstražníkem po levé straně chodníku.

Pro přístup k nástupišťům a k přechodu bude vytvořen chodník, kolmý na koleje, šířky 2,00 m, který se na začátku napojí na stávající přilehlou místní komunikaci a je ukončen po překonání přechodu přes koleje a napojení na nástupiště u koleje č.2. Pro přístup ke stávající čekárně bude vytvořen nový chodník š. 2,00 m a délky 8,60 m. Tento chodník bude ve vzdálenosti 1 m od budovy rozšířen směrem ke kolejím cca o 1,30 m na délku 1,90 m a to z důvodu umístění šachty kabelovodu. U vstupu do budovy bude osazena pásová vpust délky 2,00 m, která bude zaústěna do stávající šachty vedle budovy. Z hlavního chodníku vedeného přes přechod odbočují přístupové chodníky k nástupišťům u koleje č.1 a 2. Oba tyto chodníky jsou délky 7,00 m, šířka chodníku k nástupišti u koleje č. 1 je 1,70 m (ve spádu cca 5,40%) a šířka chodníku k nástupišti u koleje č. 2 je 2,30 m (ve spádu cca 8,0%). Podél nových nástupišť budou v délce 9,00 m vytvořeny seřazovací prostory v šířce cca 3,50 m u nástupiště koleje č. 2 a šířky cca 3,10 m u nástupiště koleje č. 1.

V případě přechodu se jedná o investiční akci, v případě nástupiště se jedná o opravné práce.

Mosty, propustky

SO 40-19-08 Propustek v km 8,873 – zrušení

Stávající stav:

Propustek v ev. km 8,873 je v širé trati a byl postaven v roce 1937. Propustek se nachází v nejnižším místě a není z něj možnost odtoku. Betonový trubní propustek DN800 je ukončen na obou stranách svislými betonovými čely. Propustek je silně zanesen.

Nový stav:

Propustek bude zrušen – nachází se v depresi a není z něj možnost odtoku vod. Vlevo se nachází skalní zářez a vpravo se nachází terén nad úrovní kolejového roštu.

Trouba bude odstraněna a prostor bude vyplněn betonem po úroveň žel. spodku.

SO 40-19-09 Propustek v km 9,343

Stávající stav:

Propustek v ev. km 9,343 v širé trati převádí žel. trať přes inundaci. Propustek byl postaven v roce 1936. Propustek prošel v roce 2006 opravou, kdy byly provedeny sanační práce a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen.

Nosná konstrukce je ocelobetonová deska tl. 0,19m působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované kolejnice délky 2600mm po 150mm. Kolejnice jsou uloženy na zabetonovanou kolejnici v úložném prahu. Propustek je kolmý o světlosti 2,0m a volné výšce pod propustkem 1,52m. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Šířka původní NK je 8,75m.

Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,8m vpravo i vlevo založený na vlastní opěře a základu. (čela byly k opěře přibetonovány) Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 10,35m.

Na podhledu NK je lokálně odprýsknutý beton. Propustek je bez závad.

Nový stav:

Propustek je již po opravě. V rámci stavby bude provedena pouze nová izolace a provedení drenáže za rubem opěr. Spodní stavba a nosná konstrukce bude pouze lokálně sanována. Kolem křídel bude provedeno opevnění kamennou dlažbou. Koryto bude bez úprav.

Propustek vyhoví na přechodnost D4/105.

SO 40-19-12 Propustek v km 10,120

Stávající stav:

Propustek ev.km 10,120 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10192307.

Jedná se o přesýpaný propustek z roku 1939 – ŽB kolmá deska tl.0,21m o světlosti 1,0m působící jako prostý nosník. Volná výška pod propustkem je 0,97m. Ukončení je svislým betonovým čelem, spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem a základy. Šířka NK je 11,320m. Koryto toku je suché.

Beton spodní stavby a nosné konstrukce je porostlý vegetací, lokálně vydrolený. Přes římsu se vysypává zemní těleso.

Nový stav

Na základě diagnostického průzkumu bude provedena výměna NK. Vybourána bude stávající NK vč. ÚP. Na ponechanou opěru bude provedena nová ŽB deska s ÚP. Kotvení bude vlepeným trnem. Ozub nebude prováděn, uložení bude na vrubový kloub - propustek poté bude fungovat jako rozepřený. Na desku bude poté provedena nová izolace a tvrdá ochrana. Nová křídla budou ŽB monolitická - svahová, tvaru „U“ a budou plynule navazovat na opěry. Ponechaná spodní stavba bude poté sanována. Opevnění kolem spodní stavby bude kamennou dlažbou do betonu.

Koryto bude bez úprav.

SO 40-19-13 Propustek v km 10,415

Stávající stav:

Propustek v ev. km 10,415 v širé trati převádí žel. trať vodní tok ID 10192103 (potok Hůrka).

Propustek byl postaven v roce 1939 a v roce 2006 prošel opravou, kdy byly provedeny sanační práce a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen. Nosná konstrukce je ocelobetonová deska tl. 0,17m působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované kolejnice délky 1500mm po 270mm. Kolejnice jsou uloženy na zabetonovanou kolejnici v úložném prahu. Propustek je kolmý o světlosti 1,0m a volné výšce pod propustkem 0,5m. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Šířka původní NK je 8,70m. Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,8m vpravo i vlevo založený na vlastní opěře a základu. (čela byly k opěře přibetonovány) Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 10,30m.

Nový stav:

Vzhledem ke špatnému stavu spodní stavby a nemožnosti její sanace (z důvodů světlé výšky pod NK) bude původní část NK a SS (mezi dobetonovanými čely) odstraněna a nahrazena novou ŽB monolitickou rámovou konstrukcí o stejné světlosti, která bude plynule napojena na ponechané čela. Na desku bude poté provedena nová izolace a tvrdá ochrana. Opevnění bude kamennou dlažbou do betonu. Průtočný profil bude zachován.

SO 40-19-14 Propustek v km 10,643 – zrušení

Stávající stav:

Propustek v ev. km 10,643 v širé trati byl postaven v roce 1936. Nosná konstrukce je ocelobetonová deska tl. 0,17m působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované kolejnice délky 1500mm po 270mm. Kolejnice jsou uloženy na zabetonovanou kolejnici v úložném prahu. Propustek je kolmý o světlosti 1,0m. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Šířka NK je 8,70m.

Propustek je zcela zanesen a je nefunkční.

Nový stav:

Propustek bude zrušen bez náhrady. Na obou stranách je za propustkem terén nad nebo v úrovni kolejového roštu.

Bude odbourána NK a SS do úrovně nového žel. spodku a poté bude prostor vyplněn betonem.

SO 40-19-15 Propustek v km 10,843

Stávající stav:

Propustek ev.km 10,843 v širé trati převádí žel. trať přes inundaci.

