



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava






Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

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

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

OBJEDNATEL		 <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> v zastoupení: SZDC, s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ 	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ 	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ 	ING. LUMÍR HOLEŠOVSKÝ 
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: BYSTRICE P. HOST.	OBEC: DLE. PŘÍLOH
<b>"Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem"</b>		ZAK. ČÍSLO MCO 17-015-232-PD
		ÚČEL PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE
		DATUM LISTOPAD 2017
		FORMÁT
		MĚŘÍTKO
Souhrnná technická zpráva - textová část		ČÁST B POŘ.Č.

## **Přípravná dokumentace stavby**

# **„ Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem “**

## **B. Souhrnná technická zpráva – textová část**

## B. Souhrnná technická zpráva - - textová část

### Obsah

<b>B.1 Popis území stavby .....</b>	<b>3 - 16</b>
<b>B.2 Celkový popis stavby .....</b>	<b>16 - 57</b>
<b>B.3 Připojení na technickou infrastrukturu .....</b>	<b>57 - 58</b>
<b>B.4 Dopravní řešení .....</b>	<b>58 - 59</b>
<b>B.5 Řešení vegetace a souvisejících terenních úprav .....</b>	<b>59 - 60</b>
<b>B.6 Popis vlivů na životní prostředí a jeho ochrana .....</b>	<b>60 - 63</b>
<b>B.7 Ochrana obyvatelstva .....</b>	<b>63 - 64</b>
<b>B.8 Zásady organizace výstavby .....</b>	<b>64 - 65</b>
<b>B.9 Energetická bilance .....</b>	<b>65</b>
<b>B.10 Legenda použitých zkratk .....</b>	<b>65</b>

## B. Souhrnná technická zpráva

### B.1 Popis území stavby

#### a) charakteristika stavebního pozemku

Posuzovaný stavební záměr je situován na stávající železniční trať č. 303 (číslování dle knižního řádu) Valašské Meziříčí – Kojetín. Organizování a provozování drážní dopravy na trati Kojetín – Valašské Meziříčí je dle předpisu SŽDC D1a trať je jednokolejná a neelektrizována. Část stavby dotčená kolejovými úpravami je situována v intravilánu města (v Žst. Bystřice pod Hostýnem). V úsecích Holešov – Bystřice pod Hostýnem a Bystřice pod Hostýnem – Osíčko (kabelové vedení) prochází volnou krajinou zejména s polními a lučními ekosystémy.

Klima zájmové lokality je dáno zejména geografickým umístěním v podhůří Hostýnsko-vsetínské hornatiny a nadmořskou výškou, která se pohybuje okolo 225 - 382 m n. m. Dotčená lokalita leží podle mapy klimatických oblastí Československa (Quitt, 1971) v mírně teplých oblastech MT7, MT9 a MT10.

Z geomorfologického hlediska (Demek et al., 1987) se zájmová lokalita nachází v geomorfologickém celku Podbeskydská pahorkatina, podcelku Kelčská pahorkatina.

Území zájmové lokality náleží do povodí Dunaje a úmoří Černého moře. Nejvýznamnějšími toky v této oblasti jsou Rusava a Bystřička. Železniční trať přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q100 těchto vodních toků.

Záměr není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Část předmětné trati zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

V bezprostřední blízkosti posuzovaného stavebního záměru se nenachází zvláště chráněná území. Předmětný úsek trati nepřichází do kontaktu s územím soustavy NATURA 2000.

Železnice se nachází ve Zlínském kraji.

Partie kolem trati jsou zastavěny, jednotlivé obce na sebe těsně nenavazují, jsou propojeny silnicemi druhé a třetí třídy a právě pojednávanou železniční tratí. Spojuje větší města – Holešov, Bystřice pod Hostýnem a Valašské Meziříčí. Trať umožňuje přímé napojení obcí a dalších blízkých obcí na města Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí a dále na celou železniční síť.

Stavební záměr se z převážné většiny nachází v ochranném pásmu dráhy na drážních pozemcích, v některých případech pak na pozemcích obcí, případně zasahuje do pozemků soukromých vlastníků, s těmito je vedeno jednání o zásahu do jejich pozemků.

Výrazně převažuje osobní doprava nad nákladní dopravou.

#### **Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy v GVD 2017:**

Rozsah pravidelné dopravy je platný pro pracovní den, o víkendu je rozsah dopravy menší.

### a) Traťový úsek Holešov – Bystřice pod Hostýnem

- Směr Holešov – Bystřice pod Hostýnem

Os	Sp	Mn
16	0	1

4 končící Os a 1 Mn ze směru od Holešova (Mn jede v Po, St, Pá).

- Směr Bystřice pod Hostýnem – Holešov

Os	Sp	Mn
17	1	1

4 výchozích Os a 1 Mn směr Holešov (Mn jede v Po, St, Pá).

### b) Traťový úsek Bystřice pod Hostýnem – Osíčko

- Směr Bystřice pod Hostýnem – Osíčko

Os	Sp	Mn
13	0	0

1 výchozí Os směr Osíčko.

- Směr Osíčko – Bystřice pod Hostýnem

Os	Sp	Mn
13	1	0

+ vlaky dle potřeby – cisternové vlaky do Osíčka

### Výhledový rozsah dopravy

MD ČR neplánuje v budoucnu na trati č. 303 objednávat dálkovou osobní dopravu. Pokud jde o regionální osobní dopravu, dle současných předpokladů plánuje koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu zachovat stávající rozsah dopravy, tzn. interval 60/120 min u vlaků relace Kojetín – Valašské Meziříčí s doplňkovými vlaky v relaci Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem.

Je třeba upozornit na to, že Zlínský kraj připravuje zadání zpracování nové koncepce dopravní obslužnosti, která může výhledový rozsah dopravy na trati ovlivnit. Blížší informace nejsou v tuto chvíli (13. 4. 2017) k dispozici.

### Nákladní doprava

Nákladní doprava je v porovnání s osobní železniční dopravou minoritní. Stanice je obsluhována jedním párem manipulačních vlaků, kdy SE na VNVK přistavují prázdné vozy k ložení dřeva a po jejich naložení odjíždí Mn vlakem směr Holešov.

Kromě toho je stanice průjezdnou pro cisternové vlaky do Osíčka a dále do areálu ČEPRO, a.s., sklad Loukov. Tyto vlaky jedou dle potřeby a nejsou uvedeny v GVD. Frekvenci vlaků není možné stanovit z toho důvodu, že závoz skladu Loukov se řídí dle aktuální potřeby skladu a jezdí zde jen soukromí dopravci.

Nákladní doprava je dále prezentována uhelnými vlaky, které na podzim naváží uhlí na vlečku č. 6147 TON Bystřice pod Hostýnem.

### Odklonová doprava

Trať č. 303 je možno prezentovat jako objízdnu pro hlavní trať Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě – Přerov v případě mimořádností a neprůjezdnosti. Objízdnu funkci má trať i pro úseku Přerov – Kojetín a Přerov – Hulín. O této funkci by se však plně dalo hovořit až po elektrizaci trati Kojetín – Valašské Meziříčí.

V osobní dopravě jsou provozovány lehké motorové soupravy, nákladní dopravu představují manipulační vlaky a průběžné nákladní vlaky omezené délky a hmotnosti.

Začátek stavby je situován v Žst. Holešov v km 24,160 ve VB. Začátek kolejových úprav je v km 34,288 917. Konec kolejových úprav je v km 35,503 579. Konec stavby je v km 42,232 ve VB Žst. Osíčko, kde je napojena kabelizace do reléové místnosti (km 42,200).

b) výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

#### Geologický průzkum:

Geotechnický průzkum pro stavbu "Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem" zahrnoval:

- Geotechnický průzkum pražcového podloží
- Průzkum znečištění zemin pražcového podloží
- Ověření možnosti likvidace srážkových vod vsakováním

Průzkum pražcového podloží byl zaměřen na ověření stávající skladby pražcového podloží, geotechnických vlastností zemin tvořících zemní pláň a ověření úrovně hladiny podzemní vody.

Průzkum spočíval v provedení kopaných sond, statických zatěžovacích zkoušek, dynamických penetrací a odběru vzorků zemin ze zemní pláně. Kopané sondy a k nim příslušející dokumentace o provedených zkouškách jsou v textové části a přílohách označovány stávajícím staničením a číslem koleje.

Celkem bylo provedeno:

- 12 ks ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně případně pláně železničního spodku a jejich dokumentace. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat příslušné zkoušky (šířka ve směru osy koleje minimálně 0,4 m, ve směru kolmém pak min. 1,0 m). Ze dna sondy byl proveden vrt ruční soupravou a odběr porušených vzorků charakteristických zemin železničního spodku pro laboratorní rozbor.
- 10 ks statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m. Deska byla uložena do pískového lože na ručně dočištěném dně kopané sondy. Vzdálenost osy zatěžovací desky od osy příslušné koleje se pohybovala v rozmezí 1,00 až 1,15 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech podle metodiky uvedené v předpisu SŽDC S4, doba trvání zkoušky se pohybovala v závislosti na druhu zkoušené zeminy od 30 do 40 minut.
- 12 ks dynamických penetračních zkoušek ze dna kopaných sond, lehkou penetrační soupravou, jejíž technické parametry jsou v souladu s normou DIN 4094 pro lehkou dynamickou penetraci. Parametry soupravy jsou - hmotnost beranu 10 kg, výška pádu beranu 0,50 m, vrcholový úhel hrotu 900, příčný průřez hrotu 1000 mm<sup>2</sup>. Specifický dynamický odpor byl určen na základě holandského vzorce
- 8 ks laboratorních zkoušek odebraných vzorků zemin železničního spodku. U všech odebraných vzorků byl proveden základní klasifikační rozbor (vlhkost, zrnitost, konzistenční meze) a následně zařídění podle příslušných norem. Odebrané vzorky zemin byly zpracovány v akreditované laboratoři.

Před realizací odběru vzorků pro stanovení míry znečištění byl vypracován Plán odběru vzorků. Vzorky pak byly odebrány v souladu a „Plánem odběru vzorků“. Informace o označení vzorků, místech odběrů a způsob odběru jsou uvedeny v Protokolu o odběru vzorků.

V rámci průzkumu kontaminace bylo odebráno 5 bodových reprezentativních vzorků, ze šterkového lože v žst. Bystřice pod Hostýnem (detaily o lokalizaci jednotlivých odběrů viz př. 2). Vzorkovací práce probíhaly v období 7. – 8. 3. 2017.

Pro ověření možnosti likvidace srážkových vod byl proveden vsakovací pokus v prostoru jihozápadně od výpravní budovy.

### **Požadavek do dalšího stupně projektové dokumentace**

V dalším stupni projekčních prací doporučujeme doplnit průzkumné práce o aktualizaci průzkumu pražcového podloží podle navrhovaného kolejového řešení, které se od TES výrazně liší, včetně stanovení receptury pro zlepšování zemin.

#### Přírodovědný průzkum:

Při botanickém průzkumu nebyla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Byly zde zaznamenány pouze menší populace druhů zařazených v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). Jedná se o zeměžluč okolikatou, prvosenku jarní a svízel severní (C4a) – druhy vyžadující další pozornost.

Vzhledem k tomu, že se jedná o intenzivně využívanou krajinu, s dominantními polními ekosystémy, nebyly zde vymapovány ani přírodní či přírodě blízké biotopy. Pouze ojediněle, ve vazbě na vodní toky, se rozkládají fragmenty údolních jasanovo-olšových luhů, některé luční porosty lze přiřadit k mezofilním ovsíkovým loukám či vlhkým pcháčovým loukám.

Na liniové stavby je vázána celá řada invazních druhů, další se šíří podél polí či vodních toků. Zaznamenány byly běžně rozšířené drobné druhy, jako je turan roční (*Erigeron annuus*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*), pětour malolobý (*Galinsoga parviflora*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*). Podél železnice se také celík kanadský (*Solidago canadensis*), topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*), bělotrn kulatohlavý (*Echinops sphaerocephalus*), podél vodních toků netýkavka žláznatá (*Impatiens glandulifera*), z dřevin trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*) či javor jasanolistý (*Acer negundo*). Pozornost je třeba zaměřit také na křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*) v žst. Bystřice pod Hostýnem, která jižně od stanice, v blízkosti zahrádek vytváří rozsáhlý porost o rozměrech cca 40 x 5 m.

Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné další šíření těchto druhů (zejména křídlatky a topinamburu hlíznatého) a dále na zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. další druhy křídlatek). V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě likvidovat.

Během zoologického průzkumu byla zaznamenána přítomnost několika zvláště chráněných druhů živočichů. I přes celkový rozsah záměru bude vliv na faunu relativně nízký. Ve většině úseku posuzované železniční tratě totiž proběhne pouze výkop a umístění kabeláže. Kolejové úpravy proběhnou pouze v Žst. Bystřice pod Hostýnem, kde se jedná o území málo významné z hlediska fauny.

V blízkosti železniční tratě byla zaznamenána mraveniště mravenců rodu *Formica*. V případě stavebních činností v okolí mraveniště v km 37,35 je třeba mraveniště zřetelně označit a ohradit, aby nedošlo k jeho poškození. Pokud dojde ke

kácení dřevin v blízkosti mraveniště, je třeba požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro zásah do biotopu, resp. transfer sídla mravenců rodu *Formica* v závislosti v rozsahu na těchto činnostech. Ohrožení populací otakárka fenyklového (*Papilio machaon*) v zájmovém území nepředpokládáme z důvodu množství lokalit s porosty miříkovitých rostlin v zájmovém území.

Ohrožení rozmnožovacích lokalit obojživelníků ani ovlivnění migrační prostupnosti na tyto lokality realizací záměru nepředpokládáme. V sousedství železniční tratě v Holešově byl zaznamenán poměrně početný výskyt ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), jejich ovlivnění výkopovými pracemi však bude pouze mírné, krátkodobé a plně reverzibilní. Z hlediska ochrany ptáků bylo navrženo vhodně načasované kácení dřevin. Ovlivnění migrační prostupnosti pro savce během realizace záměru nepředpokládáme.

Podle vedení trasy kabeláže a nutných výkopů v aktuálně platné stavební dokumentaci se nepředpokládá dotčení zjištěných mravenišť. V případě, že by směrové vedení výkopu vyvolalo potřebu transferu mraveniště mravenců rodu *Formica*, bude nutné požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, i pro zásah do biotopu a transfer sídla mravenců rodu *Formica*.

Přírodovědný průzkum je samostatnou přílohou souhrnné technické zprávy B.6.5.

#### Hluková studie:

Pro vyhodnocení vlivu záměru na okolní obytnou zástavbu je zpracována Hluková studie, která je samostatnou přílohou souhrnné technické zprávy B.6.2.

Vlivem rekonstrukce železničního spodku a svršku dojde ke snížení hlučnosti až o 3,0 dB. Ve výhledovém stavu není uvažováno s navýšením intenzit dopravy. Hlukově nejzatíženějším objektem je výpočtový bod V2, kde budou ekvivalentní hladiny akustického tlaku dosahovat hodnot téměř 60 dB ve dne a přibližně 51 dB v noci, avšak po rekonstrukci už objekt nebude obsahovat bytové jednotky. Plánovaný záměr je z hlediska hluku prospěšný.

V rámci studie bylo pomocí akustických dopočtů stručně zhodnoceno i akustické ovlivnění obytné zástavby staničním rozhlasem, jako stacionárním zdrojem hluku. Předpokládá se proto, že v případě posuzovaného staničního rozhlasu v Bystřici pod Hostýnem nebude překročena hladina hygienického limitu ani v případě jeho vysoké hlasitosti.

V jedné z technických budov drážního komplexu bude umístěn dieselagregát – náhradní zdroj elektrické energie. Akustické ovlivnění přilehlé obytné zástavby je krátkodobé a nahodilé. Dieselagregát nebude mít vliv na lidské zdraví.

Plánovaný záměr je z hlediska hluku prospěšný. Protihluková opatření nebyla navržena.

Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva vibracemi v období provozu bylo na stávající trati provedeno měření vibrací. Antivibrační opatření nebudou nutná. Hodnocení vibrací je samostatnou přílohou souhrnné technické zprávy č. B.6.8 dokumentace.

#### Dendrologický průzkum:

Dendrologický průzkum je přílohou souhrnné technické zprávy v části B.6.4 dokumentace.

Na základě provedeného terénního průzkumu byly vyhodnoceny všechny dřeviny,



kteře se nacházejí v záboru stavby či v jeho těsné blízkosti. Na základě tohoto průzkumu byly vytipovány dřeviny, které bude v souvislosti s rekonstrukcí žst. Bystřice pod Hostýnem třeba vykácet. Celkem bylo zhodnoceno 99 jedinců a 286 porostů o ploše cca 15 500 m<sup>2</sup>.

Řada dřevin dosahuje rozměrů nad 80 cm obvodu ve výšce 130 cm. Pro případ kácení těchto dřevin je nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení k jejich kácení. Na území záboru se nachází také zapojené porosty dřevin, jedná se jak o keře, tak o zmlazující stromy. Pro kácení zapojených porostů dřevin s rozlohou nad 40 m<sup>2</sup> je také nutné získat povolení ke kácení. Celkem se jedná o 40 jedinců dřevin a o 75 různých zapojených porostů dřevin.

#### c) stávající ochranná a bezpečnostní pásma

##### ❖ Ochranné pásmo dráhy

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

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

##### ❖ Ochranné pásmo silnic II. a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přílehlého jízdního pásu.

##### ❖ Ochranné pásmo elektrického vedení

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

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

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně .....	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně .....	15 m
u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně .....	20 m
u napětí nad 400 kV .....	30 m

##### ❖ Ochranné pásmo telekomunikací

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

#### ❖ Ochranné pásmo plynovodů

Trať křižují středotlaké plynovody. Ochranným pásmem je prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu.

Ochranné pásmo činí:

- a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany půdorysu
- b) u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
- c) u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 458 / 2000 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo. Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

#### ❖ Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu jsou:

- u vodovodu a kanalizace do průměru 500 mm (včetně) – 1,5 m
- u vodovodu a kanalizace nad průměr 500 mm – 2,5 m
- u vodovodních řádů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti zvyšují o 1,0 m

#### ❖ Stavební práce v ochranném pásmu lesa

Železniční trať se v některých úsecích nachází v ochranném pásmu lesa, které je vymezeno 50 m od okraje lesa. Městský úřad Bystřice pod Hostýnem vydal dne 3. 11. 2017 koordinované závazné stanovisko č. j. MUBPH 18619/2017 vydal souhlas s umístěním dané stavby, upozornil na plata ustanovení § 20 a § 22 zákona o lesích.

#### ❖ Ochrana vod

Pozemní stavby posuzovaného záměru, tj. kolejiště, budovy, zpevněné plochy a komunikace v rozsahu žst. Bystřice pod Hostýnem, se nenachází v záplavovém území žádného vodního toku. V širším území dotčeném rekonstrukcí kabeláže (v rozsahu žst. Bystřice pod Hostýnem – žst. Holešov, a žst. Bystřice pod Hostýnem – žst. Osíčko) jsou záplavová území. Pro rekonstrukci kabeláže bude využito stávajících konstrukcí, do záplavového území nebude zasahováno.

Dešťové vody z kolejiště budou převáděny systémem trativodů do vodoteče. Dešťové vody ze zastřešení budov a nástupišť budou jímány do retenční nádrže a následně budou systémem studní převáděny do vrstev schopných převést vody do podpovrchového odtoku. Retenční nádrž bude vybavena nouzovým přepadem do kanalizace.

Stavební záměr se dále částečně nachází, přibližně v úseku km 39,2 až 39,8, v ochranném pásmu vodních zdrojů II. stupně vnějšího Loukov farma. Ochranné

pásmo bylo stanoveno Rozhodnutím ONV Kroměříž ze dne 7. 9. 1989, č. j. Vod. 235/1-1507/47/89-Po.

### *Citlivé oblasti*

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

### *Zranitelné oblasti*

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody. Záměrem dotčená katastrální území nejsou vyhlášena jako zranitelné oblasti ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou výstavbou (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění.

### **Vodní toky nacházející se ve sledovaném území a jejich kontakt s regionální tratí:**

Nejvýznamnějším tokem je Kozrálka (ID 407440000100). Vodní tok Kozrálka je sveden do propustku pod tratí. Součástí řešeného záměru (úprava kolejíště v žst. Bystřice pod Hostýnem) není žádný zásah do tohoto propustku. Kozrálka není významným vodním tokem podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění.

**Tabulka: Vodní toky křižující trať (<http://eagri.cz/public/web/mze/voda/aplikace/cevt.html>)**

Název toku	(cca) km	Správce	ID (CEVT)
Kozrálka	34,7	Povodí Moravy, s.p.	10191623
Černý potok	36,4	Lesy ČR, s.p.	10203772
Bystřička	36,7	Povodí Moravy, s.p.	10100378
Kozinec	38,5	Povodí Moravy, s.p.	10201544
bezejmenný vodní tok	39,1	Lesy ČR, s.p.	10186264
Blazický potok	39,6	Lesy ČR, s.p.	10194459
Libosvárka	40,8	Lesy ČR, s.p.	10390884
bezejmenný vodní tok (pravostranný přítok Libosvárky č. 3)	41,3	Lesy ČR, s.p.	10206555
bezejmenný vodní tok	41,9	Povodí Moravy, s.p.	10202705
Moštěnka	42,3	Povodí Moravy, s.p.	10100078

d) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Pozemní objekty, stavby posuzovaného záměru, tj. kolejiště, budovy, zpevněné plochy a komunikace v rozsahu Žst. Bystřice pod Hostýnem, se nenachází v záplavovém území žádného vodního toku. V širším území dotčeném rekonstrukcí kabeláže (v rozsahu Žst. Bystřice pod Hostýnem – Žst. Holešov, a Žst. Bystřice pod Hostýnem – žst. Osíčko) jsou záplavová území. Pro rekonstrukci kabeláže bude využito stávajících konstrukcí, do záplavového území nebude zasahováno.