Jedná se o přesýpaný propustek z roku 1939 – ŽB kolmá deska tl.0,21m o světlosti 1,0m působící jako prostý nosník. Volná výška pod propustkem je 0,99m. Ukončení je svislým betonovým čelem, spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem a základy. Šířka NK je 11,610m.

Beton spodní stavby a nosné konstrukce je porostlý vegetací, lokálně vydrolený. Přes římsu se vysypává zemní těleso. Koryto se suché.

nový stav:

Na základě diagnostického průzkumu bude provedena výměna NK. Vybourána bude stávající NK vč. ÚP. Na ponechanou opěru bude provedena nová ŽB deska s ÚP. Kotvení bude vlepeným trnem. Ozub nebude prováděn, uložení bude na vrubový kloub - propustek poté bude fungovat jako rozepřený. Na desku bude poté provedena nová izolace a tvrdá ochrana. Nová křídla budou ŽB monolitická - svahová, tvaru „U“ a budou plynule navazovat na opěry. Ponechaná spodní stavba bude poté sanována. Opevnění kolem spodní stavby bude kamennou dlažbou do betonu.

Koryto bude bez úprav.

SO 40-19-16 Propustek v km 11,019

Stávající stav:

Propustek v ev. km 11,090 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10190899.

Propustek byl postaven v roce 1936. Betonový trubní propustek DN600 je ukončen na vtoku i výtoku kolmým betonovým čelem s římsou. Šířka propustku je 14,26m. Výška přesypávky je 2,43m.

Propustek je zanesený, porostlý vegetací, přes římsu se vysypává zemní těleso. Koryto je suché.

nový stav:

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nový propustek bude z důvodů špatných odtokových poměrů tvořit ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku šikmým čelem.

Trouba bude výškově přizvednuta tak, aby nedocházelo k jejímu zanášení. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

SO 40-19-17 Most v km 11,353

Stávající stav:

Most v ev. km. 11,353 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10201006.

Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2005 prošel opravou, kdy byly provedeny sanační práce, nová mostní izolace vč. ochrany a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen. Most je jednopolový šikmý (65°) o kolmé světlosti 3,96m a šikmé 4,66m. Volná výška je 1,4m.

Nosná konstrukce je ocelobetonová deska působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované válcované nosníky I340d po 365mm. Celková tl. desky je 430mm, délka nosníků je 4,96m. Nosníky jsou uloženy na ocelové desky. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Most je šikmý a půdorysně zalomený o kolmé světlosti 3,96m a 3,99m. Levá část mostu je kolmá, pravá je šikmá, půdorysně zalomení na hraně levé a pravé části. Šířka původní NK je 8,38m.

Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené, v levé koleji kolejnice S49 na dřevěných pražcích. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,68 vlevo a 0,8m vpravo založený na vlastní opěře. Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 9,86m.

Na nosné konstrukci jsou lokální průsaky s výluhy. Deska je lokálně popraskaná. Opěry jsou popraskané s prosakující vodou a postupnými výluhy. Lokálně je beton vydrolen. Spodní stavba je místy porostlá vegetací.

Římsové nosníky jsou bez závad.

nový stav:

Na mostě nelze zajistit kolejové lože. Stávající tloušťka KL pod pražcem je 78mm. V novém stavu by byla tloušťka menší než 5 mm (v novém stavu je větší výška sestavy kolejového roštu a větší převýšení z důvodů zvýšení rychlosti). Spodní hranu NK nelze snížit, protože stávající kapacita mostního otvoru je nevyhovující a další zmenšení není přípustné. Niveletu nelze zvýšit kvůli pojezdne výšce přilehlého silničního nadjezdu (podjezdna výška silničního nadjezdu je už ve stávajícím stavu nevyhovující). Z těchto důvodů je navržena přestavba NK na NK s přímým upevněním kolejí.

Nová NK bude ŽB monolitická deska s úložnými prahy a uložení na ozub. Výška spodní hrany NK bude zachována. Kolejnice bude uchycena schváleným systémem přímého upevnění (např. DFF300). Přechodové oblasti budou tuhostně rozfázovány a zesíleny ztužujícími kolejnicemi.

Stávající zábradlí bude demontováno a znovu použito. Spodní stavba bude zachována a lokálně sanována. Opevnění bude pouze kolem křídel. Koryto bude bez úprav.

SO 40-19-18 Propustek v km 11,560

Stávající stav:

Propustek v ev. km 11,560 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok. ID 10203634

Propustek byl postaven v roce 1939. Nosná konstrukce je žb deska tl. 0,25m působící jako prostý nosník. Propustek je kolmý o světlosti 1,0m a volné výšce pod propustkem 1,4m.

Ukončení je svislým betonovým čelem, spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem a základy. Šířka NK je 14,0m. Výška přesypávka je min. 2,0m.

Beton spodní stavby a nosné konstrukce je porostlý vegetací, lokálně vydrolený. Přes římsu se vysypává zemní těleso.

nový stav:

Na základě diagnostického průzkumu bude provedena výměna NK. Vybourána bude stávající NK vč. ÚP. Na ponechanou opěrou bude provedena nová ŽB deska s ÚP. Kotvení bude vlepeným trnem. Ozub nebude prováděn, uložení bude na vrubový kloub - propustek poté bude fungovat jako rozepřený. Na desku bude poté provedena nová izolace a tvrdá ochrana. Nová křídla budou ŽB monolitická - svahová, tvaru „U“ a budou plynule navazovat na opěry. Ponechaná spodní stavba bude poté sanována. Opevnění kolem spodní stavby bude kamennou dlažbou do betonu.

Koryto bude bez úprav.

SO 40-19-19 Propustek v km 12,041

Stávající stav:

Propustek v ev. km 12,041 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10194367 (Milotický potok).

Propustek byl postaven v roce 1936. Jedná se o půlkruhovou betonovou klenbu tl. 0,5m o světlosti 2,0m. Volná výška pod propustkem je 1,65m. Spodní stavba je masivní, betonová. Na obou stranách je klenba ukončena kolmým čelem. Výška přesypávky je 0,85m. Šířka původní klenby je 8,15m. V roce 2006 byl propustek rozšířen o nové čela šířky 0,8m, které byly přibetonovány před původní čela. Celková šířka klenby je 10,55m. Na výtoku se nachází na čele dřevěný záklop sloužící jako zpětná klapa (ochrana před povodněmi). Na vtoku se nachází ocelové potrubí na konzolách kotvených do čela.

Vnitřní (původní) část klenby obsahuje velké množství trhlin, prúsaků a výluh. Trhliny jsou jak podélné, tak příčné, velikosti až několika centimetrů. Hlavní trhlina je v cca polovině šíři mostu a vede přes celou klenbu. Beton degraduje, místy vydrolený.

Koryto je suché

nový stav:

Z propustku bude odstraněn kolejový rošt, lože vč. zásypu a vnitřní část klenby (původní část) bude vybourána. Nové čela budou ponechány. Nová nosná konstrukce bude stejného tvaru a umístění jako stávající a bude plynule napojena na ponechané čela – průtočná plocha bude beze změny. Nová klenba bude ŽB monolitická a bude spojena vlepenými trny s ponechanými částmi propustku (do čel). Na klenbu bude poté provedena nová hydroizolace vč. ochrany, zásyp a nový žel. svršek. Vnitřní část klenby bude bez dilatace, původní část vč. nové bude jeden celek.

Zábradlí, římsy, potrubí, konzoly, dřevěný záklop bude bez úprav. Kolem čel bude proveden pás šířky 0,5m z kamenné dlažby do betonu.

Prostorová poloha a tvar propustku bude beze změny.

SO 40-19-20 Propustek v km 12,533

Stávající stav:

Propustek v ev. km 12,533 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10187567.

Propustek byl postaven v roce 1933. Betonový trubní propustek DN1000 (osmihranná trouba) je ukončen na vtoku i výtoku kolmým betonovým čelem s římsou. Šířka propustku je 14,00m. Výška přesypávky je 2,32m. Na výtoku byla provedena oprava čela s doplněním o zpětnou klapu a zpevněním z kamenné dlažby do betonu.

Propustek je porostlý vegetací, přes římsu se vysypává zemní těleso. Na vtoku je betonové čelo zdegradované.

nový stav:

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nová trouba bude shodných rozměrů a ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku svislými průčelními zídками.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

Protipovodňová opatření na výtokové straně (zpětná klapa na čelní zídce) zůstanou zachována.

SO 40-19-22 Most v km 13,379

Stávající stav:

Most v ev. km. 13,379 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10201006.

Most byl postaven v roce 1936 v roce 2009 prošel opravou, kdy byly provedeny sanační práce, nová mostní izolace vč. ochrany a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen. Most je jednopolový, kolmý o světlosti 3,0m a volné výšce 1,15m.

Nosná konstrukce je ocelobetonová deska působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované válcované nosníky I280d po 440mm. Celková tl. desky je 310mm, délka nosníků je 3,70m. Nosníky jsou uloženy na ocelové desky. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Most je kolmý o světlosti 3,0m. Šířka původní NK je 8,75m.

Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,54 vlevo a 0,71m vpravo založený na vlastní opěře. Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 10,00m.

Na nosné konstrukci jsou mírné průsaky. Opěry jsou popraskané, v dolní části opěr je vypadlá omítka (původní sanace).

nový stav:

Na mostě nelze zajistit kolejové lože. Stávající tloušťka KL pod pražcem je 150mm. V novém stavu by byla tloušťka menší než 5 mm (v novém stavu je větší výška sestavy kolejového roštu vč. použití bet. pražců namísto dřevěných a větší převýšení z důvodů zvýšení rychlosti). Spodní hranu NK nelze snížit, protože stávající kapacita mostního otvoru je

nevyhovující a další zmenšení není přípustné. Niveletu nelze zvýšit kvůli pojezdne výšce přilehlého silničního nadjezdu (podjezdná výška silničního nadjezdu je už ve stávajícím stavu nevyhovující). Z těchto důvodů je navržena přestavba NK na NK s přímým upevněním kolejí.

Nová NK bude ŽB monolitická deska s úložnými prahy a uložením na ozub. Výška spodní hrany NK bude zachována. Kolejnice bude uchycena schváleným systémem přímého upevnění (např. DFF300). Přechodové oblasti budou tuhostně rozfázovány a zesíleny ztužujícími kolejnicemi.

Stávající zábradlí bude demontováno a znovu použito. Spodní stavba bude zachována a lokálně sanována. Sanace na styku opěry a koryta bude provedena betonem s vlepenými trny a kari sítí. Opevnění bude pouze kolem křídel. Koryto bude bez úprav.

SO 40-19-23 Propustek v km 13,727

Stávající stav:

Propustek v ev. km 13,727 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10192495.

Propustek byl postaven v roce 1936 a v roce 2006 prošel opravou, kdy byly provedeny sanační práce a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen.

Nosná konstrukce je ocelobetonová deska tl. 0,19m působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované kolejnice délky 2600mm po 200mm. Kolejnice jsou uloženy na zabetonovanou kolejnici v úložném prahu. Propustek je kolmý o světlosti 2,0m a volné výšce pod propustkem 2,25m. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a svahovými křídly. Šířka původní NK je 8,70m.

Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,8m vpravo i vlevo založený na vlastní opěře a základu až za svahovým křídlem. Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 10,30m. Na pravé straně je ocelové potrubí na konzolách kotvených do čela.

Na podhledu NK jsou lokální průsaky a výluhy, zvláště na styku nové římsového nosníku a původní desky. Lokálně chybí krycí vrstva a je obnažen ocelový nosník, který koroduje. Dále zatéká na opěry v místě uložení desky na opěry.

nový stav:

Propustek je již po opravě. V rámci stavby bude provedena pouze nová izolace a provedení drenáže za rubem opěr. Spodní stavba a nosná konstrukce bude pouze lokálně sanována. Kolem křídel bude provedeno opevnění kamennou dlažbou. Koryto bude bez úprav.

Propustek vyhoví na přechodnost D4/160.

SO 40-19-24 Propustek v km 14,160

Stávající stav:

Propustek v ev. km 14,160 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10205813.

Propustek byl postaven v roce 1936. Betonový trubní propustek DN1000 (osmihranná trouba) je ukončen na vtoku i výtoku kolmým betonovým čelem s římsou. Šířka propustku je 11,79m. Výška přesypávky je 1,64m.

Propustek je porostlý vegetací, přes římsu se vysypává zemní těleso, čela degradují.

nový stav:

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nová trouba bude shodných rozměrů a to ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku šikmými čely.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

SO 40-19-25 Propustek v km 14,968

Stávající stav:

Propustek v ev. km 14,968 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10197431 (Loučský potok).

Propustek byl postaven v roce 1936. Železobetonový trubní propustek DN800 je ukončen na vtoku i výtoku kolmým betonovým čelem s římsou. Šířka propustku je 9,82m. Výška přesypávky je 0,97m.

Propustek je porostlý vegetací, přes římsu se vysypává zemní těleso. Koryto je suché

nový stav:

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nový propustek bude z důvodů špatných odtokových poměrů tvořit ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku svislými průčelními zídками.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

SO 40-01-12 Silniční nadjezd km 11,336 - úprava zábran proti dotyku

Stávající stav:

Silniční nadjezd je umístěn u nástupiště ve stanici Špičky. Je opatřen vodorovnými protidotykovými zábranami a silničním zábradelním svodidlem. Ze spodní části jsou umístěny odrazné tyče. Nadjezd je majetkem Správy silnic Olomouckého kraje.

nový stav:

Vodorovné protidotykové zábrany budou demontovány a nahrazeny novými svislými protidotykovými zábranami s plnou výplní do výšky zábradlí a utěsněním u římsy dle ČSN 736223. Zábrany budou umístěny z venkovní strany zábradelního svodidla. zábradelní svodidlo bude zachováno.