Posuzovaná trasa železnice přímo neprochází dobývacím prostorem těženým či netěženým, chráněným ložiskovým územím či poddolovaným územím. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme negativní vlivy na zdroje nerostných surovin ani na geologické prostředí. Negativní vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí lze vzhledem k charakteru stavebního záměru vyloučit. Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme negativní vlivy na zdroje nerostných surovin ani na geologické prostředí.

e) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Projekt stavby je od svého počátku navrhován tak, aby vliv stavby na okolní stavby a pozemky byl minimalizován.

V období výstavby bude dotčené území nepříznivě ovlivněno hutněním a narušením struktury povrchu vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů, ruderalizací odkrytého půdního povrchu či deponií zemin, dočasnou změnou odtokových poměrů a v neposlední řadě i zvýšeným rizikem kontaminace v důsledku havárie.

Krátkodobě dojde během realizace stavby ke zhoršení kvality ovzduší, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu, při zemních pracích a při výstavbě nového úseku žel. trati (štěrkového lože).

Změna odtokových poměrů může být spojena s nevhodným situováním deponií materiálů či skryvkových zemin, které zabrání odtoku vod. Ve spojení se zhuštění půdy v místech přístupových komunikací či okolí stavenišť pak dochází k podmáčení pozemků a v některých případech i ke stagnaci vody na jejich povrchu. Půdní povrch je rovněž degradován pohybem mechanizace a nákladních automobilů. Záměr nezasahuje do žádných vodních toků. Vodní tok Kozrálka je sveden do stávajícího propustku, tento propustek nebude řešeným záměrem dotčen. Odtokové poměry nebudou nijak měněny.

Při provozu trati může být půda v jejím bezprostředním okolí kontaminována některými škodlivinami emitovanými ze spalovacích motorů. Všechny tyto vlivy se omezují na bezprostřední okolí těchto ploch (přibližně do vzdálenosti 10 m od zdroje).

f) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci záměru bude provedeno snesení stávajících drážních budov v areálu Žst. Bystřice pod Hostýnem. Všechny budovy jsou budovami drážními. Do jiných

nemovitostí nebude zasahováno.

Byly vytipovány dřeviny, které bude v souvislosti s rekonstrukcí Žst. Bystřice pod Hostýnem třeba vykácet. Inventarizované dřeviny se nachází v katastrálním území Bystřice pod Hostýnem. Zaznamenány byly dřeviny rostoucí na drážních pozemcích i mimo ně. Celkem bylo zhodnoceno 99 jedinců a 286 porostů o ploše cca 15 500 m<sup>2</sup>.

V úseku kolejové úpravy budou sneseny stávající koleje s pražci, žel. svrškem a případně i spodkem. Stávající nástupiště budou rovněž snesena.

V rámci stavby budou demolovány následující pozemní objekty, které nejsou předmětem rozhodnutí:

#### **SO 11-15-06 Žst. Bystřice pod Hostýnem, demolice**

Demolovány budou objekty stávající výpravní budovy a skladu (oba objekty mají parcelní číslo 1548/1), stavědlo č.2 (parcelní číslo 469) a stavědlo č.1 (parcelní číslo 3080).

Zastavěná plocha: stávající výpravní budova ( 8190m<sup>3</sup>), sklad ( 120m<sup>3</sup>), stavědlo č.2 ( 216m<sup>3</sup>), stavědlo č.1 ( 224m<sup>3</sup>).

Propustky navržené k demolici a nejsou předmětem rozhodnutí:

#### **SO 11-19-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, propustek v ev. km 35,297 – zrušení**

##### Stávající stav:

Půdorysně zakřivený železniční propustek v celkové délce 20,35 m je složen z betonových trub různých světlostí v tomto pořadí, DN 700 délky 2,75 m, navazuje redukce plastovou rourou DN 300 délky 1,8 m, v místě křížení se silničním propustkem, DN 1000 délky 12,8 m a DN 1200 délky 3 m. Trouba DN 300 je vedena pod kříženým silničním propustkem. V tomto místě se nacházejí stěny původní kanalizační šachty. Propustek začíná a končí šachtou a sloužil jako jednotná kanalizace.

Propustek dnes již neplní svoji funkci a po projednání se společností VaK Kroměříž a.s. bylo rozhodnuto propustek v úseku šachty Š2-Š6 zrušit bez náhrady, neboť stávající obtoková kanalizace má s rezervou větší kapacitu než kapacita přítokových potrubí.

##### Navržené řešení:

Propustek v celém rozsahu DN 1000 bude odkopán a vybourán. Části z DN 1200, DN 300 a DN 700 budou vyplněny betonem, příslušný otvor v šachtě zaslepen.

Realizace záměru si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les. Za kácené dřeviny může být stanovena příslušnými správními orgány (obecní úřady dotčených obcí) na základě žádosti o povolení ke kácení náhradní výsadba. Podrobný výčet kácených dřevin je uveden v příloze souhrnné technické zprávy v části B.6.4 Dendrologický průzkum.

#### **SO 90-34-01 Bystřice pod Hostýnem, kácení zeleně a náhradní výsadba**

Stavební objekt je navržen v rozsahu dle návrhů projektantů jednotlivých profesí, zejména stavebních úprav v km 34,288 - 35,503 a kabelizace cca km 34,3 (Bystřice pod Hostýnem) – 42,250 (Osíčko).

Kácení dřevin bude prováděno na katastrálních územích Příkazy u Osíčka, Loukov u Bystřice pod Hostýnem, Chvalčov, Chvalčova Lhota, Bystřice pod

Hostýnem, Bílavsko. V dotčeném území jsou dřeviny zastoupeny běžnými listnatými druhy – javor mléč (*Acer platanoides*), javor klen (*Acer pseudoplatanus*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*) a různé druhy vrb (*Salix* sp.), dále také ovocnými druhy – třešeň ptačí (*Prunus avium*), slivoň (*Prunus* sp.), a jabloň domácí (*Malus domestica*). V keřovém patře se vyskytují bez černý (*Sambucus nigra*), růže šípková (*Rosa canina*), ostružiník (*Rubus fruticosus*) či svída krvavá (*Cornus sanguinea*). Místy se objevují porosty exotických invazních druhů – křídlatka (*Reynoutria* sp.), javor jasanolistý (*Acer negundo*). Kácení vychází z části B.6.4 Dendrologický průzkum, kde jsou zaznamenány dotčené samostatné stromy, plochy dřevin a vymezen rozsah kácení, viz výkresová a tabulková část Dendrologického průzkumu.

Celkem je navrženo dle dendrologického průzkumu k odstranění 17 dřevin v kategorii stromů o obvodu 80 – 170 cm a 2 354 m<sup>2</sup> v kategorii zapojených porostů dřevin.

Dřeviny budou po vykácení odvezeny jako odpadní materiál v množství cca 100 t na skládku ve vzdálenosti do 15 km.

Náhradní výsadby budou stanoveny dle požadavku dotčených obcí na základě povolení ke kácení. Projekt náhradních výsadeb bude vypracován v dalším stupni projektové dokumentace.

Součástí projektové dokumentace je dendrologický průzkum, tj. inventarizace dřevin rostoucích mimo les ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, které by mohly být potenciálně dotčeny posuzovaným záměrem.

Na základě provedeného terénního průzkumu byly vyhodnoceny všechny dřeviny, které se nacházejí v záboru stavby či v jeho těsné blízkosti. Na základě tohoto průzkumu byly vytipovány dřeviny, které bude v souvislosti s rekonstrukcí Žst. Bystřice pod Hostýnem třeba vykácet. Celkem bylo zhodnoceno 99 jedinců a 286 porostů o ploše cca 15 500 m<sup>2</sup>.

Řada dřevin dosahuje rozměrů nad 80 cm obvodu ve výšce 130 cm. Pro případ kácení těchto dřevin je nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení k jejich kácení. Na území záboru se nachází také zapojené porosty dřevin, jedná se jak o keře, tak o zmlazující stromy. Pro kácení zapojených porostů dřevin s rozlohou nad 40 m<sup>2</sup> je také nutné získat povolení ke kácení. Celkem se jedná o 40 jedinců dřevin a o 75 různých zapojených porostů dřevin.

Výsledky dendrologického průzkumu jsou uvedeny v samostatné příloze souhrnné technické zprávy, části B.6.4.

g) požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné/trvalé)

V rámci stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru pozemků ZPF:

Číslo záboru	Pozemek parc. číslo	Celková výměra pozemku (m <sup>2</sup> )	Druh pozemku	Rozsah trvalého záboru (m <sup>2</sup> )	Účel záboru
TZ1	1174/6	15	orná půda	15	SO 11-16-01
TZ2	3017/3	1428	orná půda	530	SO 11-16-01
TZ3	708/3	241	orná půda	15	SO 11-16-01
TZ4	709/3	209	orná půda	20	SO 11-16-01

TZ5	715/3	555	orná půda	65	SO 11-16-01
TZ6	720/3	284	orná půda	40	SO 11-16-01
TZ7	721/3	709	orná půda	95	SO 11-16-01
TZ8	726/3	612	orná půda	90	SO 11-16-01
TZ9	727/3	607	orná půda	95	SO 11-16-01
TZ10	732/3	347	orná půda	65	SO 11-16-01
TZ11	733/3	359	orná půda	75	SO 11-16-01
TZ12	739/3	510	orná půda	110	SO 11-16-01
TZ13	740/3	284	orná půda	70	SO 11-16-01
TZ14	747/3	251	orná půda	65	SO 11-16-01
TZ15	748/3	415	orná půda	130	SO 11-16-01
TZ16	755/3	266	orná půda	135	SO 11-16-01
<b>Celkem</b>				<b>1615</b>	

Zábory ZPF jsou podrobně zpracovány v samostatné části, v příloze souhrnné technické zprávy B.6.6 Zemědělská příloha.

Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky PUPFL (pozemky určené k plnění funkcí lesa). Stavební práce budou v některých úsecích probíhat v ochranném pásmu lesa (tzn. ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků).

h) územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)

Je řešeno v rámci kapitoly B.3 a B.4.

i) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Tato přípravná dokumentace byla v průběhu zpracování koordinována s následujícími souvisejícími stavbami, které byly v různém stupni projekční přípravy nebo realizace.

V rámci projektové přípravy projektant zjistil tyto související a podmiňující stavby:

1. „Rekonstrukce žst. Holešov“
2. Stavby nedrážních investorů na dráze a v ochranném pásmu dráhy – nebyly zaznamenány

Podmiňují investice (stavba):

1. „Rekonstrukce žst. Holešov“

**Na základě požadavku objednatele ze vstupní profesní porady dne 3.5.2017 bude část zabezpečovacího a sdělovacího zařízení ze stavby „Rekonstrukce žst. Holešov“ úsek Žst. Holešov – Žst. Bystřice pod Hostýnem zahrnuta i do stavby „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem. Důvodem je případná**

**realizace stavby „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“ před stavbou „Rekonstrukce žst. Holešov“. Tato část zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v úseku Žst. Holešov – Žst. Bystřice pod Hostýnem nebude součástí žádosti o územní rozhodnutí stavby „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“, bude součástí územního rozhodnutí stavby „Rekonstrukce žst. Holešov“.**

**Jedná se o:** - PS 04-28-203 T.ú. Holešov - Bystřice p. H., traťové zabezpečovací zařízení  
- PS 04-14-01 T.ú. Holešov - Bystřice p. H., traťové zabezpečovací zařízení  
- PS 04-14-02 T. ú. Holešov - Bystřice pod Hostýnem, DOK

### **Zrušení vlečky Matyska a.s. (zdůvodnění):**

Vlečka firmy Matyska a.s. v Žst. Bystřice pod Hostýnem není vlečkařem prakticky již několik roků využívána. (Neprobíhá žádná přeprava materiálu a zboží na vlečku ani není žádné zboží z provozovny distribuováno prostřednictvím této železniční vlečky. Na koleji vlečky neprobíhá žádný posun či provoz kolejových vozidel.)

V železniční stanici Bystřice pod Hostýnem se připravuje stavba „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“. Zrušení předmětné vlečky v rámci tohoto stavebního počínu se jeví jako výhodné jak pro vlečkaře, tak pro SŽDC, s.o.

V případě zachování neprovozované vlečky v Žst. i po její rekonstrukci by byl správce železniční dopravní infrastruktury (SŽDC OŘ Olomouc) nadále nucen vynakládat prostředky na provozování a údržbu odbočné výhybky.

Výhybka by dle současně platných pravidel a postupů SŽDC, s.o. po rekonstrukci Žst. byla v majetku SŽDC. V rámci rekonstrukce Žst. by tak muselo dojít k odkupu či jinému převedení majetku (přímo souvisejícího s výhybkou a jejím zabezpečením) do vlastnictví SŽDC OŘ Olomouc. Železniční vlečka s platným úředním oprávněním, která je připojená na celostátní dráhu generuje potřebu (byť v malém rozsahu) personálního a materiálně mechanizačního zajištění provozu, dohledu, kontroly a nezadatelné údržby, jak odbočné výhybky, tak vlastní vlečky.

V projektu PD rekonstrukce Žst. se počítá se zachováním odbočné výhybky a s její kompletní výměnou.

Zrušení vlečky samotným vlečkařem mimo stavbu „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“ by vyvolalo pro vlečkaře z jeho pohledu nepřijatelné náklady na snesení vlečky. Tento je nehodlá akceptovat a raději bude nadále, dle svého vyjádření, platit pravidelné roční poplatkové paušály za to, že vlečka bude mít nadále úřední oprávnění a bude udržována v provozuschopném stavu, nežli by ji zrušil ze svého podnětu a na své náklady.

V případě zachování vlečky by bylo třeba vynaložit tyto investiční náklady v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“:

1. Zabezpečení odbočné výhybky č.10 (přestože je navrženo co nejjednodušší) by bylo provedeno v tomto rozsahu:
  - a. Výměnové zámky 2ks
  - b. Výkolejka místně stavěná s tělesem
  - c. Počítací bod
  - d. Venkovní elektromagnetický zámek
  - e. Venkovní telefonní objekt
  - f. Příslušná kabelizace

**Nákladově to představuje = 450 tis.Kč.**



2. Náklady na úpravu koleje vlečky:
  - a. Vložení nové výhybky 1:7,5 -190
  - b. SVÚ 75m (směrová a výšková úprava koleje vlečky z důvodu výměny upevňovadel a zřízení výběhu BK v délce 75m)
  - c. Výměna upevňovadel 75m
  - d. 1 ks nový námezník

**Nákladově to představuje = 1 430 tis.Kč.**

3. Další náklady na úpravu kolejového řešení při vyjmutí výhybky
  - a. Vložení oblouku koleje místo vyňaté výhybky

**Nákladově to představuje cca + 250 tis.Kč.**

4. Náklady na nevyhnutelnou údržbu odbočné výhybky:
  - z počátku budou minimální (výhybka bude nová)

V dalším stupni projektové dokumentace - projektu stavby pro stavební řízení - bude uvažováno, doplněno a přesně specifikováno zrušení vlečky (s tím, že budou optimalizovány užité délky kolejí a maximalizovány poloměry oblouků).

Ke zrušení úředního oprávnění k provozování vlečky dojde v následujícím období mezi vydáním ÚR a zpracováním projektu stavby pro stavební řízení (DSP). Ve stavbě bude odbočná výhybka vlečky nahrazena kolejovým polem, tato skutečnost je bez vlivu na územní rozhodnutí.

V rámci stavby „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem“ dojde k náhradě výhybky č.10 obloukem kolejového pole a navazující kolej vlečky bude až do úrovně za druhý úroňový železniční přejezd točny MK na nákladišti před bránou do areálu firmy Matyska odstraněna (celá snesená část vlečky je na pozemku v dosavadním vlastnictví ČD a.s.).

Vyzískaná odbočná výhybka i demontovaná vlečková kolej případnou na základě souhlasu majitele vlečky do vlastnictví SŽDC OŘ Olomouc.

Náklady na zrušení (likvidaci) výše specifikované části vlečky Matyska v rámci rekonstrukce Žst. Bystřice pod Hostýnem tak budou prakticky minimální a dojde k úspoře investičních nákladů i budoucích provozních a udržovacích nákladů správce železniční dopravní infrastruktury. Zrušení vlečky je tak pro SŽDC, s.o. jednoznačně výhodné a hospodárné!

Na základě připomínek k PD byl dodatečně vyžádán projektantem souhlas s tímto řešením u všech připomínkovatelů dotčených profesí. Bez rozporů a připomínek.

## **B.2 Celkový popis stavby**

### **B.2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek**

Začátek stavby je situován v Žst. Holešov v km 24,160 ve VB (stavba „Rekonstrukce žst. Holešov“. Začátek stavby „Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem je v km 34,015. Začátek kolejových úprav je v km 34,288 917. Konec kolejových úprav je v km 35,503 579. Konec stavby je v km 42,232 ve VB Žst. Osíčko, kde je napojena kabelizace do reléové místnosti (km 42,200).

Stávající regionální trať č. 303 (číslování dle KJŘ) je jednokolejná neelektrizovaná dráha Kojetín – Valašské Meziříčí. V km 35,075 leží Žst. Bystřice pod Hostýnem, která je významným dopravním bodem, neboť zde část vlaků ve relaci Hulín – Bystřice pod Hostýnem končí a vrací se zpět. Nutno poznamenat, že

Žst. Bystřice pod Hostýnem je výchozí a konečnou stanicí pro cestující, kteří sem cestují např. za významným poutním místem Sv. Hostýn. Pro turisty je toto město bránou do Hostýnských vrchů. Vzhledem k těmto faktům dochází v Žst. Bystřici pod Hostýnem k nahodilým nárazovým frekvencím cestujících, s čímž je nutné při rekonstrukci této stanice počítat. Pokud jde o nákladní dopravu, ta je v této stanici minoritní. Stanice je obsluhována jedním párem manipulačních vlaků, kromě toho je průjezdnou pro ucelené cisternové vlaky směřující do Osíčka. Tyto vlaky však jedou dle potřeby.

Na této trati platí následující traťové poměry:

**a) Zábrzdná vzdálenost**

- Valašské Meziříčí – Kojetín: 700 m

**b) Traťová rychlost**

- Valašské Meziříčí – Holešov: 70 km/h
- Místní omezení v obvodu Žst. Bystřice pod Hostýnem: 60 km/h

**c) Normativy délky vlaků**

- Normativ délky vlaku nákladní dopravy: 221 m
- Normativ délky vlaků dálkové dopravy: 205 m
- Normativ délky vlaků osobní dopravy zastávkové: 90 m

**d) Technický normativ hmotnosti**

- Lokomotiva ř. 754
  - Osíčko – Hulín: S 1400 t
  - Hulín – Osíčko: S 560 t

**e) Traťová třída zatížení: C3 (20t/7,2t)**

**Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy v GVD 2017:**

Rozsah pravidelné dopravy je platný pro pracovní den, o víkendu je rozsah dopravy menší.

**a) Traťový úsek Holešov – Bystřice pod Hostýnem**

- Směr Holešov – Bystřice pod Hostýnem

Os	Sp	Mn
16	0	1

4 končící Os a 1 Mn ze směru od Holešova (Mn jede v Po, St, Pá).

- Směr Bystřice pod Hostýnem – Holešov

Os	Sp	Mn
17	1	1

4 výchozích Os a 1 Mn směr Holešov (Mn jede v Po, St, Pá).

**b) Traťový úsek Bystřice pod Hostýnem – Osíčko**

- Směr Bystřice pod Hostýnem – Osíčko

Os	Sp	Mn
13	0	0

1 výchozí Os směr Osíčko.

- Směr Osíčko – Bystřice pod Hostýnem

Os	Sp	Mn
13	1	0

+ vlaky dle potřeby – cisternové vlaky do Osíčka.

### Výhledový rozsah dopravy

MD ČR neplánuje v budoucnu na trati č. 303 objednávat dálkovou osobní dopravu. Pokud jde o regionální osobní dopravu, dle současných předpokladů plánuje koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu zachovat stávající rozsah dopravy, tzn. interval 60/120 min u vlaků relace Kojetín – Valašské Meziříčí s doplňkovými vlaky v relaci Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem.

Je třeba upozornit na to, že Zlínský kraj připravuje zadání zpracování nové koncepce dopravní obslužnosti, která může výhledový rozsah dopravy na trati ovlivnit. Blížší informace nejsou v tuto chvíli (13. 4. 2017) k dispozici.

### Nákladní doprava

Nákladní doprava je v porovnání s osobní železniční dopravou minoritní. Stanice je obsluhována jedním párem manipulačních vlaků, kdy SE na VN VK přistavují prázdné vozy k ložení dřeva a po jejich naložení odjíždí Mn vlakem směr Holešov.

Kromě toho je stanice průjezdnou pro cisternové vlaky do Osíčka a dále do areálu ČEPRO, a.s., sklad Loukov. Tyto vlaky jedou dle potřeby a nejsou uvedeny v GVD. Frekvenci vlaků není možné stanovit z toho důvodu, že závoz skladu Loukov se řídí dle aktuální potřeby skladu a jezdí zde jen soukromí dopravci.

Nákladní doprava je dále prezentována uhelnými vlaky, které na podzim naváží uhlí na vlečku č. 6147 TON Bystřice pod Hostýnem.

### Odklonová doprava

Trať č. 303 je možno prezentovat jako objízdnu pro hlavní trať Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě – Přerov v případě mimořádností a neprůjezdnosti. Objízdnu funkci má trať i pro úseku Přerov – Kojetín a Přerov – Hulín. O této funkci by se však plně dalo hovořit až po elektrifikaci trati Kojetín – Valašské Meziříčí.