SO 40-01-13 Silniční nadjezd km 13,403 - úprava zábran proti dotyku

Stávající stav:

Silniční nadjezd je umístěn za stanicí Milotice směrem k Hustopečím nad Bečvou. Je opatřen novými protidotykovými svislými zábranami s plnou výplní do výšky zábradlí. Zespolu jsou umístěny odrazné tyče nad trolejemi. Nadjezd je majetkem obce Milotice.

Nadjezd je ve výškovém zakružovacím oblouku, zábrany jsou vodorovné. Vyjma vzdálenosti spodního profilu od římsy splňují zábrany současně platné normy a předpisy.

nový stav:

Svislé protidotykové zábrany budou zachovány a budou ve spodní části pouze doplněny zatěsněním tak, aby bylo zabráněno dotyku vodního paprsku s trolejemi (mostovka nadjezdu je spádována střechovitě na obě strany).

Trakční vedení a ukolejnění

SO 40-01-01 Teplice n. Bečvou – Hustopeče n. Bečvou, úprava trakčního vedení

Popis stávajícího stavu

Na trati č. 308 je v současné době v provozu stejnosměrná trakční soustava 3kV DC provedená typovou sestavou „J“. Trakční vedení (TV) bylo postaveno v roce 1957-1960.

Doposud neproběhla celková oprava tohoto úseku. Trakční vedení procházelo pouze opravnými pracemi. Opravné práce TV jsou řešeny pouze v rámci staveb rekonstrukcí kolejí a po dílčích úsecích. **Celkový stav stávajícího systému TV je v horizontu 5-10 let neprovozuschopný a hrozí havarijný stav.**

Na dotčeném úseku Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo) proběhly v předchozích letech stavby rekonstrukčních a opravných prací v km cca 8,300 – 12,600.

Popis nového stavu:

Se správcem trakčního vedení bylo dohodnuto, že rozsah oprav trakčního vedení bude uvažován s respektováním zadávacích podmínek v profesi „Trakční vedení“ výše uvedené stavby. V zásadě se jedná o kompletní výměnu trakčních podpěr, systémů trakčního vedení a zesilovacího vedení v žkm cca 12,340 – 15,000 traťového úseku Hranice na Moravě město – Hustopeče nad Bečvou. V oblasti zastávky Černotín v km cca 7,785 po km 8,140 budou postaveny nové podpěry. Vodiče v tomto úseku (km 7,785-8,140) budou zachovány stávající s převěšením na nové podpěry. Od žkm 8,140 po žkm 12,600 budou zachovány stávající podpěry trakčního vedení včetně vodičů nosných lan a trolejových drátů. Kilometrické polohy jsou určeny jednak rozsahem úprav kolejového svršku a jednak již provedenými opravnými pracemi v profesi trakčního vedení. Níže jsou uvedeny zásady pro návrh nového trakčního vedení, na kterých se projektant dohodl se správcem trakčního vedení.

Prostorové uspořádání trakčního vedení pod umělými stavbami musí vyhovovat průjezdnému průřezu železniční trati, vzdušným vzdálenostem odvozených od napěťové soustavy a výšce trolejového vodiče (min. 5100mm nad TK).

V místech, kde nelze dosáhnout nebo nelze provést ochranu před dotykem živých částí TV předepsanou vzdáleností, je nutné provést jiným způsobem, například zábranou.

Trakční vedení bude konstruováno pro výhledovou maximální rychlost v hlavních dopravních kolejích 130 km/hod., s přídatnými lany.

Řešení změny výšky troleje na lomech nivelety koleje a pod mostními konstrukcemi bude navrženo ve smyslu čl. 5.10.3. ČSN EN 50 119 ed.2, tabulka 11

Systémy TV budou kompenzovány při zásadě plné kompenzace pro hlavní dopravní koleje. Hlavní koleje budou trolejované svislou řetězovkou, plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 15 kN bez přídatných lan. Průřezy vodičů jsou pro trolejový drát 150 mm² Cu a nosné lano 120 mm² Cu.

V hlavních sestavách bude navrženo kotvení v poměru 1:3 pomocí kladkostroje s rohatkou.

V celém opravovaném úseku je uvažováno s lanem zesilovacího vedení 1x 120mm² Cu. V místech traťového úseku, kde již došlo k opravě TV a zůstalo zachováno zesilovací vedení typu 1x 240mm² AlFe 6, bude toto z důvodu jednotnosti nahrazeno také lanem 1x 120mm² Cu.

SO 40-01-02 Teplice n. Bečvou – Hustopeče n. Bečvou, ukolejnění kovových konstrukcí

Ukolejnění kovových konstrukcí

Popis stávajícího stavu

Na dotčeném úseku Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo) proběhly v předchozích letech stavby rekonstrukčních a opravných prací v km cca 8,300 – 12,600. V rámci těchto bylo zrekonstruováno i ukolejnění podpěr trakčního vedení, zábradlí mostních konstrukcí, silničních nadjezdů aj. V části traťového úseku uvažovaného v rámci této stavby je ukolejnění stávající, z počátku 2. poloviny 20. století.

Popis nového stavu

Ukolejnění trakčních podpěr a ostatních kovových konstrukcí bude řešeno v rozsahu oprav trakčního vedení uvedených výše. Provedení bude v souladu s požadavky ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 341530 ed.2, ČSN EN 50122-1, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek, v odůvodněných případech skupinové ukolejnění pomocí ukolejňovacího lana.

V místech již provedených opravných prací na TV, kde bude uvažováno s opravou kolejového svršku, je navrženo odpojení ukolejňovacího lana od kolejnice po dobu prací na kolejovém svršku. Následně po ukončení těchto prací budou tyto lana pro ukolejnění podpěr TV aj. připojeny zpět na nové kolejnice obou traťových kolejí.

Osvětlení

SO 40-06-01 zast. Černotín, úprava venkovního osvětlení

stávající stav:

Venkovní osvětlení zastávky je původní a je provedeno pomocí výbojkových svítidel umístěných na stávajících perónních stožárcích (16ks). Stav stožárků a svítidel je odpovídající době zřízení a již nesplňuje předepsané normové požadavky a hodnoty.

nový stav:

Bude provedena výměna stávajícího osvětlení nástupišť zastávky. Osvětlení bude zajištěno sklopnými stožárky výšky 6m osazenými svítidly LED a bude ovládáno ručně (místně) nebo automaticky přes soumrakový spínač v kombinaci se spínacími astrohodinami pro možnost jeho vypnutí v době, kdy na zastávce nezastavují vlaky, tj. v době delšího dopravního klidu.

Osvětlení přístupových cest (schodů) na nástupiště zastávky v obou směrech bude řešeno sklopnými stožárky o výšce 6m. Ukolejnění stávajících osvětlovacích stožárků bude zrušeno a nové OS budou umístěny mimo prostor ohrožení trakčním vedením (dále jen POTV). Umístění OS vůči stávajícímu systému TV posoudí z pohledu ukolejnění odborný projektant TV. Projektant provede posouzení řešení vůči platným normám ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. V rámci projektu bude zpracována úprava schématu KSU a TP. Pozn. – zastávka má na přípoje NN oddělovací transformátor.