Rekonstrukcí Žst. Bystřice pod Hostýnem dojde k modernizaci staničního zabezpečovacího zařízení a traťového zabezpečovacího zařízení směr Osíčko a ke zvýšení bezpečnosti dopravy. Kromě toho budou vybudovány bezbariérová nástupiště a přístupy na ně, nová, bezbariérově přístupná výpravní budova. Z hlediska postradatelnosti kolejí dojde k redukci čtyř dopravních kolejí na tři dopravní koleje. Dalším přínosem rekonstrukce Žst. Bystřice pod Hostýnem je zvýšení rychlostí v dopravních kolejích a zvýšení komfortu pro cestující. Většina výhybek v dopravních kolejích bude vybavena EO V. Do budoucna bude stanice připravena na přechod na DOZ, což přinese personální úsporu celkem 14,360 zaměstnanců (4,812 výpravčích + 9,548 dozorců výhybek) dopravní cesty. Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem vyhoví požadavkům na kvalitní železniční dopravu na desítky let dopředu.

## B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Umístění stavby je primárně dáno stávajícím situováním kolejiště, polohou drážního tělesa a hranicí dráhy.

Zpracovaná přípravná dokumentace stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků.

Prostorové řešení drážního kolejiště vychází z dopravně-technologických potřeb provozu dráhy. Nástupiště je rozmístěno tak, aby pohyb cestujících byl optimalizován, respektive minimalizován a byl bezpečný.

Rekonstrukcí trati dochází ke zlepšení parametrů trati ve stávající trase a na stávajících pozemcích. Nedochází k rozšíření stavby mimo stávající rozsah dopravní infrastruktury.

Je navrhována výstavba nové výpravní budovy v Žst. Bystřice pod Hostýnem. Nové pozemní objekty jsou navrženy pro potřebu umístění nového technologického zařízení pro zabezpečovací a sdělovací zařízení.

Umístění technologického objektu a nové výpravní budovy vychází prvotně z návrhu kolejiště a nástupišť, ale taktéž jsou respektovány urbanistické vazby na nedaleký autobusový terminál se silniční sítí a léty zažitý přístup chodců ke stávající výpravní budově. Záměrem tedy z hlediska městského urbanismu bylo zachovat stávající vazby v okolí dle místních zvyklostí a taktéž kompaktně propojit drážní dopravu s dopravou autobusovou a individuální dopravou automobilovou (přilehlé parkoviště). Přesné umístění nového objektu VB vyplývá i z hlediska ZOV, tedy z návrhu odstraňování stávající VB a přilehlých pozemních objektů v několika stavebních etapách. Nový technologický objekt provozně navazuje na novou výpravní budovu.

Směrově je vstup do VB zachován dle stávajícího stavu, budova je posunuta oproti stávajícímu stavu podél koleje blíže k centru města. Hlavní vstup do VB je mimoúrovňový přes vyrovnávací schodiště na celou šířku (kratší) čelní strany VB. Hlavní přístup v přednádražním prostoru nebude krytý (tzn. nebude navrženo zastřešení navazující na stáv. zastřešení autobusového terminálu)

Druhý přístup bude bezbariérový z boční strany objektu směřující ke kolejišti – zároveň bude sloužit jako rychlý přístup k nástupišti cestujících, kteří mají zakoupenou jízdenku. Z druhé boční (zadní) strany objektu VB jsou navrženy pouze privátní vstupy do objektu pro údržbu, zásobování a zaměstnance objektu. Tyto vstupy jsou přístupné z rampy, která vyrovnává výškový rozdíl mezi plochou přednádražního prostoru a úrovní podlahy VB.

Zpevněné plochy v okolí nové výpravní budovy budou řešeny zcela nově, se zachováním příjezdu k zadnímu traktu budov a přístupu pro cestující k nástupišťům přes zastřešenou rampu. Pro přístup případné techniky na nástupiště nebo k objektu TO bude využita nová rampa u nového TO. Mezi objektem VB a TO bude nová zpevněná plocha ozeleněna. V navržené zpevněné ploše za objekty, přístupné stávajícím sjezdem z kruhového objezdu, jsou nově navrženy parkovací plochy pro zaměstnance, taxislužbu, parkování TP a službu K+R. Parkování pro cestující v bezprostřední blízkosti VB je tedy omezeno, ostatní cestující využijí stávajícího parkoviště v docházkové vzdálenosti v blízkosti autobusového terminálu (např. střednědobé parkování). Před hlavním vstupem do VB vpravo bude umístěn krytý přístřešek pro kola se stojany, vybíhající část dosavadního zastřešení od autobusového terminálu směrem k VB, která by vedla nově k tomuto přístřešku, bude odstraněna. Jedná se cca o 2,5 pole zastřešení.

Ve stanici Bystřice pod Hostýnem jsou dále budována nová nástupiště, zastřešení nástupiště a přístřešky pro cestující.

Hlavní části stavby jsou však kolejové úpravy železničního svršku a spodku. železniční přejezdy jsou nově zabezpečeny včetně přejezdové konstrukce.

Je upravován silniční propustek, jde však o malé úpravy bez dopadu na jeho architektonické řešení.

Z výše uvedeného vyplývá, že urbanismus a prostorové řešení je u této dopravní liniové stavby i kvůli rozsahu stavby minimální.

b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Celkové architektonické řešení nově navržených objektů vychází z principů soudobé moderní architektury a ucelené městské architektury včetně drobných architektonických prvků v blízkosti stanice. Dále je architektonické řešení přizpůsobeno jednoduchému a funkčnímu designu, který je obvyklý u drážních staveb. Barevné řešení je střídme - pastelové odstíny hnědé, šedé a šedočerné v kombinaci s modrým odstínem (tabule orientačního systému pro cestující), popis a piktogramy bílé.

Veškeré použité materiály, povrchové úpravy a typové výrobky jsou voleny s ohledem na následující požadavky investora:

- minimální nároky na údržbu
- dlouhou životnost
- maximální mechanickou odolnost
- odolnost proti vandalismu a zejména odcizení

Nová výpravní budova a technologický objekt jsou řešeny jako jednopodlažní budovy s plochou střechou a sjednocenými fasádami. U výpravní budovy je převýšením atiky ploché střechy akcentován hlavní vstup do objektu. Objekt VB má protáhlý obdélníkový tvar delší stranou souběžnou s kolejemi. Technologický objekt je půdorysně takřka čtvercový. Fasáda obou objektů bude tvořena kombinací cihelných obkladových pásků s menšími plochami s hrubší fasádní omítkou, bude prověřena i možnost použití kontaktního zateplovacího systému objektu v kombinaci s provětrávanou fasádou z velkoplošných dílů. Okna a exteriérové dveře jsou navržena hliníková v odstínu šedočerné. Dveře do technologických místností jsou ocelové s nátěrem v odstínu šedočerném. Zastřešení nad vstupem do Vb je řešeno jako subtilní plochá deska s opláštěním plnými hladkými deskami kotvená na táhlech k fasádě objektu.

Přístřešky na nástupištích jsou řešeny jako polouzavřené ocelové konstrukce s výplní ze skla, konstrukce zastřešení podél VB navazuje přímo na VB a je řešena zastřešením typu „vlaštovka“ s jednou středovou osou sloupů. Podbití zastřešení je tvořeno sendvičovými panely hladkými. Konstrukce zastřešení i přístřešků je řešeno v odstínech šedé a šedočerné. Souvislé zastřešení nástupiště bude navazovat na zastřešení chodníku v rámci nástupišť na autobusovém terminálu.

Drobné mobiliářové prvky jsou po konzultaci a architektem města navrženy dle stávajících prvků s ohledem na potřebnou odolnost proti poškození. Pokud to bude možné, bude na některých prvcích drobné architektury použit jako materiál dřevo v odstínu středně tmavém, ladícím k fasádě hlavních pozemních objektů (např. sedáky a opěradla laviček apod.) Zábradlí je řešeno městského typu s vertikálními příčlemi v odstínu světle šedém.

### B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Jelikož se jedná o stavbu dopravní, nedochází k žádné výrobě za použití technologie.

Provozním řešením je v případě liniové, dopravní, železniční stavby převedeno do oblasti dopravního řešení, což je podrobně popsáno v části B.4.

### B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Přístupy na nástupiště, do přístřešků do budov jsou řešeny bezbariérově v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a s Nařízením Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Vyhláška MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let (dále jen "osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace").

#### ❖ *Varovné pásy a vodící linie*

Podél nástupištních hran ve vzdálenosti 800 mm od hrany budou v dlažbě vytvořeny vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 400 mm, které oddělují bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště (nástupištní deska s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu). Kontrastní optické značení v šířce 150 mm bude provedeno žlutou barvou (odstín RAL 6200), a to na části vodící linie bližší k nástupní hraně. Kontrastní optické značení musí splňovat požadavky smykového součinitele tření (protismyková úprava). U přístřešku pro cestující a u přístupových komunikací pro pěší budou zřízeny signální pásy š. 800 mm ze speciální dlažby.

Na konci nástupiště bude proveden varovný pás š. 400 mm ze speciální dlažby doplněný o optické značení varovného pásu. Dále bude na konci nástupiště osazen piktogram „Zákaz vstupu“.

U centrálního přechodu budou z obou stran ve vzdálenosti 2,5 a 3,3 m v dlažbě varovné pásy šířky 400 mm. Kolmo na ně s odstupem 400 mm budou signální pásy šířky 800 mm které budou ukončeny u zídek se zábradlím. Oba pásy ze speciální dlažby.

Pro hmatové prvky musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 12.03.04.– 06.

#### ❖ *Vstupy do budov, manipulační plochy a prostory*

Základní prvky bezbariérového užívání staveb vyjadřují elementární principy a systémové zásady na užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č.398/2009 Sb.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu vychází jak z dispozic, možností a potřeb osob na vozíku a osob s dětským kočárkem, tak z dispozic a možností osob používajících berle, hole, chodítka nebo jiné pomůcky pro chůzi,

těhotných žen a osob doprovázejících děti do tří let. Jde zejména o výškové rozdíly pochozích ploch max. 20 mm, rovnost a protiskluzovou povrchů, minimální šířky pochozích ploch, maximální příčné a podélné stání chodníků a vyhrazených parkovacích stání.

Výškový rozdíl chodníku v místech pro přecházení přes vozovku a v místech vjezdů bude max. 20 mm nad přilehlou komunikací vozidlovou.

Řešení pro osoby se zrakovým postižením vychází jak z dispozic, možností a potřeb osoby bez vizuální kontroly, která k orientaci používá pouze bílou hůl, vysílačku povelů, popřípadě také vodícího psa – osoba nevidomá, tak z dispozic osoby s omezenou zrakovou schopností – osoba slabozraká. Jde zejména o vodící linie, signální pásy, vodící pásy přechodu, varovné pásy, hmatné pásy a akustické prvky, minimální šířku pochůzích ploch a zajištění průchozího profilu. V místech

pro přecházení přes vozovku a v místech vjezdů bude položena slepecká zámková dlažba dle výkresu.

Materiál pro hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04 a 12.03.06.

Řešení pro osoby se sluchovým postižením se netýká pozemních komunikací.

#### ❖ *Informační zařízení*

V současné době je v Žst. Bystřice pod. Hostýnem v provozu rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Jedná se o analogovou rozhlasovou ústřednu INOMA RRU od firmy Inoma Comp. Rozhlasová ústředna je umístěna ve sdělovací místní společně s výkonovými zesilovači pro 100V rozvod a napájecím zdrojem. Na tuto rozhlasovou ústřednu jsou připojeny jednotlivé venkovní a vnitřní rozhlasové linky s reproduktory, které slouží pro hlasové informování cestujících. Rozhlasové reproduktory jsou umístěny na nástupištích a v hale výpravní budovy. Ovládání rozhlasového zařízení probíhá automaticky pomocí informačního systému, případně pomocí rozhlasových pultů (Inoma Comp RRÚ).

V Žst. Bystřice pod Hostýnem není v současné době realizován žádný vizuální informační systém pro informování cestujících.

Na základě požadavku zadavatele, byla do dokumentace doplněna část H. Interoperabilita, která vyhodnotí projekt z hlediska dodržení parametrů interoperability. Přestože v současnosti nevyplyvá z legislativy EU/ČR nutnost tyto parametry pro regionální trať dodržet, počítá projekt s tím, že výhledově bude projekt požadavky interoperability muset splnit. Z vyhodnocení vyplývá jako problematický bod TSI PRM na zajištění bezbariérového přístupu přes centrální přechody ve stanicích, pro osoby nevidomé a slabozraké. Nicméně na základě chystaných úprav legislativy a drážních předpisů bylo dohodnuto následující:

Je preferováno řešení s výhledově připravovaným zabezpečovacím zařízením pro centrální přechody, po jejichž instalaci centrální přechod splní podmínky TSI PRM.

K tomu zástupci SŽDC GR O14 a O26 informovali o změnách v legislativě (schválená novela zákona 266/1994 Sb. (s platností od 1.4.2017), připravovaná novela vyhlášky 177/1995 Sb., a příprava předpisů SŽDC). Dále bylo konstatováno, že projekt plní ve všech dotčených stanicích (Bystřice pod Hostýnem) zvyklostní požadavek (i z dříve projektovaných akcí) na vzdálenost cestovních návěstidel od hran centrálních přechodů (12m) včetně výhledu ze stojící jednotky na ně. Délka

nástupišť je 130m a vyhovuje délce soupravy lokomotiva 754 + 4x Bdmtee vůz = 122 m + rezerva 8 m na zastavení. Toto se týká i výhledových záměru ohledně provozovaných vlakových jednotek z podledu dopravy i KOVED. Uvedené hodnoty by měly zajistit v dalším stupni dokumentace (projekt stavby) možnost doplnění SZZ o instalaci zabezpečení centrálního přechodu. V přípravné dokumentaci je do rozpočtu stavby započítán odhad nákladů na zabezpečení centrálního přechodu.

## B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Je povinností provozovatele zajistit její bezpečnost při užívání; tj. zajistit veškeré doklady a revize potřebné pro řádné a bezpečné užívání, včetně provozního řádu.

O revizi všech zařízení se vede protokol. Pravidelnou revizi provádí odborník s příslušnou kvalifikací. Výkresová dokumentace (realizační) musí být spolehlivě uložena a doplňována podle skutečného stavu.

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navrhované v rámci této stavby splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO.

V rámci stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky k jednotlivým objektům podél železniční trati.

Bezpečnost přístupu byla výrazně zlepšena novými bezbariérovými přístupy k novým ostrovním nástupištím, která mají nástupní hrany ve výši 550 mm nad TK.

Železniční přejezd je nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Stanice Žst. Bystřice pod Hostýnem je vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením. Rovněž úseky Bystřice pod Hostýnem a úsek Holešov – Bystřice pod Hostýnem jsou vybaveny novým traťovým a sdělovacím zařízením.

Trať nebude elektrizována.

Před uvedením el. zařízení do provozu musí být na zařízení provedena výchozí revize vč. zprávy. Současně je montážní organizace povinna při předání objektu zajistit proškolení uživatele o zásadách obsluhy údržby el. zařízení, kterou mohou provádět osoby s odpovídající kvalifikací dle vyhl. 100/95 Sb. v platném znění a předpisu SŽDC Zam1. a také zajistit technickou prohlídku a zkoušku vč. vydání průkazu způsobilosti u DU, dle zákona č. 266/1994 Sb. o drahách vč. prováděcích vyhlášek v platném znění.

V místech, kde je třeba vyloučit přístup veřejnosti, jsou osazeny výstražné tabule zákazu vstupu.

## B.2.6 Základní technický popis staveb

### D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

#### D.D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

**PS 11-28-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, SZZ**

**PS 11-28-01.1 Žst. Bystřice pod Hostýnem, definitivní SZZ**

Stávající stav:

Žst. Bystřice pod Hostýnem je součástí jednokolejné, neelektrizované železniční trati 303 (číslování dle knižního řádu) Kojetín – Valašské Meziříčí. Jedná se o dráhu regionální. Dovolená traťová třída zatížení C3 (20t/7,2t), maximální traťová rychlost



je 70 km/h. Správcem železniční infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc. Výpravní budova Žst. Bystřice pod Hostýnem byla zkolaudována v roce 1970 a její stav neodpovídá požadavkům moderní železniční dopravy. Budova je prostorově předimenzována. Správcem výpravní budovy je Správa železniční dopravní cesty, s.o., Správa osobní nádraží Olomouc.

Žst. Bystřice pod Hostýnem je zabezpečena SZZ 2. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 – elektromechanickým s IK a světelnými vjezdovými návěstidly. V DK je hradlový přístroj Rank 5007. Na St.1 a St.2 jsou ústřední zámky. Návěstidla jsou světelná, odjezdová jsou pouze ve směru Osíčko. Ve směru do Bystřice pod Hostýnem se připravuje realizace skupinového odjezdového návěstidla v jiné akci, která by měla proběhnout v roce 2017.

#### Navržené řešení:

V Žst. Bystřice pod Hostýnem je navrženo jako definitivní staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu Elektronické s ovládáním pomocí JOP, umožňující připojení do DOZ. Umístění zabezpečovací technologie je navrženo do nového objektu. V kolejišti budou osazeny počítače náprav pro kontrolu volnosti, světelná návěstidla, elektromotorické přestavníky. Všechny venkovní a vnitřní prvky SZZ včetně kabelizace budou realizovány nově. Napájení SZZ Bystřice pod Hostýnem je součástí silnoproudé technologie. Vlečka č. 6147 TON Bystřice pod Hostýnem je zaústěna v Žst. Bystřice pod Hostýnem do koleje č. 4 výhybkou č. 8a/b v km 34,893. Vlečka začíná začátkem výhybky č. 8a v km 34,912. Vlečka je využívána spíše nárazové (hlavně na podzim, v zimě vůbec), kdy dochází k náoze uhlí do TON Bystřice pod Hostýnem. Dle informací od vlečkaře se jedná cca o 100 vagónů ročně (cca 3 000 – 5 000 t uhlí). Doplnění: dne 7. 4. 2017 byly dodány údaje za rok 2016: vyloženo 96 vozů (14 vlaků; 2 000 t).

Vlečka č. 6148 Matyska a.s. je zaústěna v Žst. Bystřice pod Hostýnem do koleje č. 7 výhybkou č. 10. Vlečka začíná začátkem výhybky č. 10 v km 34,828. Objem přepravy na této vlečce je za posledních 5 let nulový. Majitel uvažuje nad zrušením vlečky.

### **PS 11-28-01.2 Žst. Bystřice pod Hostýnem, klimatizace**

#### Stávající stav:

Stávající prostory pro technologii nejsou klimatizovány

#### Navržené řešení:

Nové prostory pro technologii elektronického stavědla budou opatřeny klimatizací. Releová místnost v nově budovaném objektu vyžaduje maření tepla z důvodu instalované technologie se zajištěním provozní teploty 18-27°C.

Instalace klimatizací zajistí zvýšení životnost, spolehlivost a menší poruchovost instalované technologie. Z toho důvodu bude místnost osazena klimatizací systém SPLIT – sestava, vždy jedna venkovní jednotka a jedna vnitřní nástěnná alt. podstropní jednotka. Místnost bude osazena dvěma sestavami. Klim. jednotky umožňují výstup poruchových stavů pro přenos do centrálního dispečinku. Hlavní el. přívod je přiveden k venkovním jednotkám, které budou instalovány na střešní části objektu. Odvod kondenzátu je součástí PD – ZTI.

Instalovaný výkon:

Klim jednotky v počtu 2 ks - el. příkon pro jednu klim. jednotku 0,75 kW ,  
chladicí výkon 3,6 kW.

### **PS 11-28-01.3 Žst. Bystřice pod Hostýnem, přechodné SZZ**

#### Navržené řešení:

Předpokládáme, že využití stávající kabelizace nebude v celé řadě případů možné, především ze stavebních důvodů. Pro zachování činnosti zařízení bude položena provizorně kabelizace (spojky nový/stávající kabel) od vjezdového návěstidla L ke stávajícímu objektu a dále až do km 34,300 kde končí stavební úpravy. Kabelizace bude vložena do plastových žlabů(zapáskovány). Přejezd v km 35,293 (P7272) bude ovládán ručně v obou směrech a přejezd v km 36,198 (P7274) bude zavedeno dopravní opatření.

Po celou dobu stavebních prací bude možné ovládání přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidel a bude zřízena na stanovištích St.I a St.II popř. DK Tabule pro zavěšování klíčů od výhybek. Po dobu přechodného stavu až do výstavby nové výpravní budovy bude zřízena provizorní dopravní kancelář v části stávající výpravní budovy (místnost č. 12 a 13), kde bude nutné provést menší stavební úpravy.

V průběhu jednotlivých stavebních etap dle stavebních postupů budou do částí kolejiště po obnově postupně instalovány nové prvky zabezpečovacího zařízení. Po dobu nickolejného provozu nebude zabezpečovací zařízení v činnosti. V době výstavby nového technologického objektu zůstane stávající zabezpečovací technologie ve stávající budově.

### **PS 11-28-01.4 PZS v km 35,293 (P7272)**

#### Stávající stav:

Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 35,293 (P7272) je světelné typu AŽD 71 kategorie 3SNI bez závor s úplnými závislostmi a bez pozitivního signálu. Vnitřní technologie je umístěna v St.1. Kontrolní a ovládací prvky jsou v dopravní kanceláři Žst. Bystřice pod Hostýnem.

#### Navržené řešení:

Přejezdové zabezpečovací zařízení PZZ se navrhuje vybudovat reléového typu s elektronickými doplňky.

Kolejové úseky budou tvořeny počítači PCN, pro anulaci bude použita vazba se SZZ popř. směrové výstupy PCN. Přejezd je oboustranně kryt hlavními návěstidly. Ovládání automatické, jízdou železničních vozidel. Rychlost železničních vozidel přes přejezd počítána pro 70km/hod. Kategorie přejezdového zabezpečovacího zařízení: **PZS 3ZBI**. Technologie PZZ bude umístěna do technologického reléového domku.

Přejezd bude zabezpečen šesti výstražníky (A1, A2, B1, B2, B3 a D) na čtyřech stožárech. Doplněn o celé závory umístěny na čtyřech stožárech (A, B, C a D).

### **PS 11-28-02 Žst. Osíčko, úprava SZZ**

#### Stávající stav:

Žst. Osíčko je ve stávajícím stavu zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením RZZ AŽD 71 s tlačítkovou volbou a počítači náprav.

#### Navržené řešení:

V rámci tohoto PS bude provedeno navázání stávajícího SZZ na nově zbudované TZZ 3. kategorie ve směru do Bystřice pod Hostýnem. Bude provedena úprava stávajících obvodů RZZ zapojením vazeb TZZ. Dále bude provedeno zrušení evidence odjezdu. Součástí tohoto PS bude na základě požadavku provozovatele také výměna nevyhovující kabelizace v sudého zhlaví v Žst. Osíčko.

### **PS 11-28-03 Žst. Holešov, úprava SZZ**

#### Stávající stav:

Žst. Holešov je vybavena reléovým SZZ typu TEST B varianta 14 se světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a počítači náprav.

#### Navržené řešení:

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena v Žst. Holešov úprava vazeb mezi SZZ a novým TZZ směr Bystřice pod Hostýnem.

### **D.D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)**

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

### **PS 11-28-04 Osíčko – Bystřice pod hostýnem, traťové zabezpečovací zařízení**

#### Stávající stav:

Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Osíčko - Bystřice pod Hostýnem je 1. Kategorie – tlf. dorozumívání. V t.ú. Osíčko – Bystřice pod Hostýnem se nachází nz. Loukov a 5 ks PZS (1x AŽD71, 2x VUD a 2x Eleksa).

#### Navržené řešení:

V rámci tohoto PS bude v mezistaničním úseku Osíčko - Bystřice pod Hostýnem vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 automatické hradlo bez traťového bodu. Všechny venkovní prvky TZZ budou umístěny tak, aby vyhovovaly technickým specifikacím interoperability. V rámci předchozích staveb je celý mezistaniční úsek pokryt počítači náprav po stávající kabelizaci, která bude z důvodu zhoršujícího se stavu nahrazena novou. V rámci toho PS bude položena nová vazební kabelizace stávajících PZS a takto nahrazeny stávající přenosová zařízení pro kontroly PZS. V úseku se nachází nákladíště Loukov, kterého obsluha se bude uskutečňovat z žst. Osíčko s vazbou do nového TZZ. Stávající světelná krycí návěstidla nákladíště budou zrušena v jiné akci do konce roku 2017. Vnitřní výstroj TZZ bude umístěna v přilehlých stanicích Bystřice pod Hostýnem a Osíčko a napájena z rozvodu těchto SZZ.

V Žst. Bystřice pod Hostýnem bude kontrola a ovládání TZZ součástí JOP nového elektronického stavědla. V Žst. Osíčko byla provedena příprava umístěním kontrolních a ovládacích prvků TZZ na ovládacím pultu SZZ v předchozí opravě stavbě OŘ Olomouc. V cílovém stavu bude trať Hulín (m) – Val. Meziříčí (m) ovládána z RDP Valašské Meziříčí.

### **PS 04-28-203 T.ú. Holešov – Bystřice pod Hostýnem, traťové zabezpečovací zařízení (není součástí územního řízení této stavby)**

#### Stávající stav:

Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Bystřice pod Hostýnem – Holešov je 1. Kategorie – tlf. dorozumívání. V t.ú. Bystřice pod Hostýnem se nachází nz. Hlinsko pod Hostýnem a 8ks PZS (4x RE, 3x Eleksa a 1x AŽD71).

#### Navržené řešení:

V rámci tohoto PS bude v mezistaničním úseku Bystřice pod Hostýnem – Holešov bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 automatické hradlo se dvěma traťovými oddíly. Nově zřízené hradlo se bude jmenovat „Jankovice“. Obsluha nz. Hlinsko pomocí Pst, které zřízeno v rámci stavby, která má realizaci v roce 2017.

### D.D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

**PS 90-28-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, dálkové ovládání**

Stávající stav:

V současné době není v uvedené stanici realizováno dálkové ovládání.

Navržené řešení:

Na základě zadání je navrženo úsekové ovládání Žst. Bystřice pod Hostýnem ze Žst. Holešov. Podmínkou pro realizaci tohoto ovládání je předchozí nebo souběžná realizace stavby „Rekonstrukce Žst. Holešov“, v rámci které má být realizováno elektronické stavědlo s pracovištěm JOP v Žst. Holešov. Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.

### D.D.2 Železniční sdělovací zařízení

Sdělovací zařízení navržené touto přípravnou dokumentací umožňuje budoucí dálkové ovládání z RDP Valašské Meziříčí. Zároveň je však respektováno místní ovládání z Žst. Bystřice pod Hostýnem a případně úsekové ovládání z Žst. Holešov a to vzhledem k časovému harmonogramu dalších navazujících staveb, tak aby byl vybudován ucelený úsek pro ovládání z RDP Valašské Meziříčí. Je tak možné, že u vybraných sdělovacích zařízení bude muset dojít v navazujících stavbách, která budou realizovat připojení do RDP Valašské Meziříčí k upgradu zařízení případně k jeho doplnění.

Obecně ke sdělovacímu zařízení:

- Sdělovací místnosti (VB, TO) v Žst. Bystřici pod Hostýnem budou vybaveny klimatizační jednotkou;
- Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016.
- Veškerá hlasová komunikace (telefonní zapojovač), rádiová komunikace (TRS, MRS) bude nahrávána na záznamové zařízení ReDat3 v Žst. Bystřice pod Hostýnem (případně v Žst. Holešov), které bude v rámci této stavby doplněno o licence pro centrální nahrávání do Kontrolně analytického centra (KAC).
- Nově vybudované zařízení (kamery, záznamové zařízení, terminály) budou v rámci této stavby začleněny do KAC.
- Demontáž sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

### D.D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systému

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

**PS 04-14-01 T.ú. Holešov – Bystřice pod Hostýnem, traťový kabel**

*(není součástí územního řízení této stavby)*

Stávající stav:

Podél železniční trati Holešov – Bystřice pod Hostýnem je veden stávající dálkový metalický kabel. Podél trati byl do trasy optického kabelu položen traťový kabel 3XN0,8 a v rámci výstavby přejezdů byl položen traťový kabel TCEPKPFLE 10XN0,8 a jedna trubka HDPE.

Navržené řešení:

Stávající TK vybudovaný v rámci žel. přejezdů bude ponechán v provozu. Do výkopu ke kabelům zabezpečovacího zařízení budou přiloženy dvě ochranné trubky HDPE modré a černé barvy. Do provozní trubky HDPE modré barvy bude instalován nový DOK 48 vláken, řeší PS 04-14-02.

**PS 04-14-02 T.ú. Holešov – Bystřice pod Hostýnem, DOK**

(není součástí územního řízení této stavby)

Stávající stav:

Podél železniční trati Hulín - Holešov – Bystřice pod Hostýnem je veden stávající optický kabel 12 vláken SM, vybudovaný v rámci povodňových škod, optický kabel není vyveden v Žst. Holešov. V Žst. Holešov je vyveden jen DOK ČD-T.

Navržené řešení:

V rámci tohoto PS bude vybudován optický kabel 48 vláken, který bude zafouknut do nové HDPE trubky. V Žst. Holešov bude provedena úprava stávajícího optického kabelu 12 vláken, bude oboustranně vyveden do sdělovací místnosti Žst. Holešov.

**PS 11-14-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, místní kabelizace**

Stávající stav:

V současné době je v Žst. Bystřice pod Hostýnem místní i dálková kabelová síť. V železniční stanici se nachází místní kabelizace k připojení venkovních telefonních objektů (VTO) a metalická propojení mezi jednotlivými objekty v rámci žst..

Navržené řešení:

V rámci místní kabelizace se navrhuje propojit stávající a nově budované objekty a zařízení metalickou a optickou kabelizací. Navržena bude místní kabelizace k vjezdovým návěstidlům, přejezdům a ostatním prvkům umístěným v kolejišti. Místní kabely budou navrženy v provedení TCEPKPFLEZE. Sdělovací metalická kabelizace bude ukončena na rozpojovacích svorkovnicích, které budou instalovány v nosnících, které budou upevněny v nových 19" skříních. V rámci místní kabelizace budou také osazeny objekty VTO u vjezdových návěstidel, PSt a EZ. Použité VTO budou jednookruhové, stažené do telefonního zapojovače v Žst. Bystřice pod Hostýnem.

V rámci místní kabelizace se dále navrhuje mezi jednotlivými objekty v Žst. Bystřice pod Hostýnem položit ochranné trubky HDPE ø 40 mm pro následnou instalaci místních optických kabelů. V rámci tohoto PS budou položeny ochranné trubky HDPE pro instalaci optických kabelů pro kamerový systém, napojení rozvaděčů REOV a ROV a propojení jednotlivých nových i stávajících objektů v rámci žst..

Do předem položených ochranných trubek HDPE se navrhuje zafouknout místní optické kabely. Optická kabelizace se navrhuje ukončit konektory E2000/APC dle zásad SŽDC v optických rozvaděčích, které budou umístěny v nových 19" skříních. Rozvaděče OV a EOv budou propojeny optickými kabely s 6-ti vlákny SM. Kabelizace bude navržena s ohledem na případný budoucí přechod na střídavou napájecí soustavu 25 kV 50 Hz.

### **PS 90-14-01 Bystřice pod Hostýnem – Osíčko, DOK a TK**

#### Stávající stav:

Podél železniční trati Bystřice pod Hostýnem – Osíčko je veden stávající dálkový metalický kabel. Podél trati byl do trasy optického kabelu položen traťový kabel 3XN0,8. Dále je zde vedena dálkový optický kabel 12 vláken SŽDC a dálkový optický kabel 72 vláken ČD-T.

#### Navržené řešení:

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, přenosového systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení a dalších technologických systémů v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách se v řešeném úseku trati navrhuje vybudovat traťový metalický kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8 a ochranné trubky HDPE barvy modré a černé. Do provozní ochranné trubky HDPE se navrhuje instalovat diagnostický optický kabel o kapacitě 48 vláken SM.

Nový traťový kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8 se navrhuje v jednotlivých místech vyvedení ukončit takto:

- Žst. Bystřice pod Hostýnem, TO - TK se navrhuje ukončit plným profilem ve sdělovací místnosti v 1.NP.
- Žst. Osíčko, objekt u VB - TK se navrhuje ukončit plným profilem ve sdělovací místnosti v 1.NP.
- Zast. Loukov, venkovní skříň pro sdělovací zařízení v žkm 39,560. Venkovní skříň se navrhuje připojit PK 10XN0,8. PK ukončit na rozpojovacích svorkovnicích, které budou instalovány v nosnících, které budou upevněny v nové venkovní skříni.

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje v řešeném úseku položit ochranné trubky HDPE ø 40/33 mm:

- V úseku TO Bystřice pod Hostýnem – objekt u VB Osíčko se navrhuje instalovat ochranné trubky HDPE ø 40/33 mm barvy modré a černé.
- Zast. Loukov, venkovní skříň pro sdělovací zařízení (žkm 39,560) se navrhuje propojit s novou zemní kabelovou komorou (žkm 39,560) ochrannou trubicí HDPE modré barvy.

Do předem položené ochranné trubky HDPE modré barvy se navrhuje instalovat nový dálkový optický kabel SŽDC 48 vláken SM v úseku TO Bystřice pod Hostýnem – objekt u VB Osíčko.

Nově instalovaný DOK se navrhuje ukončit konektory E2000/APC dle zásad SŽDC v těchto místech:

- Žst. Bystřice pod Hostýnem, TO – 48 vláken.
- Žst. Osíčko, objekt u VB – 48 vláken.
- Zast. Loukov, venkovní skříň – 2x 12 vláken.

### **PS 90-14-02 Bystřice pod Hostýnem – Osíčko, úpravy a ochrana kabelizace SŽDC**

#### Stávající stav:

Podél železniční trati Bystřice pod Hostýnem – Osíčko je veden stávající dálkový metalický kabel. Podél trati byl do trasy optického kabelu položen traťový kabel 3XN0,8. Dále je zde vedena dálkový optický kabel 12 vláken SŽDC a dálkový optický kabel 72 vláken ČD-T.

### Navržené řešení:

V rámci tohoto PS se navrhuje při realizaci stavebních prací ochránit stávající dálkovou a traťovou kabelizaci realizovanou v rámci předchozích staveb a ukončit ji v novém technologickém objektu ve sdělovací místnosti.

Pokud to bude technicky možné a délka kabelů bude dostačující, navrhuje se stávající kabelizaci ochránit zahloubením nebo stranovou přeložkou. Při ochraně stávající sdělovací kabelizace bude navržena provizorní kabelizace. Provizorní kabelizace se navrhuje realizovat „plastovými kabely“, které budou na „tradiční“ kabely napojeny ve venkovních kabelových skříních. Po provedení stavebních prací bude realizována definitivní kabelizace. Definitivní kabelizace bude realizovaná „tradičními“ kabely.

Optické kabely budou překládány v místech stávajících spojek a rozvaděčů, tj. v relaci optická spojka – optická spojka, optická spojka – ODF nebo ODF - ODF. Pro případnou kabelovou vložku bude použit kabel stejného typu. Optická kabelizace se navrhuje ukončit v optických rozvaděcích konektory E2000/APC.

Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely.

Materiál navržený zhotovitelem na provedení ochrany sdělovacích vedení, bude konzultován a odsouhlasen správcem nebo majitelem upravovaného zařízení.

Zhotovitel zapracuje změny vyvolané ochranou stávající kabelizace do kabelové knihy plánů a správci nebo majiteli zařízení bude předáno geodetické zaměření skutečného stavu sdělovacího zařízení.

### ***PS 90-14-03 Bystřice pod Hostýnem – Osíčko, úpravy a ochrana kabelizace ČD-T*** ***Stávající stav:***

Podél železniční trati Bystřice pod Hostýnem – Osíčko je veden stávající dálkový metalický kabel. Podél trati byl do trasy optického kabelu položen traťový kabel 3XN0,8. Dále je zde vedena dálkový optický kabel 12 vláken SŽDC a dálkový optický kabel 72 vláken ČD-T.

### Navržené řešení:

V rámci tohoto PS se navrhuje při realizaci stavebních prací ochránit stávající dálkovou optickou kabelizaci realizovanou v rámci předchozích staveb a ukončit ji v novém technologickém objektu ve sdělovací místnosti.

Pokud to bude technicky možné a délka kabelů bude dostačující, navrhuje se stávající kabelizaci ochránit zahloubením nebo stranovou přeložkou. Při ochraně stávající sdělovací kabelizace bude navržena provizorní kabelizace. Po provedení stavebních prací bude realizována definitivní kabelizace.

Optické kabely budou překládány v místech stávajících spojek a rozvaděčů, tj. v relaci optická spojka – optická spojka, optická spojka – ODF nebo ODF - ODF. Pro případnou kabelovou vložku bude použit kabel stejného typu. Optická kabelizace se navrhuje ukončit v optických rozvaděcích konektory E2000/APC.

Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely.

Materiál navržený zhotovitelem na provedení ochrany sdělovacích vedení, bude konzultován a odsouhlasen správcem nebo majitelem upravovaného zařízení.

Zhotovitel zapracuje změny vyvolané ochranou stávající kabelizace do kabelové knihy plánů a správci nebo majiteli zařízení bude předáno geodetické zaměření

skutečného stavu sdělovacího zařízení.

### **PS 90-14-04 Bystřice pod Hostýnem – Osíčko, přenosový systém a TDS**

#### Stávající stav:

V Žst. Bystřice pod Hostýnem je v současné době vybudováno přenosové zařízení SDH o kapacitě STM-4, které je umístěno ve sdělovací místnosti ve výpravní budově. Datové přepínače jsou použity zařízení od firmy Cisco C2950.

#### Navržené řešení:

Pro přenos datových okruhů, telefonních okruhů, videosignálů a pro propojení TZ v řešených železničních zastávkách a stanicích se navrhuje přenosové zařízení pomocí směrovačů, a datových přepínačů. V železniční stanici Bystřice pod Hostýnem se navrhuje výstavba IP/MPLS přenosového zařízení společně s novými datovými přepínači L3, na které lze připojit:

- Zařízení EZS, hlasové a vizuální informační zařízení, rozhlasové zařízení a EOVS včetně osvětlení zastávek a stanic;
- Integrované telekomunikační zařízení systému IP;
- Kamerové systémy;
- Místní rádiové sítě v IP provedení;
- Dálková diagnostika technologických systémů DDTS ŽDC;
- Dispečerská řídicí technika (DŘT).

Pro nově budovaná zařízení se v Žst. Bystřice pod Hostýnem navrhuje vybudovat novou přenosovou síť MPLS s doplněným agregačním PE routerem v Žst. Valašské Meziříčí (částečně vybudováno v rámci jiné stavby). V Žst. Bystřice pod Hostýnem bude osazen MPLS CE router společně s potřebným množstvím L3 přepínačů s optickými SFP, propojenými po místních optických kabelech. Počet portů jednotlivých switchů bude řešen individuálně dle požadavků návazných technologií. Na tuto MPLS síť se převede maximální počet zařízení a provoz.

Kromě páteřní přenosové sítě řeší tento PS také výstavbu místních přenosových sítí (LTDS) pro napojení energetických rozvaděčů (REOV, ROV) do technologické datové sítě (TDS) v Žst. Bystřice pod Hostýnem.

V rámci stavby bude nakonfigurován přenos na Elektrodispečink Přerov (ED SŽDC Přerov) pro potřeby DŘT a dále na CDP Přerov pro potřeby DDTS ŽDC, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC a pro komunikaci výtahů s centrální GSM bránou.

#### Napájení a umístění přenosového systému

Ve sdělovacích místnostech se navrhuje vybudovat nový centrální napájecí zdroj složený z usměrňovače 48V a ze střídače 48V/230V s funkcí by-pass. V rámci provozních souborů TZ budou doplněny zálohované zdroje 24VDC/4A pro napájení NTZ a VTO. Napájecí zdroje 48V DC budou zálohovány akubaterií pro zajištění provozu po dobu 6 hodin v případě výpadku napájení 230V.

Aktivní prvky datové sítě musí být schválené pro provoz na SŽDC a začlenitelné do stávajícího dohledu/dálkové správy SŽDC.

### **D.D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd)**

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

### **PS 11-14-03 Žst. Bystřice pod Hostýnem, telefonní zapojovač**



### Stávající stav:

Telefonní zapojovač u výpravčího a u operátorky je typu INOMA ALFA s ovládáním na stole v dopravní kanceláři. Náhradní telefonní zapojovač je typu INOMA MIKRO NZ10.

### Navržené řešení:

Předmětem tohoto provozního souboru je výstavba nového telefonního zapojovače, do kterého budou zaústěny nové a stávající MB okruhy.

Navrhujeme telefonní zapojovač ve variantě IP. Tato varianta a technologie umožní i snadnější síťovou implementaci jednotlivých traťových TZ a zjednoduší perspektivní přesun dispečerského centra do alternativních lokalit při přechodu na bezobslužné řízení traťového provozu. Technologie IP používá jednotný přenosový paketový formát pro datový i hlasový provoz, čímž se umožní přehledný komplexní dohledový a konfigurační management celé spojovací sítě, zjednodušující a zlevňující běžnou údržbu. V této variantě jsou v železniční stanici převodníky MB/IP realizované pomocí směrovačů (routerů) a příslušných interních převodníků analogových rozhraní.

V Žst. Bystřice pod Hostýnem se navrhuje telefonní zapojovače typu IP pro výpravčí/dispečera. Ovládací pracoviště – terminál s dotykovou obrazovkou bude umístěn v dopravní kanceláři na stole výpravčího (dispečera).

Do zapojovače budou zapojeny následující okruhy:

- VP vjezdová návěstidla (MB);
- VT traťové okruhy ze všech směrů (MB);
- JN přejezdy v žel. stanici, okruhy od elmag. zámků... (MB).
- Z dotykových terminálů bude možné ovládat:
- Vlastní okruhy MB zapojeny do IP pomocí převodníků MB/IP;
- Terminál do GSM-R sítě (v budoucnu);
- Terminál do TRS, MRS sítě;
- Vstup do služební telefonní sítě včetně vytáčených dispečerských okruhů;
- Rozhlasové zařízení.

Pro zabezpečení nahrávání je směrovač připojen na přepínač, který zabezpečí funkci RSPAN (zrcadlení hovorového toku) a zajistí poslání hovoru na záznamové zařízení pro nahrávání komunikace v jednotlivých žst. propojení TZ na řešeném úseku tratě se navrhuje pomocí datové IP sítě vybudované v přenosovém systému.

Součástí výstavby TZ bude i výstavba nových náhradních telefonních zapojovačů (NTZ) pro každé pracoviště výpravčího/dispečera. Do NTZ budou zavedeny důležité MB okruhy kabely SYKFY, smyčkově tak, aby při zasunutí kolíku do svírky byl okruh do TZ rozpojen.

Nový telefonní zapojovač resp. dotykový terminál musí umožnit funkcionalitu STOP GSM-R dle platné technické specifikace TS 03/2014-S.