SO 40-06-03 zast. Špičky, úprava venkovního osvětlení

stávající stav:

Venkovní osvětlení zastávky je původní a je provedeno pomocí výbojkových svítidel umístěných na stávajících perónních stožárcích (16ks). Stav stožárků a svítidel je odpovídající době zřízení a již nesplňuje předepsané normové požadavky a hodnoty.

nový stav:

Bude provedena výměna stávajícího osvětlení nástupišť zastávky. Osvětlení bude zajištěno sklopnými stožárky výšky 6m osazenými svítidly LED a bude ovládáno ručně (místně) nebo automaticky přes soumrakový spínač v kombinaci se spínacími astrohodinami pro možnost jeho vypnutí v době, kdy na zastávce nezastavují vlaky, tj. v době delšího dopravního klidu. Osvětlení přístupových cest (schodů) na nástupiště zastávky v obou směrech bude řešeno sklopnými stožárky o výšce 6m. Ukolejnění stávajících osvětlovacích stožárků bude zrušeno a nové OS budou umístěny mimo prostor ohrožení trakčním vedením (dále jen POTV). Umístění OS vůči stávajícímu systému TV posoudí z pohledu ukolejnění odborný projektant TV. Projektant provede posouzení řešení vůči platným normám ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. V rámci projektu bude zpracována úprava schématu KSU a TP *Pozn. – zastávka má na přípoje NN oddělovací transformátor.*

Přechod přes koleje pro cestující bude zrušen, odpadá i požadavek na osvětlení přechodu.

SO 40-06-05 zast. Milotice nad Bečvou, úprava venkovního osvětlení

stávající stav:

Venkovní osvětlení zastávky je původní a je provedeno pomocí výbojkových svítidel umístěných na stávajících upravovaných stožárech typu JŽ (12ks) a jednoho pozičního výbojkového svítidla na budově zastávky. Stav stožárů a svítidel je odpovídající době zřízení a již nesplňuje předepsané normové požadavky a hodnoty.

nový stav:

Bude provedena výměna stávajícího nevyhovujícího osvětlení nástupišť zastávky včetně pozičního svítidla na rohu budovy, které již neodpovídají normovým požadavkům a hodnotám platné legislativy. Z pohledu koncepce stavby, navržené osvětlení zajistí minimálně takovou osvětlenost a rovnoměrnost, kterou požadovala norma platná v době výstavby. Současné řešení osvětlení na zastávce je navíc zcela atypické (použity stožáry JŽ14 zkracované na výšku 10m), provozovatel proto požaduje použít technické řešení jako na zastávkách Černotín a Špičky s využitím stávajících kabelových tras. Pro zachování jednotné koncepce bude osvětlení zajištěno sklopnými stožárky výšky 6m osazenými svítidly LED, jejichž počet bude odpovídat jejich výšce a potřebě osvětlenosti. Osvětlení bude ovládáno ručně (místně) nebo automaticky přes soumrakový spínač v kombinaci se spínacími astrohodinami pro možnost jeho vypnutí v době, kdy na zastávce nezastavují vlaky, tj. v době delšího dopravního klidu. Osvětlen bude rovněž

prostor před objektem zastávky (přístupová cesta). Dva stávající stožáry JŽ v zahradě u VB budou zrušeny. Ukolejnění stávajících osvětlovacích stožárků bude zrušeno a nové OS budou umístěny mimo prostor ohrožení trakčním vedením (dále jen POTV). Umístění OS vůči stávajícímu systému TV posoudí z pohledu ukolejnění odborný projektant TV. Projektant provede posouzení řešení vůči platným normám ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. V rámci projektu bude zpracována úprava schématu KSU a TP. *Pozn. – zastávka **nemá** na přípojce NN oddělovací transformátor.*

Pozemní objekty

V rámci stavby se jedná o drobnější úpravy stávajících zastávek Černotín, Špičky a Hustopeče, které se projektují v rámci následujících objektů.

SO 40 -16–02.2 zast. Černotín, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující

SO 40 -16–03.2 zast. Špičky, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující

SO 40-15-01 Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, úprava budovy v zast. Milotice

SO 40-15-02 Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, přístřešky pro cestující v zastávce Milotice

Ve všech zastávkách se dispozice stávajících budov podřizuje nové technologii, která se v rámci stavby do budov umisťuje. Samostatným objektem tak zůstává pouze přístřešek na nástupišti v Hustopečích.

d) zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace.

Z podstaty opravných prací bude stavba umístěna na stávajícím drážním tělese dle schváleného záměru stavby.

A.8 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb

Předčasné užívání staveb (resp. SO a PS) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby a po technické stránce rovněž souvisí s provedením technicko – bezpečnostních zkoušek u provozních souborů a stavebních objektů, u kterých jsou tyto zkoušky požadovány.

Charakter stavby vyžaduje postupné předávání dokončených, funkčních PS a SO a jejich částí do provozu a to v závislosti na navržených stavebních postupech, uvedených v části projektu F. Zásady organizace výstavby. Navrhovaným postupům výstavby byl současně přizpůsoben i návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení jednotlivých PS a SO.

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu, při zachování provozu na vedlejší koleji. Rozhodujícím termínem pro uvedení PS nebo SO do provozu je ukončení výluky koleje. Dokončovací práce budou prováděny za provozu.

Do předběžného provozu budou uvedeny části PS a SO zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, železničního spodku a svršku, trakčního vedení, napájecího zařízení, kabelová silnoproudá vedení a mostní objekty. Před uvedením jednotlivých PS resp. SO do provozu je nutno provést potřebná měření, zkoušky, revize a zkušební provoz. Podmínky a rozsah technicko bezpečnostní zkoušky a zkušební provoz určuje vyhl. 177/95 Sb. Zkoušky a kontrolní měření pro kvalitu díla určují TKP.

V rámci stavby nejsou uvažovány dočasné objekty

A.9 SO a PS podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce

Příslušné objekty a provozní soubory, podléhající přezkoušení, jsou stanoveny v základních profesních předpisech a normách.

Pokud se jedná o určená technická zařízení ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o drahách, která podléhají dozoru dle zákona, je vždy nezbytné pro konstrukci, výrobu a provoz dodržet požadavky vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu, určených technických zařízení a jejich konkretizace. Přitom zhotovitel může předat určená technická zařízení jen s jejich platným průkazem způsobilosti, který zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad. Taxativní výčet zařízení, podléhajících dozoru dle zákona stanoví vyhláška č. 100/1995 Sb., podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení.

Z uvedeného vyplývá, že se jedná o PS a SO následujícího charakteru:

- Zabezpečovací zařízení
- Sdělovací zařízení
- Silnoproudá technologie a vedení
- Slaboproudá vedení
- Trakční vedení

Podle zákona č. 266/1994 Sb. se před zahájením zkušebního provozu na částech stavby provede technickobezpečnostní zkouška. Podmínky a rozsah této zkoušky a zkušebního provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb., hlava třetí (Stavební a technický řád drah).

Kromě výše uvedených určených technických zařízení bude technicko bezpečnostní zkouška provedena:

- Železniční svršek (geometrická poloha koleje)
- Nástupiště
- Mostní objekty

A.10 Přehled vlastníků a správců hmotných investičních prostředků

Veškeré zařízení stavby, které budou před zahájením vlastních stavebních prací odstraněny jsou ve vlastnictví i správě společnosti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1. A až na níže uvedené výjimky se tato společnost stane i budoucím vlastníkem a správcem nových zařízení a staveb.

Výjimkou jsou pouze vyvolané stavby nebo legislativou a dotčenými orgány vyžadovaná opatření:

SO 40-16-01.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadby.

Stávajícím vlastníkem zeleně, která bude odstraněna je společnost SŽDC, a.s., popř. příslušné obce, které vyslovili souhlas s odstraněním zeleně v nezbytném rozsahu. Novým vlastníkem zeleně vysázené v režimu náhradních výsadeb budou obce. Zeleň bude vysázena na pozemcích v jejich vlastnictví.

SO 40-01-12 Silniční nadjezd km 11,336 - úprava zábran proti dotyku

V rámci tohoto SO dojde k úpravě již provedených protidotykových zábran na nadjezdu ve vlastnictví Správy a údržby silnic Olomouckého kraje. Souhlas s provedením prací je vysloven ve smlouvě o právu provést stavbu mezi stavebníkem a Správou silnic Olomouckého Kraje.

SO 40-01-13 Silniční nadjezd km 13,403 - úprava zábran proti dotyku

V rámci tohoto SO dojde k úpravě již provedených protidotykových zábran na nadjezdu ve vlastnictví obce Milotice. Souhlas s provedením prací je vysloven ve smlouvě o právu provést stavbu mezi stavebníkem a obcí.

SO 40-06-08 Přeložky ČEZ Distribuce a.s.

Přeložky podzemních vedení nn jsou vyvolané úpravami na žel. spodku. Přeložky si na základě smlouvy majitele sítí ČEZ a.s. se SŽDC zajistí sám majitel sítě. Jediná kolize v rámci stavby s podzemním vedením je v km 11.320.

Přehled vlastníků hmotných investičních prostředků:

Číslo PS, SO	Část dokumentace / název PS, SO	Budoucí vlastník
	TECHNOLOGICKÁ ČÁST	
D.1	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení	
PS 40-28-01	Doplnění SZZ Hranice na Moravě město	SŽDC,s.o.
PS 40-28-02	Doplnění SZZ Hustopeče nad Bečvou	SŽDC,s.o.
D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)	
PS 40-28-03	Oprava TZZ Hustopeče n.B. - Hranice n. M. město	SŽDC,s.o.
PS 40-28-03.1	Výstavba PZS v km 12,970 – investiční akce	SŽDC,s.o.
PS 40-28-03.3	Výstavba PZS v km 7,970 – investiční akce	SŽDC,s.o.
PS 40-28-04	Kódování kolejových úseků – investiční akce	SŽDC,s.o.
D.2.	ŽELEZNIČNÍ SĎELOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	
PS 40-14-01	Hustopeče n.B. - Hranice n.M. Město, TK	
D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)	
PS 40-14-11	Oprava Informačního zařízení	SŽDC,s.o.
E	STAVEBNÍ ČÁST	
E.1.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	
E.1.1.	Železniční svršek a spodek	
SO 40-17-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový svršek	SŽDC,s.o.
SO 40-17-01 .1	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový svršek	
SO 40-17-01 .2	Vystroj Trati	
SO 40-17-02	zast. Černotín - přechod pro pěší a zpevněné plochy	SŽDC,s.o.
SO 40-17-04	zast. Milotice n. Bečvou - přechod pro pěší a zpevněné plochy	SŽDC,s.o.
SO 40-16-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový spodek	SŽDC,s.o.
SO 40-16-01.1	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový spodek	
SO 40-16-01.2	Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba	
SO 40-16-02	zast. Černotín, nástupiště	SŽDC,s.o.
SO 40-16-02.1	zast. Černotín, nástupiště	
SO 40-16-02.2	zast. Černotín, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující	
SO 40-16-03	zast. Špičky, nástupiště	SŽDC,s.o.
SO 40-16-03.1	zast. Špičky, nástupiště	
SO 40-16-03.2	zast. Špičky, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující	

SO 40-16-04	zast. Milotice nad Bečvou, nástupiště	SŽDC,s.o.
E.1.4.	Mosty, propustky, zdi	
SO 40-19-08	Propustek v km 8,873 - zrušení	SŽDC,s.o.
SO 40-19-09	Propustek v km 9,343	SŽDC,s.o.
SO 40-19-12	Propustek v km 10,12	SŽDC,s.o.
SO 40-19-13	Propustek v km 10,415	SŽDC,s.o.
SO 40-19-14	Propustek v km 10,643 - zrušení	SŽDC,s.o.
SO 40-19-15	Propustek v km 10,843	SŽDC,s.o.
SO 40-19-16	Propustek v km 11,019	SŽDC,s.o.
SO 40-19-17	Most v km 11,353	SŽDC,s.o.
SO 40-19-18	Propustek v km 11,560	SŽDC,s.o.
SO 40-19-19	Propustek v km 12,041	SŽDC,s.o.
SO 40-19-20	Propustek v km 12,533	SŽDC,s.o.
SO 40-19-22	Most v km 13,379	SŽDC,s.o.
SO 40-19-23	Propustek v km 13,727	SŽDC,s.o.
SO 40-19-24	Propustek v km 14,160	SŽDC,s.o.
SO 40-19-25	Propustek v km 14,968	SŽDC,s.o.
SO 40-01-12	Silniční nadjezd km 11,336 - úprava zábran proti dotyku	SSOK
SO 40-01-13	Silniční nadjezd km 13,403 - úprava zábran proti dotyku	Milotice n. Bečvou
E.2.	Pozemní stavební objekty	
SO 40-15-01	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, úprava budovy v zast. Milotice	SŽDC,s.o.
SO 40-15-02	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, přístřešky pro cestující v zastávce Milotice	SŽDC,s.o.
E.3.	Trakční a energetické zařízení	
E.3.1	Trakční vedení	
SO 40-01-01	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, úprava trakčního vedení	SŽDC,s.o.
E.3.6	Přeložky a úpravy silnoprůdých zařízení	
SO 40-04-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou přeložky kabelového rozvodu 6 kV	SŽDC,s.o.
SO 40-06-01	zast. Černotín, úprava venkovního osvětlení	SŽDC,s.o.
SO 40-06-02	zast. Černotín, úprava rozvodů nn	SŽDC,s.o.
SO 40-06-03	zast. Špičky, úprava venkovního osvětlení	SŽDC,s.o.
SO 40-06-04	zast. Špičky, úprava rozvodů nn	SŽDC,s.o.
SO 40-06-05	zast. Milotice nad Bečvou, úprava venkovního osvětlení	SŽDC,s.o.
SO 40-06-06	zast. Milotice nad Bečvou, úprava rozvodů nn	SŽDC,s.o.
SO 40-06-07	zast. Milotice nad Bečvou, úprava přípojky nn	SŽDC,s.o.
E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí	
SO 40-01-02	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, ukolejnění kovových konstrukcí	SŽDC,s.o.
E.3.9.1	Přeložky a úpravy silnoprůdých vedení mimodrážních	
SO 40-06-08	Přeložky ČEZ Distribuce a.s.	ČEZ a.s.