## **PS 11-14-05 Žst. Bystřice pod Hostýnem, EZS**

### Stávající stav:

Systém EZS není v Žst. Bystřice pod Hostýnem vybudován.

### Navržené řešení:

V rámci tohoto PS je navrženo chránit vybrané objekty (výpravní budova, technologický objekt) v Žst. Bystřice pod Hostýnem, systémem EZS. Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana).

Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapasivního) s čidlem MW (mikrovlnným). V technologických místnostech budou rozmístěny požární hlásiče napojeny na ústřednu EZS. Zabezpečovací ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz.

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Na ústřednu EZS bude připojen ovládací panel, který se navrhuje umístit v dopravní kanceláři a u vchodu do objektů (VB, technologický objekt) a propouštěcí zařízení umístěné u vchodových dveří vně objektu. Ústředny se navrhuje připojit pomocí datové sítě LAN a přenosového systému na dohledové pracoviště vybavené příslušným softwarem. Vstup do objektů bude zajištěn pomocí standardních čteček služebních karet SŽDC.

Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE v planém znění. Pro monitorování stavu ústředny EZS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

### ***PS 11-14-05 Žst. Bystřice pod Hostýnem, sdělovací zařízení***

#### ***Navržené řešení:***

Hlavní náplní těchto PS je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů (strukturované kabeláže) v rámci železniční stanice a ve vybraných objektech (výpravní budova a technologické objekty). Jedná se zejména o:

- Vnitřní instalaci v jednotlivých objektech VB, TB v železniční stanici;
- Hodinová zařízení včetně kabelových rozvodů (hlavní a podružné hodiny);
- Přemístění a provizorní stavy stávajícího sdělovacího zařízení;
- Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení.

Vnitřní instalace se navrhuje pomocí strukturované kabeláže. Instalace bude ukončena na patchpanelech umístěných ve skříní 19" společně s optickými kabely nebo v samostatných skříních. Součástí instalace bude i rozvod pro hodinové zařízení. Jednotlivé hodiny musí umožnit řízení DCF signálem.

Jednotlivá sdělovací zařízení umístěná ve stávajících objektech VB budou přemístěna do nových technologických objektů, případně zastaralá a nevyhovující zařízení budou demontována.

#### ***Provizorní stavy, přemístění a demontáže sdělovacího zařízení***

Vzhledem k postupům výstavby dojde v rámci tohoto PS k provizorním stavům. Proto bude nutné vybraná sdělovací zařízení přemístit do provizorních prostor a po dokončení stavebních prací definitivně přemístit. Stávající sdělovací zařízení, které bude nahrazeno novými technologiemi (příp. zastaralé a nefunkční zařízení) se navrhuje demontovat.

Další částí tohoto PS je demontáž již zastaralého nebo nefunkčního sdělovacího zařízení. A vzhledem k etapizaci stavby je nutné řešit i provizorní stavy a náhradní provoz zařízení s ohledem na minimální výluky. Postup demontáží bude specifikován v dalším stupni projektové dokumentace v závislosti na postupu výstavby. Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42.

### **D.D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)...**

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

#### **PS 11-14-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, rozhlasové zařízení**

##### Stávající stav:

V současné době je v Žst. Bystřice pod Hostýnem v provozu rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Jedná se o analogovou rozhlasovou ústřednu INOMA RRU od firmy Inoma Comp. Rozhlasová ústředna je umístěna ve sdělovací místní společně s výkonovými zesilovači pro 100V rozvod a napájecím zdrojem. Na tuto rozhlasovou ústřednu jsou připojeny jednotlivé venkovní a vnitřní rozhlasové linky s reproduktory, které slouží pro hlasové informování cestujících. Rozhlasové reproduktory jsou umístěny na nástupištích a v hale výpravní budovy. Ovládání rozhlasového zařízení probíhá automaticky pomocí informačního systému, případně pomocí rozhlasových pultů (Inoma Comp RRÚ).

##### Navržené řešení:

V Žst. Bystřice pod Hostýnem bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Zařízení bude složeno z převodníku VoIP a zesilovače nf se 100V výstupem (IP rozhlasová ústředna), což zjednoduší a zpřehlední napojení na zdroje modulace. Rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.

Umístění rozhlasového zařízení (RÚ, ukončení kabelizace) bude ve sdělovací místnosti v technologickém objektu. Reproduktory budou umístěny na samostatných stožárkách nebo společně na stožky s osvětlením a na konstrukci zastřešení.

Nová rozhlasová ústředna bude ovládána automaticky pomocí informačního zařízení z dopravní kanceláře v Žst. Bystřice pod Hostýnem (případně Žst. Holešov) a v budoucnu z CDP Přerov. Živá hlášení bude využit telefonní zapojovač (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude z ovládacího pracoviště TZ.

Stávající rozhlasové zařízení pro posun bude demontováno.

Informace o poruchách hlášení budou z rozhlasové ústředny přenášeny do systému DDTS ŽDC prostřednictvím dotazu SNMP protokolem do MIB databáze řídicího systému rozhlasové ústředny (konverze SNMP na EN 60870-5-104).

Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu platných norem, předpisů a vyhlášek.

*Úroveň srozumitelnosti hlasu musí vyhovovat požadavkům CR/HS PRM TSI 2008164/164/ES, bodu 4.1.2.12, která říká: Mluvené informace musí mít ve všech oblastech minimální úroveň RASTI 0,45, v souladu s normou IEC 60268-16.*

*Před předáním stavby musí být provedeno autorizované měření akustického hluku na hranici ochranného pásma, zda nedochází k jeho překračování dle zákona č. 258/2000 Sb.*

*Výstavbu rozhlasového zařízení nutno koordinovat s harmonogramem výstavby tak, aby hlášení pro cestující probíhalo postupně během výstavby s realizací jednotlivých nástupišť.*

#### **PS 11-14-04 Žst. Bystřice pod Hostýnem, kamerový systém**

##### Stávající stav:

V současné době není v Žst. Bystřice pod Hostýnem realizován kamerový systém.

### Navržené řešení:

V Žst. Bystřice pod Hostýnem se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému. Ve stanici se navrhuje kamery umístit tak, aby sledovaly nástupištní hrany a prostor centrálního přechodu pro cestující. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc). Kamerovým systémem se navrhuje sledovat:

- Hrany nástupišť;
- Centrální přechod pro cestující;
- Objekty v Žst. (výpravní budova, technologický objekt)

IP Kamery budou pomocí datové sítě připojeny na dohledový a záznamový server, který umožní záznam na diskové pole. Pro připojení kamer na dohledový server bude v LAN síti (resp. v přenosovém systému) k dispozici min. kapacita 100Mbit/s.

Dohledové pracoviště bude umístěno ve výpravní budově v dopravní kanceláři (případně v Žst. Holešov). Dohledové pracoviště se bude skládat z pracovní stanice, LCD monitorů a ovládacího pracoviště. Uložiště kamerového systému (server KS) se navrhuje umístit ve sdělovací místnosti v technologickém objektu.

Přenos informací z kamerového systému bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE v planém znění. Pro monitorování stavu z KS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

Celý systém je budován a koncipován tak, aby byl umožněn přístup ke kamerám i vybraným zaměstnancům pomocí standardních počítačových programů jako jsou např. internetové prohlížeče.

Z hlediska ukládání záznamu je nutné respektovat zákon 101/200 Sb. a směrnici SŽDC č.97 o ochraně osobních údajů pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením a jejich registraci na Úřadu pro ochranu osobních údajů. Jde především o:

- Oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line;
- Dobu uchovávání záznamů – max. 168 hodin;
- Vymaskování záběrů objektů, které nejsou v majetku SŽDC a ČD;
- Vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru.

Nově vybudovaný kamerový systém bude v rámci této stavby začleněn do Kontrolně analytického centra (KAC).

### ***PS 11-14-06 Žst. Bystřice pod Hostýnem, informační zařízení pro cestující***

#### Stávající stav:

V Žst. Bystřice pod Hostýnem není v současné době realizován žádný vizuální informační systém pro informování cestujících.

#### Navržené řešení:

V železniční stanici bude navržen nový informační hlasový a vizuální systém. IS je moderní informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojkách s aktuální situací v železniční stanici a přilehlých zastávkách ve vizuální a zvukové podobě. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digit. informačních panelů a monitorů.

Navrhuje se informační systém s odjezdovými a příjezdovými panely ve VB, s odjezdovými panely (monitory) u všech přístupů na nástupiště.

Řídící server informačního systému včetně příslušných převodníků se navrhuje umístit do sdělovací místnosti v technologickém objektu. Ovládání celého systému bude prováděno pomocí ovládacího pracoviště, které bude umístěno na stole operátorky v Žst. Bystřice pod Hostýnem (případně v Žst. Holešov). V budoucnu bude možné ovládat IS i z pracoviště v CDP Přerov.

Informační systém musí umožňovat zobrazování sektorů. Hlasové majáčky pro nevidomé nebudou součástí PS informačního zařízení.

Nový informační systém musí podporovat zasílání poruchových stavů do systému DDTS ŽDC cestou integračních koncentrátorů a konverze protokolu SNMP (popř. jiného, jehož úplný formát musí být v tomto případě ale poskytnut dodavatelem buď SŽDC nebo dodavateli integračních koncentrátorů) na protokol podle ČSN EN 60870-5-104.

Výstavbu informačního zařízení nutno koordinovat s harmonogramem výstavby tak, aby informování cestujících probíhalo postupně během výstavby s realizací jednotlivých nástupišť.

*Součástí informačního zařízení pro cestující SŽDC nebude propojení mezi vlakovým a autobusovým informačním systémem. Z pohledu stavby „Rekonstrukce ...“ bude pouze ponechána prostorová rezerva pro realizaci autobusového informačního systému*

#### **D.D.2.4 Radiové spojení (TRS, SOE, GSM-r)**

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

***PS 11-14-07 Žst. Bystřice pod Hostýnem, úpravy radiového systému TRS a MRS***  
*Stávající stav:*

Stávající rádiové sítě MRS a TRS jsou v analogovém provedení. Umístění těchto zařízení je ve sdělovací místnosti a v dopravní kanceláři ve výpravní budově.

*Navržené řešení:*

*Místní rádiové sítě*

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje stávající analogové místní rádiové sítě MRS v pásmu 150 MHz v Žst. Bystřice pod Hostýnem doplnit o IP rozhraní a začlenit MRS do budoucího dálkového ovládání na bázi IP technologie s možností ovládání z terminálu IPDT (z Žst. Holešov a Bystřice pod Hostýnem a následně z CDP Přerov). Budou vyměněny koaxiální svody, přepěťové ochrany a anténní jednotky.

*Traťový rádiový systém*

Na traťovém rádiovém systému TRS budou provedeny úpravy v závislosti na řízení Žst. Bystřice pod Hostýnem. Rádiový systém TRS bude doplněn o TRS adaptér pro začlenění do terminálu IPDT s možností jeho ovládání. Stávající ZO47 zůstane zachována.

Antény obou rádiových systémů budou umístěny na samostatném stožáru pro TRS, MRS vedle technologického objektu.

#### **D.D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení**

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

**PS 11-14-09 Žst. Bystřice pod Hostýnem, DDTS ŽDC**  
**PS 90-14-05 CDP Přerov, doplnění DDTS ŽDC**

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu není v Žst. Bystřice pod Hostýnem vybudován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC). V CDP Přerov jsou umístěny stávající integrační server (InS) a terminálový server (TeS) ve sdělovací místnosti a klientská pracoviště DDTS ŽDC jsou umístěna u dispečerů železniční dopravní cesty (DŽDC).

Navržené řešení:

Předmětem provozních souborů DDTS ŽDC je zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016. Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

V rámci těchto provozních souborů DDTS ŽDC bude v Žst. Bystřice pod Hostýnem vybudován systém DDTS ŽDC a doplněn integrační server (InS) a terminálový server (TeS) v objektu CDP Přerov a ED SŽDC Přerov. Rozvaděč RDD umístěný v Žst. Bystřice pod Hostýnem bude připojen na integrační koncentrátor (InK), který bude umístěn ve sdělovací místnosti v novém technologickém objektu. Klientské pracoviště bude řešeno v IPDT výpravčího a klientskou stanicí DDTS ŽDC.

Technologické systémy v železniční stanici (Osvětlení, EOv, EZS/ASHS, rozhlasové a informační zařízení, jednotlivá měření, měření elektrické energie, technologie výtahů a čerpadel a další TLS dle TS 2/2008-ZSE) budou připojeny pomocí InK do datové technologické sítě (TDS) a následně na InS v ED SŽDC Přerov a CDP Přerov. Data z jednotlivých InK budou směrována na InS podle geografického umístění místně příslušného OŘ.

Pokud jednotlivé technologické systémy (jejich řídicí PLC) budou komunikovat přímo s InS protokolem podle ČSN EN 60870-5-104, musí podobně jako InK vysílat a přijímat informace minimálně do/ze dvou integračních serverů umístěných ve dvou geograficky oddělených lokalitách (tedy např. Pardubice a Praha nebo Ústí nad Labem a Praha). Pokud řídicí PLC technologických systémů (TLS) tento požadavek nesplňují, musí být připojovány k integračnímu koncentrátoru podle TS 2/2008 – ZSE.

Servisní zásah bude možné provést přes vybudovaný servisní kanál v síti DDTS ŽDC, který umožní servisní organizaci přístup na jednotlivá PLC technologií přes InK. Pro tyto účely bude dodán 1x mobilní (servisní) klient pro SEE a 1x mobilní (servisní) klient pro SSZT.

Dále dojde v rámci tohoto PS k doplnění integračního serveru InS a jeho klientských pracovišť na CDP Přerov a také klientů na ED SŽDC Přerov a to jak po stránce HW, tak i po stránce SW.

Cílem navrženého technického řešení těchto PS je:

- Doplnění Integračního serveru InS (parametrizace, doplnění datových struktur);
- Doplnění Terminálového serveru TeS (parametrizace, doplnění datových struktur);
- Doplnění, parametrizace a konfigurace jednotlivých klientských pracovišť na ED SŽDC Přerov a v CDP Přerov se systémovým a aplikačním programovým

- vybavením s jeho oživením, nastavením a parametrizací;
- Parametrizace a konfigurace systému dálkové diagnostiky TS ŽDC na ED SŽDC Přerov a v CDP Přerov s přenosy diagnostických informací z jednotlivých TLS respektive InK v železniční stanici po TDS s přenosovým protokolem dle ČSN EN 60870-5-104;
- Doplnění a parametrizace klientského pracoviště na SŽE Hradec Králové;
- Konfigurace SMS Gateway Praha;
- Uvedení systému dálkové diagnostiky TLS na ED SŽDC Přerov a CDP Přerov do provozu s verifikací přenášených dat.

Data a informace z integračních koncentrátorů InK budou přenášeny na InS v CDP Přerov.

Veškerá komunikace a následně i případná komunikace mezi InS v CDP Přerov bude probíhat dle směrnice TS 2/2008 – ZSE pro dálkovou diagnostiku. Na úrovni InS je možná komunikace protokolem ČSN EN 60870-5-104.

### D.D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

#### D.D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

##### **PS 11-13-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, trafostanice 22/0,4 kV**

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je Žst. Bystřice pod Hostýnem napájena venkovním vedením z rozvodu E.ON, linkou 22 kV č. 8 do stožárové trafostanice 22/0,4 kV v majetku SŽDC. Trafostanice je umístěna v blízkosti točny u přejezdu vlečky Matyska a.s. v žel. km 34,920. Trafostanice je osazena transformátorem 100 kVA, sjednaný odběr je cca 40 kVA. Z trafostanice je napojena rozvodna nn ve výpravní budově a cizí externí odběratel s fakturačním měřením v rozváděči trafostanice. Z rozvodny je napojena celá žst. a dále cizí odběry – byty ve VB.

Trafostanice byla nově vyměněna v roce 2013.

Navržené řešení:

Dle požadavků a předpokladů na jednotlivé odběry el. energie v žst. Bystřice nad Hostýnem vychází energetická bilance následovně:

Vlastní spotřeba TO	15,0 kVA
Vlastní spotřeba VB	22,0 kVA
Osvětlení venkovní	16,0 kVA
Rozvody venkovní	16,0 kVA
Zařízení Zab.Zař.	25,0 kVA
Zařízení Sděl.Zař.	5,0 kVA
Zařízení EO V	45,5 kVA
Rezerva	5,5 kVA
Celkem instalováno:	150,0 kVA
Max. soudobost	0,8
Soudobý max. odběr:	120,0 kVA

Stávající odběrné místo zůstane zachováno, dojde k navýšení nasmlouvaného odběru na 120 kVA. Odběrné místo bude společné pro všechny odběry ve stanici, včetně EO V. Dojde k rekonstrukci trafostanice. Stávající konstrukce trafostanice

zůstane zachována včetně venkovní přípojky VN 22 kV. Stávající transformátor 100 kVA bude demontován a vyměněn za nový hermetizovaný transformátor 160 kVA. Budou vyměněny jistící prvky VN, svody, dojde k přezbrojení případně k výměně skříňového rozváděče NN pod trafostanicí (hlavní jistič, MTP, elektroměry, jištění vývodů, měřicí a komunikační moduly, ...). Vybrané jistící a měřicí prvky budou začleněny do systému DDTS. Celková kompenzace žst. bude řešena v nové rozvodně NN. Rozvodna NN bude z trafostanice napojena zemním kabelem.

### **D.D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu**

*Návrh na členění stavby do provozních souborů:*

#### **PS 11-07-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, rozvodna nn - VB**

##### Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je v Žst. Bystřice pod Hostýnem ve stávajícím objektu výpravní budovy zřízena rozvodna nn. Z rozvodny je napojena celá žst. a dále cizí odběry – byty ve VB. Rozvodna nn je osazena původními technicky zastaralými rozvaděči.

##### Navržené řešení:

V nové VB bude vybudována nová rozvodna nn. Z rozvodny nn budou napojeny veškeré odběry ve VB. Stav vybraných zařízení z rozvodny nn bude začleněn do systému DDTS.

#### **PS 11-07-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, rozvodna nn - TO**

##### Stávající stav:

Ve stávajícím stavu není v Žst. Bystřice pod Hostýnem TO.

##### Navržené řešení:

V novém Technologickém objektu bude vybudována nová rozvodna nn. Součástí rozvodny nn bude kompenzační zařízení. Z rozvodny nn budou napojeny veškeré odběry v TO. Dále budou z rozvodny napájeny rozváděče pro Zabezpečovací a Sdělovací zařízení. Součástí rozvodny budou vývody pro EOVS a Osvětlení stanice. Stav vybraných zařízení z rozvodny nn bude začleněn do systému DDTS. Cizí odběry napájené z rozvodny nn budou odměřeny elektroměry, které budou umístěny mimo rozvodnu nn.

#### **PS 11-07-03 Žst. Bystřice pod Hostýnem, ZZEE**

##### Stávající stav:

Ve stávajícím stavu není v Žst Bystřice pod Hostýnem instalován ZZEE.

##### Navržené řešení:

Bude instalován dieselagregát, který bude sloužit jako stálý ZZEE. Předpokládaný požadavek na zajištění výkonu ze ZZEE je cca 40 kW. Předpokládaný příkon dieselagregátu je max. cca 65 - 80 kVA. ZZEE bude začleněn do systému DDTS. ZZEE bude umístěn v samostatné místnosti buď v novém Technologickém objektu.

### **D.E.1 Inženýrské objekty**

#### **D.E.1.1 Železniční svršek a spodek**

##### **D.E.1.1.1 Železniční svršek**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*



## **SO 11-17-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, železniční svršek**

### **Stávající stav:**

V místě rekonstrukce se nachází v traťové koleji a hlavní staniční koleji betonové pražce SB8 z roku 1986 s tuhým upevněním koleje S49, betonové pražce SB5 z roku 1978 s tuhým upevněním koleje S49 a v menší míře dřevěné pražce z roku 2007 s tuhým upevněním koleje S49. Rozdělení pražců je „c“. V předjízdňích kolejích se nachází betonové pražce s tuhým upevněním koleje S49 nebo dřevěné pražce s tuhým upevněním koleje S49. V manipulačních kolejích se nachází ocelové pražce s tuhým upevněním koleje S49 nebo dřevěné pražce s tuhým upevněním koleje S49. Výhybky jsou tvaru S49 na dřevěných pražcích nebo ocelových pražcích. Výjimkou je valašskomeziříčské zhlaví rekonstruované v roce 2007, kde jsou použity výhybky tvaru S49 na betonových pražcích pro rychlost do odbočné větve 50km/h.

Kolejové lože je v traťové koleji, hlavní staniční koleji a předjízdňé koleji mírně zanesené, v místě manipulačních kolejí zcela zanesené.

Kolej je svařena v bezстыkovou kolej s přerušením v místě železničního přejezdu v ev. km 35,293. V obloucích malých poloměrů jsou použity pražcové kotvy na každém třetím pražci.

### **Navržené řešení:**

Rychlost v traťové koleji a hlavní staniční koleji č.1 bude navržena 70km/h. Odbočení na kolej č.2 směrem od Holešova bude rychlostí 60km/h. Vjezd na kolej č.2a směrem od Valašského Meziříčí a vjezd do ostatních dopravních kolejí bude možný rychlostí 50km/h. V manipulačních kolejích bude navržena rychlost 40km/h. Byla navržena odstavná kolej č.2b na holešovském zhlaví. Předjízdňá kolej č.3 bude nově napojena místo zbytné stávající koleje č.5 do výhybky č.3 (č.4 stávajícího číslování). Toto řešení umožňuje vyjmutí stávající výhybky č.3 z hlavní staniční koleje a její nahrazení kolejovým polem. Bude rovněž rekonstruována kolej č.5 (č.7 stávajícího číslování) včetně odbočení do koleje č.7 (č.9 stávajícího číslování) a odbočení na vlečku Matyska a.s. Kolej č.7 (č.9 stávajícího číslování) bude rekonstruována v nejnutnějším rozsahu vyvolaným navázáním na stávající stav. Valašskomeziříčské zhlaví bylo v roce 2007 rekonstruováno. V rámci předmětné stavby bude vyjmuta výhybka č.3 (dle stávajícího číslování) a bude provedena kompletní směrová a výšková úprava zhlaví. Vzhledem k rekonstrukci železničního přejezdu v km 35,293 bude provedena rekonstrukce železničního svršku mimo rekonstrukci železničního spodku až do km 35,324, aby bylo nahrazeno kolejové pole s dřevěnými pražci a kolejové lože bude mimo rekonstrukci železničního spodku odděleno od podloží separační geotextilií.