A.11 Informace k dodržení obecných požadavků na výstavbu

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

Řešení nástupišť je navrženo v souladu s národní legislativou – vyhláškou č.398/2009 a to včetně sklonu přístupového chodníku (max. 8,33%) až po majetkovou hranici pozemku ve vlastnictví stavebníka. Navazující komunikace zůstává ve stávajícím sklonu. Přístupový chodník je navíc napojen na komunikaci jiného vlastníka.

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

ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.

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

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

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

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

A.12 Členění projektové dokumentace

e) vyšší členění projektové dokumentace

Členění dokumentace respektuje předepsanou skladbu dokumentace pro stavební řízení dle přílohy č.5 vyhl. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.2. Provozní a dopravní technologie

B.3. Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí

B.3.2. Odpadové hospodářství

B.3.3. Akustická studie

B.3.4. Podrobný biologický průzkum území stavby

B.3.5. Dendrologický průzkum

B.4.1. Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

B.4.2. Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energ. vedení

B.5. Energetické výpočty - *neobsazeno*

B.6. Protikoroze ochrana

B.7. Graf dynamického průběhu rychlostí

B.8. Dopravní opatření

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

B.10. Úspora energie a ochrana tepla - *neobsazeno*

B.11. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí - *neobsazeno*

B.12. Ochrana obyvatelstva - *neobsazeno*

B.13. Bezbariérové užívání - *neobsazeno*

B.14. Doplňková měření a průzkumy

- B.14.1 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum
- B.14.2 Doplňkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby - obsazeno v části
- B.14.3. Předkategorizace svrškového materiálu
- B.14.4 Kontaminace šterku kolejového lože
- B.14.5. Návrh konstrukce pražcového podloží
- B.15 Nezávislé posuzování bezpečnosti
 - B.15.1 Dokumentace procesu řízení rizik dle CSM
 - B.15.2 Zpráva o nezávislém posouzení bezpečnosti
- C. Celková situace stavby
 - C.1 Přehledná situace oblasti stavby
 - C.2 Koordinační situace stavby
 - C.3 Koordinační příčné řezy
- D. Technologická část
- E. Stavební část
- F. Zásady organizace výstavby
 - F.1 Technická zpráva
 - F.2 Situace zařízení staveniště
 - F.3 Časový postup prací
 - F.4 Schéma stavebních postupů
 - F.5 Bilance zemních hmot
 - F.6 Povodňový a havarijní plán stavby
 - F.7 Plán BOZP
 - F.8 Doklady POV
- G. Náklady stavby
 - G.1 Souhrnný rozpočet
 - G.2 Propočty jednotlivých SO a PS
- H. Doklady
 - H.1 Doklady o projednání s dotčenými orgány a dalšími účastníky řízení
 - H.2 Schvalovací a posuzovací protokol Záměru projektu
 - H.3 Územní rozhodnutí
 - H.4 Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, případně souhlas Drážního úřadu
 - H.5 Doklady o projednání se stavebníkem a odbornými útvary stavebníka
 - H.6 Závazná stanoviska dotčených orgánů a další doklady o jednání s dotčenými orgány a účastníky stavebního řízení
 - H.7 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí
 - H.8 Doklady o projednání s vlastníky pozemků, staveb nebo bytů a nebyt.prostor dotčených stavbou
 - H.9 Situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky
 - H.10 Prohlášení o shodě
- I. Geodetická dokumentace
 - I.1 Technická zpráva
 - I.2 Majetkoprávní část
 - I.3 Návrh vytyčovací sítě
 - I.4 Koordinační vytyčovací výkres
 - I.5 Obvod stavby
 - I.6 Geodetické a mapové podklady
- J. Dokumentace pro registr subsystémů
- K. Dokumentace pro posuzování shody

f) členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba je rozdělena z technického, funkčního a prostorového hlediska do 49 logických celků – stavebních objektů, provozních souborů nebo podobjektů. Každý celek je specifikován jedinečným číslem a jménem. Dále jsou SO/PS/podobjekty rozděleny v souladu s vyhláškou 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb na vyšší celky D. Technologická část a E. Stavební část a dále na podcelky.

g) změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni

Objektová skladba odpovídá aktualizovanému záměru stavby z 02/2015

Číslo PS, SO	Část dokumentace / název PS, SO
D	TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.1	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení
PS 40-28-01	Doplnění SZZ Hranice na Moravě město
PS 40-28-02	Doplnění SZZ Hustopeče nad Bečvou
D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
PS 40-28-03	Oprava TZZ Hustopeče n.B. - Hranice n. M. město
PS 40-28-03.1	Výstavba PZS v km 12,970
PS 40-28-03.3	Výstavba PZS v km 7,970
PS 40-28-04	Kódování kolejových úseků
D.2.	ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
PS 40-14-01	Hustopeče n.B. - Hranice n.M. Město, TK
D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
PS 40-14-11	Oprava Informačního zařízení
E	STAVEBNÍ ČÁST
E.1.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1.	Železniční svršek a spodek
SO 40-17-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový svršek
SO 40-17-01 .1	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový svršek
SO 40-17-01 .2	Vystroj Trati
SO 40-16-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový spodek
SO 40-16-01.1	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový spodek
SO 40-16-01.2	Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba
E.1.2.	Nástupišť
SO 40-16-02	zast. Černotín, nástupiště
SO 40-16-02.1	zast. Černotín, nástupiště
SO 40-16-02.2	zast. Černotín, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující
SO 40-16-03	zast. Špičky, nástupiště
SO 40-16-03.1	zast. Špičky, nástupiště
SO 40-16-03.2	zast. Špičky, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující
SO 40-16-04	zast. Milotice nad Bečvou, nástupiště