Ve všech dopravních kolejích bude navržený železniční svršek skládající se z kolejnic tvaru 49E1 pružně upevněných typem upevnění W14 k předpjatým železobetonovým pražcům B 91S/2. Ve všech manipulačních kolejích bude navržený železniční svršek skládající se z kolejnic tvaru 49E1 pružně upevněných typem upevnění W14 k předpjatým železobetonovým pražcům B 03.

Výškové řešení ve směru staničení navazuje v km 34,288 na stávající stav ve sklonu 15,77‰. Po 210 metrech následuje lom sklonu na 12,01‰ (v tomto sklonu je umístěno holešovské zhlaví), po 282 metrech následuje lom sklonu na 0,98‰ (v tomto sklonu je umístěno nástupiště pro cestující), po 433 metrech následuje lom sklonu na 1,82‰ (v tomto sklonu je umístěno valašskomeziříčské zhlaví a železniční přejezd v ev. km 35,293), po 123 metrech následuje lom sklonu na 18,76‰ a po 110m následuje lom sklonu na 16,32‰, kterým je v km 35,503 navázáno na stávající stav.

### **SO 11-17-03 Žst. Bystřice pod Hostýnem, výstroj trati**

#### **Stávající stav:**

Ve stávajícím stavu jsou v místě rekonstruovaného úseku trati osazeny betonové staničníky, rychlostníky, sklonovníky a označníky.

#### **Navržené řešení:**

Stávající prvky výstroje trati budou odstraněny. Pro potřeby rekonstruované trati bude vybudována nová výstroj trati dle předpisu SŽDC D1. V rámci SO 90-17-03 Žst. Bystřice pod Hostýnem, výstroj trati budou osazeny staničníky, žluté staničníky, hraničníky a sklonovníky. Staničníky budou v liché kilometrāži železobetonové a v sudé kilometrāži plechové. Pro umístění výstroje na trati budou sloužit ocelové sloupky.

Osazení ostatních návěstí např. pro zabezpečovací zařízení je součástí SO a PS, které jejich osazení vyvolávají. Osazení zajišťovacích značek a námezníků je součástí stavebního objektu železničního svršku. Návěstidlo na konci kusé koleje je součástí dodávky zarážedla. Tabule s názvem stanic a zastávek jsou součástí Orientačního systému.

### **D.E.1.1.2 Železniční spodek**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

### **SO 11-16-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, železniční spodek**

#### **Stávající stav:**

V místě rekonstrukce, výjma valašskomeziříčského zhlaví, které bylo včetně železničního spodku v roce 2007 rekonstruováno, je železniční spodek dle kopaných sond bez zjevných konstrukčních vrstev. Byl zastižen štěrk s příměsí jenzrnných zemin nebo jíl se střední a vysokou plasticitou.

Odvodnění je ve stávajícím stavu zanesené, avšak nejsou viditelné blátivá místa.

#### **Navržené řešení:**

Na základě poznatků získaných průzkumem pražcového podloží, bylo provedeno rozdělení zkoumaného úseku na kvazihomogenní bloky.

### **Charakteristiky kvazihomogenních bloků**

Číslo bloku	Staničení (km) od - do			Délka	Vodní režim	Namrzavost	E <sub>or</sub> min	Typ KPP	Poznámka
				(m)			(MPa)		
kolej č. 1									
1	34,308	-	34,600	292	příznivý	namrzavá	25	2.1	
1a	34,600	-	34,850	250	příznivý	namrzavá	25	6.1	
2	34,850	-	35,216	366	nepříznivý	neb. namrzavá	10	6.1	
3	35,272	-	35,309	42	nepříznivý	neb. namrzavá	10	Z 4.1	ZKPP
kolej č. 2									
4	34,700	-	34,850	150	příznivý	namrzavá	25	6.1	
5	34,850	-	35,300	450	nepříznivý	neb. namrzavá	10	6.1	
kolej č. 3 (původní č.5)									
6	34,800	-	35,200	400	nepříznivý	neb. namrzavá	10	6.1	
kolej č. 5 (původní č.7)									
7	34,800	-	35,000	200	nepříznivý	neb. namrzavá	10	6.1	
8	35,000	-	35,200	200	příznivý	namrzavá	15	6.1	

### **Navržené konstrukce pražcového podloží**

#### **Typ konstrukce 2.1**

Redukovaný modul přetvárnosti zemní pláně  $E_{or}=25\text{Mpa}$

- kolejové lože – štěrk frakce 31,5/63mm, tloušťka 350mm

- konstrukční vrstva - štěrkodrt' frakce 0/32mm, tl. 200mm  **$E_{pl}=43,0\text{MPa}$**

- přehutněná zemní pláň  **$E_o \geq 25,0\text{Mpa}$**

#### **Typ konstrukce 6.1**

Redukovaný modul přetvárnosti zemní pláně  $E_{or}=10\text{Mpa}$

- kolejové lože – štěrk frakce 31,5/63mm, tloušťka 350mm

- konstrukční vrstva - štěrkodrt' frakce 0/32mm, tl. 200mm,  **$E_{pl}=56,0\text{MPa}$**

- zlepšená zemní pláň v mocnosti 0,42mm po zhutnění,  **$E_o \geq 40,0\text{MPa}$**

### **Navržené konstrukce zesílené konstrukce pražcového podloží**

#### **Typ konstrukce Z 4.1**

Redukovaný modul přetvárnosti zemní pláně  $E_{or}=10\text{Mpa}$

- kolejové lože – štěrk frakce 31,5/63mm, tloušťka 350mm

- konstrukční vrstva - štěrkodrt' frakce 0/32mm, tl. 350mm,  **$E_{pl}=82,0\text{MPa}$**

- stabilizovaná zemina (z centra), tloušťka 300mm,  **$E_o \geq 60,0\text{Mpa}$**

- přehutněná zemní pláň

Železniční spodek bude odvodněný soustavou trativodů, svodných potrubí a nezpevněných příkopů. Podstatná část kolejiště bude odvodněna pomocí nezpevněného příkopu délky 641m, který bude v místě mimo rekonstrukci železničního spodku reprofilován a bude vyústěn do bezejmenné vodoteče u mostního objektu v km 34,020. Odvodnění železničního spodku v místě ZKPP u přejezdu ev. km 35,293 bude odvodněno pomocí svodného potrubí délky 6m, které bude vyústěno do vsakovací betonové šachty. Začátek ZKPP u žel. přejezdu v ev. km 35,324 bude navržený ve středové části výhybky č.1.

### ***SO 90-34-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, kácení zeleně a náhradní výsadba***

Stavební objekt je navržen v rozsahu dle návrhů projektantů jednotlivých profesí, zejména stavebních úprav v km 34,288 - 35,503 a kabelizace cca km 34,3 (Bystřice pod Hostýnem) – 42,250 (Osíčko).

Kácení dřevin bude prováděno na katastrálních územích Příkazy u Osíčka, Loukov u Bystřice pod Hostýnem, Chvalčov, Chvalčova Lhota, Bystřice pod Hostýnem, Bílavsko. V dotčeném území jsou dřeviny zastoupeny běžnými listnatými druhy – javor mléč (*Acer platanoides*), javor klen (*Acer pseudoplatanus*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*) a různé druhy vrb (*Salix* sp.), dále také ovocnými druhy – třešeň ptačí (*Prunus avium*), slivoň (*Prunus* sp.), a jabloň domácí (*Malus domestica*). V keřovém patře se vyskytují bez černý (*Sambucus nigra*), růže šípková (*Rosa canina*), ostružiník (*Rubus fruticosus*) či svída krvavá (*Cornus sanguinea*). Místy se objevují porosty exotických invazních druhů – křídlatka (*Reynoutria* sp.), javor jasanolistý (*Acer negundo*). Kácení vychází z části B.6.4 Dendrologický průzkum, kde jsou zaznamenány dotčené samostatné stromy, plochy dřevin a vymezen rozsah kácení, viz výkresová a tabulková část Dendrologického průzkumu.

Celkem je navrženo dle dendrologického průzkumu k odstranění 17 dřevin v kategorii stromů o obvodu 80 – 170 cm a 2 354 m<sup>2</sup> v kategorii zapojených porostů dřevin.

Dřeviny budou po vykácení odvezeny jako odpadní materiál v množství cca 100 t

na skládku ve vzdálenosti do 15 km.

Náhradní výsadby budou stanoveny dle požadavku dotčených obcí na základě povolení ke kácení. Projekt náhradních výsadeb bude vypracován v dalším stupni projektové dokumentace.

### D.E.1.2 Nástupiště

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

#### **SO 11-16-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, nástupiště**

##### Stávající stav:

U koleje č. 2 je vnitřní úrovňové jednostranné nástupiště s obrubníky délky 220 m, výšky 300 mm nad TK. U koleje č. 1 je vnitřní úrovňové jednostranné nástupiště s obrubníky délky 216 m, výšky 200 mm nad TK. U koleje č. 3 je vnitřní úrovňové jednostranné nástupiště sypané nástupiště bez zpevněné hrany, délky 150 m, výšky 200 mm nad TK. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště.

Nástupiště jsou přístupná přes několik stávajících přechodů ze dřeva a z bet. panelů.

##### Navržené řešení:

Budou vybudována dvě nástupiště. První nástupiště (km 34,947 436 – km 35,077 436) bude vnější jednostranné u výpravní budovy délky 130m. Druhé nástupiště (km 34,962 830 – km 35,092 830) bude poloostrovní jednostranné délky 130m, umístěné v místě stávající koleje č. 2 a přístupné centrálním přechodem v km 36,102 135 přes kolej č. 2 v navrhovaném stavu.

Obě nástupní hrany jsou ve výšce 550mm nad TK o délce 130m s možností prodloužení nástupiště č. 2. Konstrukce nástupišť je navržena z prefabrikátů H 130, pochozí plocha bude ze zámkové dlažby. Obě nástupiště budou mít šířku 3m.

Příchod na nástupiště č. 2 je umožněn z čela přes centrální přechod a vede přes kolej č. 2 s rychlostí 50 km/h. Jeho konstrukce bude tvořena pryžovými panely 900 mm širokými. Šířka přechodu je navrhována 5,4m.

Opačná strana nástupišť bude ukončena služebními schůdky.

### D.E.1.3 Železniční přejezdy

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

#### **SO 11-17-02 Žel. přejezd č. P7272 v km 35,293**

##### Stávající stav:

Jedná se železniční přejezd přes jednokolejnou trať. Stávající železniční přejezd místní komunikaci, v ulici s názvem „Za Drahou“ v Bystřici pod Hostýnem. Přejezd je v současnosti zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se třemi výstražníky bez závor. Stávající traťová rychlost v místě přejezdu je 60 km/h. Železniční svršek je tv. S49 na dřevěných pražcích.

Přejezdová konstrukce na vozovce je tvořena pryžokovovými přejezdovými vnitřními a vnějšími panely. Skladebný modul vozovky je 1200 mm u panelů vnějších a u panelů vnitřních 600 mm.

##### Navržené řešení:

Přejezdová konstrukce vozovky je navržena v evidenčním km 35,293 což odpovídá km 35,300 dle nového staničení stavby.

Úprava komunikace je navržena v rozsahu do vzdálenosti cca 13,10 m vpravo od osy koleje a cca 7,90m vlevo. V tomto rozsahu bude zřízena komunikace o šířce

zpevnění 6,0. Skladba vozovky je navržena s krytem z asfaltového koberce mastixového a podkladními vrstvami z kameniva stmelého cementem o celkové tl. konstrukce 650 mm dle katalogového listu D0-N-5-I-PIII.

Odvodnění je zajištěno příčným sklonem komunikace. Na levé straně přejezdu dle staničení koleje je umístěna stávající štěrbinová vpust.

Přejezdová konstrukce je navržena z plastbetonových přejezdových panelů v zákl. modulu 600 mm. Celková šířka konstrukce je navržena 9,60 m. Konstrukce sestává z vnitřních a vnějších přejezdových panelů. Závěrná zídka a hlavy pražců jsou vzdáleny 250 mm. Chodník je navržen s krytem z betonové dlažby zámkové a podkladními vrstvami ze štěrkodrti o celkové tl. konstrukce 250 mm dle katalogového listu D2-D-1-CH-PIII.

Dopravní značení bude upraveno následovně: od ulice Slobodova budou nově osazeny značky P4 a E2b. Značka P4 v ulici Za Drahou bude vyměněna za značky P2 a E2b. Ze směru od ulice nádražní budou osazeny značky P2 a E2b. Dále budou osazeny dva sloupky s oboustranně umístěnými značkami Z11c a Z11d.

#### **D.E.1.4 Mosty, propustky, zdi**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

##### **SO 11-19-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, propustek v ev. km 35,297 – zrušení Stávající stav:**

Půdorysně zakřivený železniční propustek v celkové délce 20,35 m je složen z betonových trub různých světlostí v tomto pořadí, DN 700 délky 2,75 m, navazuje redukce plastovou rourou DN 300 délky 1,8 m, v místě křížení se silničním propustkem, DN 1000 délky 12,8 m a DN 1200 délky 3 m. Trouba DN 300 je vedena pod kříženým silničním propustkem. V tomto místě se nacházejí stěny původní kanalizační šachty. Propustek začíná a končí šachtou a sloužil jako jednotná kanalizace.

Propustek dnes již neplní svoji funkci a po projednání se společností VaK Kroměříž a.s. bylo rozhodnuto propustek v úseku šachty Š2-Š6 zrušit bez náhrady, neboť stávající obtoková kanalizace má s rezervou větší kapacitu než kapacita přítokových potrubí.

##### **Navržené řešení:**

Propustek v celém rozsahu DN 1000 bude odkopán a vybourán. Části z DN 1200, DN 300 a DN 700 budou vyplněny betonem, příslušný otvor v šachtě zaslepen. Vzniklý výkop bude zasypán a zhutněn na míru požadovanou pro aktivní zónu zemní pláne v místě plánovaného železničního spodku a pozemní komunikace. Mimo železniční trať a pozemní komunikaci bude proveden hutněný zásyp s ohumusováním a zatravněním po úroveň stávajícího terénu.

##### **SO 11-19-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, silniční propustek v km 35,297**

##### **Stávající stav:**

Konstrukce propustku je tvořena v celé délce 12,5 m betonovými troubami DN 600 a na obou koncích je ohraničena kolmými čely z kamenného zdiva. Betonové trouby nejeví známky poškození ani zanesení. Propustek převádí vodu z příkopu podél trati pod pozemní komunikací. Koryto příkopu je z betonových tvárnic. Před nátokem a za výtokem propustku je příkop zpevněný kamenem do betonu v délce 2,5 m. Propustek v současnosti plní svoji funkci.

### Navržené řešení:

Stávající propustek bude prodloužen na obou stranách o délku jedné betonové trouby délky 2,5 m, která bude zasypána hutněný zásypem s ohumusováním a zatravněním. Dále budou vybudována nová betonová kolmá čela z líce se ztraceným bedněním z kamenného zdiva a zpevnění nátoků a výtoků kamenem do betonu v délce 2,5 m. Nová čela budou osazena ocelovým dvoumadlovým zábradlím.

Stávající čela budou odbourána v rozsahu určeném příslušnou dokumentací. Odbourána bude rovněž stěna původní šachty v místě křížení s železničním propustkem opět v rozsahu určeném příslušnou dokumentací, z důvodu osazení základů pro závory přejezdu.

## **D.E.1.8 Pozemní komunikace**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

### **SO 11-18-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, zpevněné plochy**

#### Stávající stav:

Zpevněné plochy pod zastřešením u výpravní budovy jsou tvořeny litým asfaltem. Přístupové schodiště do budovy je vydlážděno betonovou dlažbou, tak jako chodník směrem k autobusovým zastávkám a okolo obratiště. Z obratiště vede stará asfaltová komunikace za výpravní budovu. Zde se nachází parkoviště pro zaměstnance. Od parkoviště se dá dostat zpět na plochu pod zastřešením (betonové bloky).

#### Navržené řešení:

Zpevněná plocha je navržena v místě celého stávajícího zastřešení, v místě přístupového schodiště a také je navržen chodník k novému parkovišti. Zpevněné plochy u výpravní budovy navazují na nástupiště, centrální přechod a dlážděnou plochu u obratiště. Pro přístup do budovy je navrženo 7 m široké schodiště (součást SO 11-15-01) a přístupové chodníky v maximálním sklonu 8,33% (1:12). Vzhledem k výškovému rozdílu centrálního přechodu, vstupu do budovy a nástupiště je před výpravní budovou navržena zídka osazená zábradlím. Zábradlí je také navrženo podél koleje č. 2 ve stávajícím místě zídky zastřešení. Dále po obou stranách schodiště. Všechna zábradlí budou městského typu.

Skladba dlažby je totožná s nástupištěm:

Zámková dlažba	60mm
ŠD fr. 4/8	30mm
ŠD fr. 0/32	150mm

Odvodnění je řešeno příčným sklonem ploch min 0,5%. U výpravní budovy a technologického jsou navrženy odvodňovací žlaby, které budou napojeny na svodné potrubí DN200, které povede pod zpevněnou plochou směrem do výpravní budovy, okolo tech. objektu SO 11-15-02 a bude zaústěno do vsakovacího objektu, který je součástí SO 11-15-08. Zpevněná plocha mezi výpravní budovou a technologickým objektem bude odvodněna na terén.

Dále jsou navržena dvě parkoviště. Jedno pro veřejnost – u obratiště, druhé pro zásobování a zaměstnance – mezi výpravní budovou a technologickým objektem. V rámci SO je navržena výměna krytu a podkladních vrstev vozovky. Výměna je navržena od stávajícího sjezdu z obratiště až k technologickému objektu.

Je navržena skladba vozovky D1-N-2-V-PIII:

Obrusná vrstva	40mm
Podkladní vrstva	60mm
MZK	150mm
ŠDB fr. 0/32	200mm

Parkovací stání budou vydlážděna dlažbou s šířkou spáry 30 mm skladby:

Dlažba	80mm
ŠD fr. 4/8	40mm
ŠD fr. 0/32	250mm

Odvodnění vozovky je řešeno příčným sklonem 2,5% od výpravní budovy i od vlečkové koleje – vzniká úžlabí ve střední části plochy, a podélným sklonem 0,5% do dvou uličních vpustí, které budou napojeny na svodné potrubí (viz výše). Zemní pláň je navržena ve sklonu 3% a voda bude svedena do podélných trativodů, které budou vyústěny do šachet napojených na svodné potrubí.

Mezi výpravní budovou a technologickým objektem vznikne po demolici stávající výpravní budovy jáma, která bude zasypána vhodným nekontaminovaným výziskem ze stavby. Na povrchu bude provedeno ohumusování a osetí travním semenem.

## D.E.1.9 Kabelovody, kolektory

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

### **SO 11-15-05 Žst. Bystřice pod Hostýnem, kabelovod**

Kabelovody (délka cca. 420m) jsou navrženy z multikanálů pro vedení kabelových rozvodů a z revizních šachet rozmístěných po trase.

Revizní šachty budou max. po 40 metrech, takových rozměrů, aby vyhovovaly platným předpisům a normám a s ohledem na dodatečné výměny či doplňování kabelizace a manipulaci s nimi. Je nutné brát ohled na příjezd mechanismů pro zatahování kabelů (viz TNŽ 34 2609). V kabelových šachtách bude dodrženo prostorové oddělení kabelů silových od kabelů ZZ a SZ. V kabelových šachtách budou kabely uchyceny do vhodných konstrukcí umožňujících prostorové oddělení kabelů silových od kabelů ZZ a SZ.

## D.E.2 Pozemní stavební objekty

### D.E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

#### **SO 11-15-01.1 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba VB**

##### Stávající stav:

Stávající výpravní budova v Žst. Bystřice pod Hostýnem je v současné době ve špatném stavebně-technickém stavu a provoz v ní obsažené jsou naddimenzované současným potřebám železniční dopravy.

Budova je dvoupodlažní, založená betonovými základovými pasy. Svislý konstrukční systém z cihel pálených plných a vodorovná konstrukce monolitická železobetonová trémová. Střecha je plochá s nosným systémem železobetonovým a krytinou z natavitelných asfaltových pásů. Okna jsou dřevěná zdvojená.

##### Navržené řešení:

Novostavba výpravní budovy obsahuje místnosti: odjezdovou halu, čekárnu

cestujících, WC cestujících, dopravní kancelář, denní místnost, šatny a WC personálu, rozvodna NN, technická místnost, sdělovací místnost. Elektroinstalace ve VB bude provedena tak, aby vyhovovala pravidlům pro rozúčtování spotřeby elektřiny mezi jednotlivé uživatele a nájemce. Podrobněji viz TZ předmětného SO.

Stejně jako u technologického objektu se jedná o přízemní, nepodsklepený objekt s plochou střechou, obvodové stěny budou zatepleny.

**SO 11-15-01.2 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba VB-úprava plynovodní přípojky**

Stávající plynodní přípojka pro novostavbu výpravní budovy bude upravena – změna umístění HUP a úprava délky.

**SO 11-15-01.3 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba VB-úprava kanalizační přípojky**

Stávající splašková kanalizační přípojka pro novostavbu výpravní budovy bude upravena – změna úpravy délky napojení + kontrola technického stavu.

**SO 11-15-01.4 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba VB-úprava vodovodní přípojky**

Stávající vodovodní přípojka pro novostavbu výpravní budovy bude upravena – změna úpravy délky napojení + kontrola technického stavu.

**SO 11-15-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba technologického objektu**  
Navržené řešení:

Dispoziční řešení bylo uzpůsobeno požadavkům profesí: zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a silnoproudé zařízení.

Technologický objekt obsahuje místnosti: rozvodna NN, dieselagregát, sdělovací rozvodna, místnost kompenzace a filtrace, zabezpečovací reléová místnost, zabezpečovací místnost zdrojů, sklad mechanizace údržby nástupiště.

Stejně jako u novostavby výpravní budovy se jedná o přízemní, nepodsklepený objekt s plochou střechou, obvodové stěny budou zatepleny. Fasáda objektu bude tvořena kombinací cihelných obkladových pásků s menšími plochami s hrubší fasádní omítkou, bude prověřena i možnost použití kontaktního zateplovacího systému objektu v kombinaci s provětrávanou fasádou z velkoplošných dílů.

**SO 11-15-08 Žst. Bystřice pod Hostýnem, hospodaření s dešťovými vodami**  
Stávající stav:

V současné době jsou dešťové vody vypouštěny na terén, nebo zavedeny do městského kanalizačního systému.

Navržené řešení:

Likvidace dešťových vod z objektů bude provedena zasakováním do horninového podloží. Podle výsledů průzkumů a zasakovací zkoušky je navržen retenčně zasakovací objekt, který zasakuje vody do propustných vrstev h hloubce do 7 metrů.

Na základě zasakovacího pokusu je navrženo řešení kombinace vsakovacích studní (4 x DN 1500 mm a obdélníkové želerobetonové (prefabrikované nádrže) 3 x 8 metrů světlé výšky cca 2 metry. Bezpečnostní přepad bude napojen na svodné potrubí odvodňující kolejiště. Maximální délka potrubí je cca 67 metrů profilu DN 150 mm – PVC SN 8.



## **D.E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

### **SO 11-15-03 Žst. Bystřice pod Hostýnem, zastřešení nástupišť**

Nové nástupiště u výpravní budovy bude zastřešeno tzv. vlašťovkou o délce 65,0m a bude navazovat na zastřešení přednádražního prostoru.

Zastřešená bude část nástupišť (přístupu k nástupišti) ve směru od místnosti dopravní kanceláře ve VB k začátku bezbariérového přístupu k nástupišťím, zastřešena bude tedy i soustava ramp, která vyrovnává výškový rozdíl mezi přednádražní plochou, nástupišťem a kolejištěm – příčným přechodem. Konstrukce zastřešení bude navržena v jednoduchých rovných liniích (deska) a bude přímo navazovat na stávající zastřešení autobusového terminálu (přesahovat jej).

Jednosloupová varianta zastřešení je tvořena ocelovou nosnou konstrukcí (kruhové podpory v dané osově vzdálenosti) a žebry v dané osově vzdálenosti. Nosná konstrukce je umístěna pod dvouplášťovou střechou ze sandwichového PUR panelu. Ocelové prvky jsou opatřeny finální úpravou práškovým vypalovacím lakem. Odvodnění zastřešení je zajištěno spádovým středovým samonosným žlabem a dále svodem integrovaným do sloupu zastřešení. Žlab je skrytý do podélného průvlastku s kapotáží z plechu, vzniklý prostor slouží také pro vedení kabelů a případně umístění svítidel.

### **SO 11-15-04 Žst. Bystřice pod Hostýnem, přístřešky na nástupišťích**

Na novém poloostrovním nástupišti budou umístěny 2 přístřešky pro čekající cestující. Každý přístřešek bude mít plochu 25m<sup>2</sup>.

Přístřešek je navržen v kombinaci dřevěných zaoblených nosníků z vodovzdorné překližky s ocelovými zinkovanými prvky s finální úpravou práškovým vypalovacím lakem. Jako zastřešení je použito bezpečnostní sklo s potiskem (pruhy ve směru spádu zastřešení), které vytváří polostín. Integrovaná lavička je opatřena sedákem z masivního dřeva. Lavička spolupůsobí s nosnou konstrukcí a vynáší celoplošné prosklení zadní stěny. Dešťová voda ze střechy je odváděna středovým žlabem a dále svodem integrovaným do sloupu přístřešku.

## **D.E.2.4 Orientační systém**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

### **SO 11-15-06 Žst. Bystřice pod Hostýnem, orientační systém**

Součástí budou informační tabule s názvem zastávky + určení směru jízdy a hlasové majáčky.

Budou respektovány všechny požadavky na orientaci nevidomých a slabozrakých dle TSI PRM (např. ohledně hmatového značení Braillovým nebo prizmatickým písmem na přístupech k nástupišťím dle čl. 4.2.1.2.3 přílohy TSI PRM).

## **D.E.2.5 Demolice**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

### **SO 11-15-07 Žst. Bystřice pod Hostýnem, demolice**

Demolovány budou objekty stávající výpravní budovy a skladu (oba objekty mají parcelní číslo 1548/1), stavědlo č.2 (parcelní číslo 469) a stavědlo č.1 (parcelní číslo 3080).

### **D.E.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **D.E.3.4 Ohřev výměn (elektrický – EOv, plynový POv)**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

##### **SO 11-06-01 Žst Bystřice pod Hostýnem, EOv**

###### Navržené řešení:

Na základě požadavků dopravního technologa bude na jím vybraných výhybkách v Žst. Bystřice pod Hostýnem vybudováno EOv. Na jednotlivých zhlaví budou osazeny rozváděče REOV1 a REOV2, které budou napojeny z hlavní rozvodny nn. Z rozváděče REOV1 budou napojeny výhybky 1, 2, 3. Z rozváděče REOV2 budou napojeny výhybky 7, 8, 9, 10. Celkový instalovaný příkon EOv je 45,5 kW. Výhybky č. 3 a 7 budou v běžném provozu méně využívat zařízení EOv. Rozváděče REOV budou osazeny zařízením PLC a budou začleněny do systému DOTS.

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

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

##### **SO 11-06-02 Žst, Bystřice pod Hostýnem, venkovní osvětlení**

###### Stávající stav:

Ve stávajícím stavu jsou osvětlovací stožáry typu JŽ číslo 11,13,15,17,19,21,23 zapojeny ze skříně ZS2, dále stožáry číslo 1...10,12,14,16 zapojeny ze skříně R1, a stožáry číslo 18,20,22,24...34 zapojeny ze skříně KS3. Osvětlení vlečky „dřevařů“, které je z osvětlovacích stožárů JŽ je v majetku SŽDC.

###### Navržené řešení:

Celkem 57 osvětlovacích stožárů typu JŽ popsaných ve stávajícím stavu bude demontováno.

Bude vybudováno nové osvětlení žst.. Osvětlení bude realizováno z dvanácti osvětlovacích věží. Součástí rozváděčů osvětlovacích věží bude zásuvkový vývod. Rozváděče budou osazeny zařízením PLC a budou začleněny do systému DOTS. Věže i stožáry budou umístěny takovým způsobem, aby byla umožněna případná budoucí instalace trakčního zařízení. Budou použita svítidla s technologií LED. Jako příloha je k zápisu přiložen protokol E11. Vybraná zařízení osvětlení budou začleněna do systému DOTS.

Pro budoucí možné napájení osvětlení soukromých vleček bude vyvedeno napájení na hrany pozemků viz. rozvody nn.

##### **SO 11-06-03 Žst, Bystřice pod Hostýnem, osvětlení nástupiště**

###### Stávající stav:

Osvětlení nástupiště je součástí budovy.

###### Navržené řešení:

Na nástupišti bude realizováno nové osvětlení pomocí 26 sklápěcích stožárů výšky 6m se svítidly s technologií LED. Krytá nástupiště budou osvětlena přisazenými svítidly.

Vybraná zařízení osvětlení budou začleněna do systému DOTS. Na osvětlovacích stožárcích lze v případě potřeby umístit reproduktory rozhlasového zařízení. Nelze na ně umístit jiná zařízení, např. monitorovací apod..

### **SO 11-06-04 Žst, Bystřice pod Hostýnem, rozvody nn**

#### **Stávající stav:**

Ve stávajícím stavu je z trafostanice 22/0,4 kV napájen rozvaděč RH (umístěný v rozvodně VB), zásuvkový stojan ZS2 (umístěný v kolejišti), kabelová skříň KS2 (byty ve výpravní budově) a externí odběratel. Z rozvaděče RH jsou napájeny rozvaděče R1, R2 (umístěny v dopravní kanceláři), kabelové skříně KS1, KS4 (napájení staveb), napájení rel. domku.

#### **Navržené řešení:**

V rámci rozvodů nn bude provedeno napájení nového technologického objektu z trafostanice 22/0,4 kV. Budou vybudovány 3 nové zásuvkové stojany za stávající zásuvkové stojany ZS1, ZS2, ZS3, které přijdou demontovat. Nově navržené zásuvkové stojany budou obsahovat zásuvku 400V, zásuvku 230V, zásuvku 24V. Dojde k propojení technologického objektu s výpravní budovou. Budou vybudovány přírady s elektroměrovými rozvaděči, které budou umístěny na hranici parcely SŽDC pro napojení osvětlení vleček. Z rozvaděče RZS umístěného v novém technologickém objektu bude provedeno kabelem CYKY napájení releového domku u přejezdu v km 35,293. Kabel bude zaveden do pilířového rozvaděče R-PZS 35,293. Tento rozvaděč bude umístěn v blízkosti releového domku. Požadavky na přípojku ze strany zab. zař. je 3f přípojka o výkonu 5kW. Dělicím místem mezi správami SEE a SSZT budou výstupní svorky jistícího prvku v rozvaděči R-PZS 35,293, za kterým je napájený samostatný kabel pro zařízení SSTZ (releový domek). Dělicí místo, včetně odvodního napájecího kabelu bude ve správě SSZT.

### **SO 11-06-05 Žst, Bystřice pod Hostýnem, přeložky silnoproudých rozvodů nn**

#### **Navržené řešení:**

Součástí tohoto objektu budou potřebné přeložky kabelů nn a zařízení (včetně provizorních objektů) pro zachování napájení elektro zařízení ve stanici po dobu stavby. Přeložky silnoproudých rozvodů budou vybudovány v kolizních místech se stavebními pracemi. V dalším stupni projektové dokumentace bude podrobně rozpracováno.

### **D.E.3.8 Vnější uzemnění**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

**SO 11-06-06 Žst. Bystřice pod Hostýnem – uzemnění rozvodny a objektu VB**

**SO 11-06-07 Žst. Bystřice pod Hostýnem – uzemnění rozvodny a objektu TO**

**SO 11-06-08 Žst. Bystřice pod Hostýnem – uzemnění trafostanice**

#### **Stávající stav:**

Ve stávajícím stavu je VB a trafostanice uzemněna. Technologický objekt ve stávajícím stavu není.

#### **Navržené řešení:**

Vnější uzemnění bude provedeno páskem FeZn s kombinací uzemňovacích tyčí. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situaci okolního terénu a dalších místních vlivů. Kolem trafostanice budou provedeny ekvipotenciální prahy. Uzemnění bude vybudováno pro silnoproudou technologii vn, nn, hromosvod.

### **D.E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení mimodrážních**

#### **D.E.3.9.1 Přeložky a úpravy silnoproud. zařízení mimodrážních**

*Návrh na členění stavby do stavebních objektů:*

**SO 11-06-31 Žst. Bystřice pod Hostýnem, přeložky kabelů NN externí odběratel**  
Navržené řešení:

Bude realizováno dle potřeby.

**SO 11-06-32 Žst. Bystřice pod Hostýnem, přeložka kabelu VO vlečka 6147**

**SO 11-06-33 Žst. Bystřice pod Hostýnem, přeložka kabelu VO vlečka 6148**

Navržené řešení:

Z elektroměrového rozvaděče, který je umístěn na hranici parcely SŽDC (součástí SO 11-06-04) bude napojeno první svítidlo vlečky.

## B.2.7 Technická a technologická zařízení

Zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií

Projektová dokumentace řeší železniční, dopravní stavbu. Technologická zařízení jsou popsána podrobně výše v části D.D Technologická část, která obsahuje železniční zabezpečovací a sdělovací zařízení, silnoproudou technologii a ostatní technologická zařízení.

## B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29. 6. 2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru a předpisu SŽDC Ob14 pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navržené v rámci této stavby splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasiv, než která jsou běžně k dispozici ani na vybavení těchto jednotek speciální mobilní technikou.

Hasební zásah bude provádět JPO Přerov Hasičské záchranné služby SŽDC, dále příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu.

Pro pozemní stavební objekty budov bude v dalším stupni dokumentace zpracováno samostatné Požárně bezpečnostní řešení. Podrobněji v tomto stupni viz. samostatná příloha souhrnné technické zprávy B.2.8.

#### *B.2.8.1. Posouzení technických podmínek požární ochrany*

Předmětem stavby je rekonstrukce stanice a kabelové trasy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení do navazujících sousedních stanic Žst. Holešov a Žst. Osíčko

Po stránce stavební dojde ke kompletní přestavbě a redukci kolejiště včetně nového žel. spodku, výstavbu nových nástupišť s hranou 550mm nad TK včetně nového zastřešení a úrovněového přístupu na nástupiště, rekonstrukci stávajícího propustku. Ve stanici bude vybudována nová výpravní budova v místě demolované stávající budovy a samostatný technologický objekt, který bude vybudován v předstihu a bude do něj přesunuto zařízení nezbytné pro chod žst..

Po stránce technologické stavba zahrnuje zcela nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ), v rámci sdělovacího zařízení se buduje kamerový systém, rozhlasový a informační systém.

Podél trati se pokládá nová kabelizace, zřizuje se dálkový kontrola vybraných zařízení do CDP Přerov. Ve všech objektech se zřizují nové rozvodny elektro, v technologickém objektu se buduje nová trafostanice.

Stavba probíhá většinou na stávajícím drážním tělese a v ochranném pásmu dráhy, kopíruje stávající trasu kolejiště a jen v nutných případech zasahuje mimo stávající těleso dráhy.

V rámci stavby nedochází ke změně možností přístupu záchranných složek do oblastí kolem modernizované železnice. V rámci stavby nejsou rekonstruované mostní objekty a ani rušeny železniční přejezdy. V rámci stavby bude zrekonstruován úrovněový přejezd v km P7272 v ev, km 35,293 mezi ulicemi Za Drahou a Nádražní. Po dobu rekonstrukce budou zajištěny objízdné trasy.

Přejezd bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami. Zařízení zabzař. bude osazeno v novém reléovém domku.

Protihlukové stěny se nezřizují.

#### *B.2.8.2 Odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor*

Stavba je z velké části dopravní a liniová (koleje, mosty, komunikace, inženýrské sítě, technologie). Odstupové vzdálenosti se stanovují od nově realizovaných budov.

#### **SO 11-15-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba VB**

Navrhovaný objekt je samostatně stojící v místě původní výpravní budovy. Svým severovýchodním vstupním průčelím je osazen na hranici pozemku SŽDC a.s. (investora). Požárně nebezpečný prostor tak bude zasahovat na veřejné komunikace ve vlastnictví města.

Jedná se o přízemní objekt s plochou střechou.

Nejbližší budovou je nově budovaný technologický objekt, který je osazen ve vzdálenosti 19m od nové výpravní budovy (VB). Na novou VB navazuje zastřešení přístupu na 1. nástupiště, které volně navazuje na stávající zastřešení autobusového terminálu. Nové zastřešení je navrženo v kombinaci oceli a skla v designu navazujícím na stávající zastřešení přilehlých autobusových zastávek.

Největší odstupová vzdálenost bude od prosklených ploch odbavovací haly – cca 3,9m, od požárně otevřených ploch dopravní kanceláře 3,2m. Požárně nebezpečný prostor nezasahuje do stávajících ani do nově navrhovaných objektů.

### **SO 11-15-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba technologického objektu**

Samostatně stojící přízemní objekt. Předpokládané odstupové vzdálenosti 2,5m od vstupních dveří a větracích otvorů technologických místností. Odstupové vzdálenosti vyhovují.

### **PS 11-28-01.4 PZS v km 35,293 (P7272)**

Přejezdové zařízení bude osazeno v samostatném přízemním monolitickém objektu z lehčeného betonu se střešní nadstavbou. Rozměry objektu jsou cca 3x2m, objekt je mimo vstupních dveří bez požárně otevřených ploch. Předpokládaný odstup od dveří je 1,7m. Požárně nebezpečný prostor tak přesahuje hranici pozemku investora, ale nepřesahuje ochranné pásmo dráhy a nezasahuje do žádných stávajících objektů.

Podrobně budou odstupové vzdálenosti vyhodnoceny v dalším stupni PD na základě podrobného stavebního řešení a výpočtu požárního zatížení.

#### **B.2.8.3 Řešení evakuace osob**

V nově zřizovaných pozemních objektech jsou k dispozici nechráněné únikové cesty s max. délkou 25m. Délky a kapacity únikových cest vyhovují.

Nástupiště jsou přístupná úrovnově, protihlukové stěny se nebudují.

#### **B.2.8.4 Zdroje požární vody a jiného hasiva**

##### **Vnější odběrná místa**

- **Zastřešení nástupišť** – dle ČSN 73 0873 čl. 4.4.a5) se vnější odběrná místa nezřizují
- **SO 11-15-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba VB** – požadavek ČSN 73 0872 na vnější požární vodu: DN 100, do vzdálenosti 150m od objektu, odběr  $Q=6l/s$  pro  $v=0,8m/s$ . Novostavba VB je umístěna v místě původní budovy, vnější požární voda bude zajištěna ze stávajících hydrantů na vodovodní síti. Ve vzdálenosti cca 60m od budovy je stávající hydrant DN80 (v ulici Nádražní), další hydrant je umístěn např. ve vzdálenosti cca 300m od objektu v ulici Mlýnská.
- **SO 11-15-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba technologického objektu** – hašení vodou je nepřípustné. Dle ČSN 73 0873 čl. 4.4.a2) – se vnější odběrná místa nezřizují.
- **PS 11-28-01.4 PZS v km 35,293 (P7272)** – reléový domek - hašení vodou je nepřípustné. Dle ČSN 73 0873 čl. 4.4.a2) se vnější odběrná místa nezřizují. PÚ do 30m2.

##### **Vnitřní odběrná místa**

- **Zastřešení nástupišť** – dle ČSN 73 0873 čl. 4.4.b1) se vnitřní odběrná místa nezřizují
- **SO 11-15-01 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba VB** – vnitřní odběrné místo se v souladu s ČSN 73 0873 čl. 4.4 b1) nezřizuje.
- **SO 11-15-02 Žst. Bystřice pod Hostýnem, novostavba technologického objektu** – hašení vodou je nepřípustné. Dle ČSN 73 0873 čl. 4.4.b2) – vnitřní požární voda není požadována.

- **PS 11-28-01.4 PZS v km 35,293 (P7272) – reléový domek** - hašení vodou je nepřípustné. Dle ČSN Dle ČSN 73 0873 čl. 4.4.b2) – vnitřní požární voda není požadována.

### **Přenosné hasicí přístroje**

- **Přístřešky pro cestující, zastřešení podchodů** – jedná se o venkovní otevřené přístřešky. Přenosné hasicí přístroje se zde neumísťují.
- **Nové pozemní objekty** - budou vybaveny přenosnými hasicími přístroji převážně s náplní CO<sub>2</sub>. Podrobně bude určeno na základě výpočtu pro jednotlivé prostory v dalším stupni PD.

#### *B.2.8.5 Vybavení stavby vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením*

Elektrická požární signalizace (EPS - ČSN 730875) – dle čl. 6.6.9 ČSN 730802/2009 se nepožaduje.

#### Lokální detekce požáru

Na základě požadavků a zvyklostí investora bude zařízení lokální detekce požáru (v rámci systému EZS) instalováno ve všech prostorách nově budovaného technologického objektu a v nově budované výpravní budově.

Výstup z ústředny EZS bude realizován prostřednictvím přenosové sítě IP/MPLS a zaveden jak do místa vyhodnocení alarmu do dopravní kanceláře v ŽST Bystřice pod Hostýnem (případně Žst. Holešov v závislosti na časovém harmonogramu staveb) a v budoucnu po převedení trati na dálkové řízení do CDP Přerov.

Samočinné stabilní hasicí zařízení (SSHZ) – dle čl. 6.6.10 ČSN 730802/2009 se nepožaduje.

Zařízení odvodu tepla a kouře (ZOTK) – dle čl. 6.6.11 ČSN 730802/2009 se nepožaduje.

Nouzové osvětlení – dle čl. 9.15.1 ČSN 730802/2009 se nepožaduje.

#### Požární ucpávky a požární uzávěry otvorů

Na vstupech kabelů a instalací do objektu a v průchodech kabelů požárně dělícími konstrukcemi budou osazeny požární ucpávky. Otvory v požárně dělících konstrukcích budou osazeny požárními uzávěry. Požární uzávěry a ucpávky budou provedeny dle platných norem a předpisů a budou označeny.

Označení se provede štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- b) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

#### *B.2.8.6 Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku*

Stavba probíhá převážně na stávajícím tělese dráhy, u kolejí budou nebudovány protihlukové stěny. V rámci stavby nedochází částečně ke změně přístupu záchranných složek do oblastí kolem modernizované železnice.