E.1.3.	Železniční přejezdy, přechody
SO 40-17-02	zast. Černotín - přechod pro pěší a zpevněné plochy
SO 40-17-04	zast. Milotice n. Bečvou - přechod pro pěší a zpevněné plochy
E.1.4.	Mosty, propustky, zdi
SO 40-19-08	Propustek v km 8,873 - zrušení
SO 40-19-09	Propustek v km 9,343
SO 40-19-10	Propustek v km 9,631 - zrušení
SO 40-19-11	Most v km 9,888
SO 40-19-12	Propustek v km 10,12
SO 40-19-13	Propustek v km 10,415
SO 40-19-14	Propustek v km 10,643 - zrušení
SO 40-19-15	Propustek v km 10,843
SO 40-19-16	Propustek v km 11,019
SO 40-19-17	Most v km 11,353
SO 40-19-18	Propustek v km 11,560
SO 40-19-19	Propustek v km 12,041
SO 40-19-20	Propustek v km 12,533
SO 40-19-21	Propustek v km 13,27
SO 40-19-22	Most v km 13,379
SO 40-19-23	Propustek v km 13,727
SO 40-19-24	Propustek v km 14,160
SO 40-19-25	Propustek v km 14,968
SO 40-01-12	Silniční nadjezd km 11,336 - úprava zábran proti dotyku
SO 40-01-13	Silniční nadjezd km 13,403 - úprava zábran proti dotyku
E.2.	Pozemní stavební objekty
SO 40-15-01	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, úprava budovy v zast. Milotice
SO 40-15-02	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, přístřešky pro cestující v zastávce Milotice
E.3.	Trakční a energetické zařízení
E.3.1	Trakční vedení
SO 40-01-01	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, úprava trakčního vedení
E.3.6	Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení
SO 40-04-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou přeložky kabelového rozvodu 6 kV
SO 40-06-03	zast. Špičky, úprava venkovního osvětlení
SO 40-06-04	zast. Špičky, úprava rozvodů nn
SO 40-06-05	zast. Milotice nad Bečvou, úprava venkovního osvětlení
SO 40-06-06	zast. Milotice nad Bečvou, úprava rozvodů nn
SO 40-06-07	zast. Milotice nad Bečvou, úprava přípojky nn
E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí
SO 40-01-02	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, ukolejnění kovových konstrukcí
E.3.9.1	Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních
SO 40-06-08	Přeložky ČEZ Distribuce a.s.

A.13 Seznam SO a PS s přímou vazbou na parametry interoperability

Z celkových 49 stavebních objektů a provozních souborů a podobjektů má 36 přímou vazbu na parametry interoperability. Nepatří mezi ně například provizorní řešení, lokální přeložky, typová řešení, pomocné objekty nebo některé drobné technologické provozní soubory. Tématem interoperability se zabývá samostatná část projektové dokumentace K. *Posuzování shody*. V následujícím seznamu jsou zvýrazněny SO/PS/podobjekty s přímou vazbou na parametry interoperability:

Číslo PS, SO	Část dokumentace / název PS, SO
	TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.1	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení
PS 40-28-01	Doplnění SZZ Hranice na Moravě město
PS 40-28-02	Doplnění SZZ Hustopeče nad Bečvou
D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
PS 40-28-03	Oprava TZZ Hustopeče n.B. - Hranice n. M. město
PS 40-28-03.1	Výstavba PZS v km 12,970 – investiční akce
PS 40-28-03.3	Výstavba PZS v km 7,970 – investiční akce
PS 40-28-04	Kódování kolejových úseků – investiční akce
D.2.	ŽELEZNIČNÍ SDELOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
PS 40-14-01	Hustopeče n.B. - Hranice n.M. Město, TK
D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
PS 40-14-11	Oprava Informačního zařízení
E	STAVEBNÍ ČÁST
E.1.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1.	Železniční svršek a spodek
SO 40-17-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový svršek
SO 40-17-01.1	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový svršek
SO 40-17-01.2	Vystroj Trati
SO 40-17-02	zast. Černotín - přechod pro pěší a zpevněné plochy
SO 40-17-03	zast. Špičky - přechod pro pěší a zpevněné plochy
SO 40-17-04	zast. Milotice n. Bečvou - přechod pro pěší a zpevněné plochy
SO 40-16-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový spodek
SO 40-16-01.1	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou - kolejový spodek
SO 40-16-01.2	Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba
SO 40-16-02	zast. Černotín, nástupiště
SO 40-16-02.1	zast. Černotín, nástupiště
SO 40-16-02.2	zast. Černotín, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující
SO 40-16-03	zast. Špičky, nástupiště
SO 40-16-03.1	zast. Špičky, nástupiště
SO 40-16-03.2	zast. Špičky, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující
SO 40-16-04	zast. Milotice nad Bečvou, nástupiště
E.1.4.	Mosty, propustky, zdi
SO 40-19-08	Propustek v km 8.873 - zrušení

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

Projekt stavby

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

SO 40-19-09	Propustek v km 9,343
SO 40-19-12	Propustek v km 10,12
SO 40-19-13	Propustek v km 10,415
SO 40-19-14	Propustek v km 10,643 - zrušení
SO 40-19-15	Propustek v km 10,843
SO 40-19-16	Propustek v km 11,019
SO 40-19-17	Most v km 11,353
SO 40-19-18	Propustek v km 11,560
SO 40-19-19	Propustek v km 12,041
SO 40-19-20	Propustek v km 12,533
SO 40-19-21	Propustek v km 13,27
SO 40-19-22	Most v km 13,379
SO 40-19-23	Propustek v km 13,727
SO 40-19-24	Propustek v km 14,160
SO 40-19-25	Propustek v km 14,968
SO 40-01-12	Silniční nadjezd km 11,336 - úprava zábran proti dotyku
SO 40-01-13	Silniční nadjezd km 13,403 - úprava zábran proti dotyku
E.2.	Pozemní stavební objekty
SO 40-15-01	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, úprava budovy v zast. Milotice
SO 40-15-02	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, přístřešky pro cestující v zastávce Milotice
E.3.	Trakční a energetické zařízení
E.3.1	Trakční vedení
SO 40-01-01	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, úprava trakčního vedení
E.3.6	Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení
SO 40-04-01	Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou přeložky kabelového rozvodu 6 kV
SO 40-06-01	zast. Černotín, úprava venkovního osvětlení
SO 40-06-02	zast. Černotín, úprava rozvodů nn
SO 40-06-03	zast. Špičky, úprava venkovního osvětlení
SO 40-06-04	zast. Špičky, úprava rozvodů nn
SO 40-06-05	zast. Milotice nad Bečvou, úprava venkovního osvětlení
SO 40-06-06	zast. Milotice nad Bečvou, úprava rozvodů nn
SO 40-06-07	zast. Milotice nad Bečvou, úprava přípojky nn
E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí
SO 40-01-02	Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, ukolejnění kovových konstrukcí
E.3.9.1	Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních
SO 40-06-08	Přeložky ČEZ Distribuce a.s.

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

Projekt stavby

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

A.14 Předpokládané lhůty výstavby

Předpokládá se, že stavební práce budou probíhat od srpna 2015 do června 2016.

V Olomouci, březen 2015

Vypracoval: Ing. Jiří Malina
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.