K nově budovaným objektům výpravní budovy a technologického objektu je vybudována nová zpevněná příjezdná komunikace š. 4,25m navazující na stávající zpevněné komunikace a smyčku v ulici Nádražní ulici.

Nástupní plochy se nezřizují.

#### *B.2.8.7 Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany*

Stavby požární ochrany není nutné budovat.

#### *B.2.8.8 Zabezpečení stavby či území jednotkami požární ochrany*

Stavba se nachází v hasebním obvodu HZS JPO Bystřice pod Hostýnem.

Stavba rovněž patří do hasebního obvodu HZS SŽDC JPO Přerov.

#### **B.2.9 Zásahy hospodaření s energiemi**

Kritéria tepelně technického hodnocení

Objekt výpravní budovy, který je řešen v rámci dokumentace k územnímu řízení, je chápán jako stavba na dráze. Podle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. ve znění zákona č. 350/2012 Sb. je tento typ stavby chápán jako stavba dopravní infrastruktury.

Z tohoto důvodu se na tento typ stavby nevztahují požadavky, které jsou kladeny na pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., o dokumentaci staveb, která upravuje požadavky na nutnost doplnění projektové dokumentace o PENB. Vyhláška č. 499/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., v ustanovení § 1 odst. 3, uvádí, že se nevztahuje na rozsah a obsah projektové dokumentace pro stavby letecké, stavby drah a na dráze včetně zařízení na dráze, stavby dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací podle § 194 písm. c) stavebního zákona.

#### **B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

Všechny pobytové místnosti jsou přirozeně odvětrány, nepobytové prostory jsou větrány nuceně. Normová výměna vzduchu pro pobyt a provoz je dodržena.

Všechny pobytové prostory vyhovují pro předepsané denní osvětlení. Ostatní prostory jsou uměle osvětleny podle normy.

Je uvažováno s úpravou napojeními na veřejné řady vodovodní a kanalizační.

Pro vyhodnocení vlivu provozu na rekonstruované trati bylo provedeno měření hluku a vibrací na stávající trati. Hluková studie je samostatnou přílohou stavební dokumentace č. B.6.2, hodnocení vibrací je samostatnou přílohou stavební dokumentace č. B.6.8.



## Hluk v době provozu

Vlivem rekonstrukce železničního spodku a svršku dojde ke snížení hlučnosti až o 3,0 dB. Ve výhledovém stavu není uvažováno s navýšením intenzit dopravy. Hlukově nejzatíženějším objektem je výpočtový bod V2, kde budou ekvivalentní hladiny akustického tlaku dosahovat hodnot téměř 60 dB ve dne a přibližně 51 dB v noci, avšak po rekonstrukci už objekt nebude obsahovat bytové jednotky. Plánovaný záměr je z hlediska hluku prospěšný.

V rámci studie bylo pomocí akustických dopočtů stručně zhodnoceno i akustické ovlivnění obytné zástavby staničním rozhlasem, jako stacionárním zdrojem hluku. Předpokládá se proto, že v případě posuzovaného staničního rozhlasu v Bystřici pod Hostýnem nebude překročena hladina hygienického limitu ani v případě jeho vysoké hlasitosti.

V jedné z technických budov drážního komplexu bude umístěn dieselagregát – náhradní zdroj elektrické energie. Akustické ovlivnění přilehlé obytné zástavby je krátkodobé a nahodilé. Dieselagregát nebude mít vliv na lidské zdraví.

Plánovaný záměr je z hlediska hluku prospěšný. Protihluková opatření nebyla navržena.

## Vibrace

Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva vibracemi v období provozu bylo na stávající trati provedeno měření vibrací. Antivibrační opatření nebudou nutná.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati).

### B.2.11 Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Pronikáním radonu z podloží, bludné proudy, seizmicita, hluk, protipovodňová opatření apod.

V rámci realizace stavebního záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Protihluková opatření nebyla navržena.

Antivibrační opatření nebudou nutná.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží tato lokalita v území, které je řazeno do kategorie s nízkým radonovým rizikem.

Pozemky stavby nejsou ohroženy účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

Pozemní stavby posuzovaného záměru, tj. kolejíště, budovy, zpevněné plochy a komunikace v rozsahu žst. Bystřice pod Hostýnem, se nenachází v záplavovém území žádného vodního toku. V širším území dotčeném rekonstrukcí kabeláže (v rozsahu žst. Bystřice pod Hostýnem – žst. Holešov, a žst. Bystřice pod Hostýnem – žst. Osíčko) jsou záplavová území. Pro rekonstrukci kabeláže bude využito stávajících konstrukcí, do záplavového území nebude zasahováno.

V bezprostředním okolí zájmového území nejsou evidována ložiska nerostných surovin. V archivu Geofundu ČR není evidováno poddolování v zájmovém území.

Ve smyslu ČSN 73 0036 (která ukončila platnost 1.4.2010), nepatří zájmové území do seismických oblastí, není tedy potřeba uvažovat účinky zemětřesení.

Ve smyslu ČSN EN 1998-1, tabulka 3.1 - Typy základových půd, lze zjištěné základové poměry, resp. půdy, charakterizovat typem B.

Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA.1 ČSN EN 1998-1, se v celém zájmovém území uvažuje referenční zrychlení  $a_g$  v rozmezí 0,10 - 0,12 g.

Železniční trať v zájmovém úseku není podle archivu Geofundu ohrožená svahovými pohyby.

### B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

#### a) napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Dochází k úpravám stávajících připojení na technickou infrastrukturu (vodu, kanalizaci, plyn a elektrické energie).

Dochází k několika přeložkám inženýrských sítí a to rozvodů nn a zabezpečovacích a sdělovacích kabelů v kolizi s připravovanou stavbou.

Přímý dotyk se stávající splaškovou a dešťovou kanalizací není předpokládán. Je však počítáno s provedením kopaných sond, které mají předpoklad potvrdit.

#### b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

#### **Žst. Bystřice pod Hostýnem**

Stávající napájení Žst. Bystřice pod Hostýnem venkovním vedením z rozvodu E.ON linkou 22kV č.8 do stožárové trafostanice 22/0,4kV zůstane zachováno. Stávající přípojka 22kV bude tedy zachována.

Stávající transformátor 100kVA bude demontován a vyměněn za nový hermetizovaný transformátor 160kVA.

**Tabulka přehledu EOv v modernizovaném úseku**

Stanice	Počet výhybek s EOv	Příkon	Roční spotřeba
žst. Bystřice pod Hostýnem	7 ks	45,5 kW	81,9 MWh*

\*Celková max. roční spotřeba je uvažovaná při předpokládané době provozu cca 1800 hod/rok.

#### **Energetická bilance instalovaných výkonů žel. stanice**

Stanice	Instalovaný výkon EOv		Instalovaný výkon – ostatní zařízení	
	stávající	navrhovaný	stávající	navrhovaný
žst. Bystřice pod Hostýnem	0,0 kW	45,5 kW	50,0 kW	104,5 kW

V následujícím přehledu je provedena shrnující bilance souhrnné spotřeby elektrické energie pro rekonstruovanou stanici.

### Energetická bilance spotřeby el. energie stanice a veřejného osvětlení

Stanice	Stávající spotřeba		Navrhovaná spotřeba	
	okamžitá	Roční	okamžitá	roční
žst. Bystřice pod Hostýnem	40 kW	129 MWh/rok	120 kW	281 MWh/rok

Silnoproudá zařízení	
Elektrický ohřev výhybek	7 VJ
Silnoproudé rozvody - Kabel nn 0,4kV	15,8 km
Silnoproudé rozvody a zařízení – Sloupová trafostanice 22/0,5 kV	1 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	2 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlovací stožár parkový, sklopný	26 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž	12 ks

## B.4 Dopravní řešení

### a) popis dopravního řešení

Navrhovaný stav vychází z postradatelné dopravní koleje č. 5 a postradatelné manipulační koleje č. 4 z důvodu nevyužívání těchto kolejí a jejich špatného technického stavu.

Navrhovaný stav sleduje tři dopravní koleje, z toho dvě pro vlaky osobní dopravy a jednu pro nákladní vlaky. Dále jednu průjezdnou manipulační kolej, dále manipulační kolej pro ložné manipulace a manipulační (odstavnou) kolej zaústěnou do koleje č. 2 sloužící pro odstavování vlaků.

V navrhovaném stavu se počítá s převedením koleje č. 2 do stopy rušené koleje č. 4 a s vybudováním vnějšího nástupiště délky 130 m u výpravní budovy u koleje č. 2 a s vybudováním poloostrovního jednostranného nástupiště délky 130 m mezi kolejí č. 2 a 1 s nástupištní hranou u koleje č. 1. Z hlediska dopravní technologie je požadavek na vybudování kusé manipulační koleje č. 2b délky 100 m, která je v navrhovaném stavu zaústěna výhybkou č. 8 do koleje č. 2, vše dle nového číslování kolejí a výhybek. Tato kolej bude sloužit pro případné odstavování vlakových souprav převážně ve směru od/do Holešova. Dopravní kolej č. 3 je určena pro vlaky nákladní. V Žst. Bystřici pod Hostýnem je dále navržena jedna průjezdná manipulační kolej č. 5 a pro ložné manipulace zůstává stávající kolej č. 9, v novém číslování kolej č. 7.

### Dopravní technologie

Při křižování vlaků osobní dopravy pojede vlak od Holešova na kolej č. 2 a zastaví před centrálním přechodem. Vlak od Osíčka pojede na kolej č. 1. Vzhledem k tomu, že většina končících a výchozích vlaků je ve směru od/do Holešova, bude odstavná kolej č. 2b v potřebných případech sloužit pro odstavování těchto vlakových jednotek.

### **Rychlosti ve stanicích**

Pro dopravní kolej č. 1, která je přímým pokračováním traťové koleje, je navrhovaná rychlost 70 km/h. Pro kolej č. 2 je návrhová rychlost 60 km/h ve směru na Holešov z důvodu velké vzdálenosti od holešovského zhlaví. Ve směru na Osíčko je rychlost navržena rychlost 50 km/h, která je vzhledem ke vzdálenosti pravidelného místa zastavování vlaků a osíčského zhlaví dostačující. Dopravní kolej č. 3 je navržena na rychlost 50 km/h.

### **Zabezpečovací zařízení**

- Ve stanici je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, ovládané dálkově
- Na trati v traťovém úseku Bystřice pod Hostýnem – Osíčko je navrženo TZZ. 3. kategorie typu AH bez návěstních bodů.

### **Elektrický ohřev výhybek**

EOV je navržen u výhybek č. 1, 2, 3, 7, 8, 9 a 10.

### **b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Město Bystřice pod Hostýnem leží na železniční trati č. 303 Kojetín – Valašské Meziříčí. Ve směru na Kojetín je v Žst. Hulín tato železniční trať napojena na II. tranzitní železniční koridor Břeclav – Přerov – Ostrava. V opačném směru je železniční trať č. 303 zaústěna do významného dopravního uzlu a města Valašského Meziříčí.

Z pohledu silniční dopravy leží toto město na křižovatce tří silnic: II/150, II/437 a II/438. Z hlediska přestupních vazeb mezi železniční a autobusovou dopravou lze zmínit, že se u žel. st. současné sobě nachází zastávka autobusů. Hlavní autobusové nádraží v Bystřici pod Hostýnem se však nachází ve vzdálenosti necelého 1 km od železniční stanice. V budoucích záměrech je cílem přemístit autobusové nádraží k železniční stanici a vytvořit jednotný dopravní uzel v tomto městě, který zkrátí a zjednoduší přestupní vazby mezi železniční a autobusovou dopravou.

### **c) doprava v klidu**

U Žst. Bystřice pod Hostýnem je umístěno parkoviště pro osobní automobily umožňující bezplatné parkování. Jsou zde vyhrazeny dvě místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V budoucích záměrech se počítá s vybudováním parkovacích míst u výpravní budovy především pro zaměstnance dopravní cesty, taxi službu a dále také pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace tak, aby docházkové vzdálenosti byly minimalizovány.

## **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

Součástí projektové dokumentace je dendrologický průzkum, tj. inventarizace dřevin rostoucích mimo les ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, které by mohly být potenciálně dotčeny posuzovaným záměrem. Průzkum byl proveden v červenci 2016. Výsledky dendrologického průzkumu jsou uvedeny v samostatné příloze souhrnné technické zprávy, části B.6.4.

Celkem bylo zhodnoceno 99 jedinců a 286 porostů o ploše cca 15 500 m<sup>2</sup>.

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m<sup>2</sup> je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody. Celkem se jedná o 40 jedinců dřevin a o 75 různých zapojených porostů dřevin.

## B.6 Popis vlivů na životní prostředí a jeho ochrana

### a) Vliv stavby na životní prostředí

#### Ovzduší

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha stavenišť. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázní dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby.

Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě a která současně vychází z o Programu na zlepšení kvality ovzduší – zóna Střední Morava):

- Na zařízeních stavenišť budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti.
- Zařízení stavenišť a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- Používané komunikace a zařízení stavenišť budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- Bude probíhat pravidelné čištění ploch zařízení stavenišť a příjezdových cest.
- Při terénních pracích bude používán materiál vlhčen z důvodu snížení prašnosti z výstavby.

#### Voda

Nejvýznamnějším tokem je Kozrálka (ID 407440000100). Vodní tok Kozrálka je sveden do propustku pod tratí. Součástí řešeného záměru (úprava kolejiště v Žst. Bystřice pod Hostýnem) není žádný zásah do tohoto propustku. Kozrálka není významným vodním tokem podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění. Zájmové území leží mimo chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Stavební záměr se dále částečně nachází, přibližně v úseku km 39,2 až 39,9, v ochranném pásmu vodních zdrojů II. stupně vnějšího Loukov farma. Ochranné pásmo bylo stanoveno Rozhodnutím ONV Kroměříž ze dne 7. 9. 1989, č. j. Vod.

235/1-1507/47/89-Po. Je nutné provést opatření, aby bylo zabráněno úniku škodlivých látek, které by negativně ovlivnily kvalitu povrchových nebo podzemních vod.

Dešťové vody z kolejiště budou převáděny systémem trativodů do vodoteče. Dešťové vody ze zastřešení budov a nástupišť budou jímány do retenční nádrže a následně budou systémem studní převáděny do vrstev schopných převést vody do podpovrchového odtoku. Retenční nádrž bude vybavena nouzovým přepadem do kanalizace.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při výstavbě či rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení podmínek a opatření (uvedených v dokumentech Vliv stavby na životní prostředí a Oznámení dle zákona 100/2001 Sb.) není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

## Hluk

Vlivem rekonstrukce železničního spodku a svršku dojde ke snížení hlučnosti až o 3,0 dB. Ve výhledovém stavu není uvažováno s navýšením intenzit dopravy. Hlukově nejzatíženějším objektem je výpočtový bod V2, kde budou ekvivalentní hladiny akustického tlaku dosahovat hodnot téměř 60 dB ve dne a přibližně 51 dB v noci, avšak po rekonstrukci už objekt nebude obsahovat bytové jednotky. Plánovaný záměr je z hlediska hluku prospěšný.

V rámci studie bylo pomocí akustických dopočetů stručně zhodnoceno i akustické ovlivnění obytné zástavby staničním rozhlasem, jako stacionárním zdrojem hluku. Předpokládá se proto, že v případě posuzovaného staničního rozhlasu v Bystřici pod Hostýnem nebude překročena hladina hygienického limitu ani v případě jeho vysoké hlasitosti.

V jedné z technických budov drážního komplexu bude umístěn dieselagregát – náhradní zdroj elektrické energie. Akustické ovlivnění přilehlé obytné zástavby je krátkodobé a nahodilé. Dieselagregát nebude mít vliv na lidské zdraví.

Plánovaný záměr je z hlediska hluku prospěšný. Protihluková opatření nebyla navržena.

## Vibrace

Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva vibracemi v období provozu bylo na stávající trati provedeno měření vibrací. Antivibrační opatření nebudou nutná.

## Odpady

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání vzniknou odpady různých skupin a druhů dle „Katalogu odpadů“ (vyhláška č. 93/2016 Sb.). Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“, tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. V rámci provozu stavby bude produkce odpadů minimální.

Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

## b) Vliv stavby na přírodu a krajinu

Nejbližší velkoplošné zvláště chráněné území je CHKO Beskydy, leží ve vzdálenosti cca 28 km. Nejbližší maloplošné zvláště chráněné území je PP Pod Kozincem, která je vzdálena cca 400 m jižně od předmětného záměru, na katastrálních územích Chvalčov a Loukov u Bystřice pod Hostýnem. Nalézají se ve svahu nad záměrem, viz příloha č. 4, mapy životního prostředí.

Všechna zvláště chráněná území se nalézají mimo plochy, které budou přímo ovlivněny stavební činností.

Záměr v úseku cca km 39,0 až km 42,2 lemuje Přírodní park Hostýnské vrchy. V tomto úseku bude prováděna rekonstrukce kabeláže. K rekonstrukci budou využity stávající konstrukce, vliv na území přírodního parku bude minimální.

Posuzovaný záměr neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou. Nejbližší zájmové lokalitě je EVL Hostýnské vrchy (CZ0724429). Záměr neprochází žádnou ptačí oblastí. Nejbližší zájmové lokalitě je PO Hostýnské vrchy (CZ0721024) ve vzdálenosti cca 1,5 km jižně od lokality stavebního záměru. Dle vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 28. 3. 2017 (č. j. KUZL 18259/2017) byl vyloučen významný vliv na lokality soustavy Natura 2000

Definici VKP vodní tok je uvedena v zákoně č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, který ve svém § 43 definuje vodní tok jako povrchové vody tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převažující část roku, a to včetně vod v nich uměle vzdutých. Posuzovaným záměrem prochází vodní tok Kozrálka. Vodní tok Kozrálka je sveden do propustku pod tratí. Součástí řešeného záměru (úprava kolejí v žst. Bystřice pod Hostýnem) není žádný zásah do tohoto propustku. Posuzovaný záměr přichází do kontaktu s několika vodními toky (viz kap. a.3. Voda) a jejich údolními nivami, předmětem záměru není dotčení žádného vodního toku, k překonání vodních toků budou využity stávající konstrukce.

V místě záměru se nenachází žádné registrované VKP, nejbližší registrované VKP je deprese mezi Bedlinou a Lázněmi vzdálené cca 1,5 km od záměru.

### 1) Nadregionální prvky ÚSES

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného nadregionálního biokoridoru ani nadregionálního biocentra. Nejbližší nadregionální biocentrum, Kelečský Javorník se nachází cca 5,8 km východně od řešeného záměru, nadregionální biocentrum Kostecké polesí se nachází cca 6,5 km západně od záměru. Nejbližší nadregionální biokoridor se nachází cca 3,3 km západně od řešeného záměru, propojuje nadregionální biocentra Kelčský Javorník, Spálený a Kostecké polesí.

### 2) Regionální prvky ÚSES

Záměr přímo nezasáhne do žádného regionálního biocentra ani biokoridoru. V širším okolí záměru se nachází regionální biocentrum Ochozy, ve vzdálenosti cca 3,2 km západně od řešeného záměru. Nejbližší regionální biokoridor, Velá-Solisko se nachází cca 8 km jihovýchodně od řešeného záměru.

### 3) Lokální prvky ÚSES

Záměr zasahuje do lokálního prvků ÚSES. Na území obce Bystřice pod Hostýnem protíná LBK v drážním km cca 37,4 podél místní komunikace mezi lesoparkem Zábřeh a obcí Chvalčov.

Na území obce Chvalčov protíná v drážním km cca 38,5 LBK 1 - z části funkční, z části v návrhu, podél potoka Kozinec, na sever od LBC 13 Novovesky, dále protíná v drážním km cca 39,1 LBK v návrhu, podél bezejmenného vodního toku podél areálu "V Revíře".

Na území obce Loukov protíná v drážním km cca 39,6 LBK 6 - funkční, podél Blazického potoka, na sever od LBC 2 U Revírů, tento biokoridor prochází přímo přes stanici Loukov, dále protíná v drážním km cca 40,8 LBK 7, funkční, podél Libosvárky, na sever od LBC 3 Na Pohoří.

V obci Osíčko protíná v drážním km cca 41,9 LBK 2, funkční, podél bezejmenného vodního toku, a dále protíná v drážním km cca 42,3 LBK 4, funkční, podél Moštěnky. Záměr svým charakterem nepředstavuje poškození ÚSES – v místech, kde budou dotčeny prvky ÚSES, nebudou prováděny práce charakteru pozemních staveb, bude prováděna rekonstrukce kabeláže.

#### c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Posuzovaný záměr neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou. Nejblíže zájmové lokalitě je EVL Hostýnské vrchy (CZ0724429). Záměr neprochází žádnou ptačí oblastí. Nejblíže zájmové lokalitě je PO Hostýnské vrchy (CZ0721024) ve vzdálenosti cca 1,5 km jižně od lokality stavebního záměru.

Dle vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje ze dne 28. 3. 2017 (č. j. KUZL 18259/2017) byl vyloučen významný vliv na lokality soustavy Natura 2000 (příloha 2).

#### d) Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Příslušným orgánem státní správy je v tomto případě Krajský úřad Zlínského kraje. K záměru vydal vyjádření, č. j. KUZL 32940/2017, ze dne 19. května 2017 podle kterého jsou změny vyvolané záměrem nevýznamné a nenaplnují dikci § 4 odst. 1 písm. c) zákona. Na uvedené vyjádření navazuje opakované vyjádření, č. j. KUZL 53671/2017, ze dne 10. srpna 2017, které bylo vydáno na základě zvětšení rozsahu záměru ve smyslu provedení delšího úseku kabeláže. Opakované vyjádření potvrdilo platnost uvedeného vyjádření.

Zjišťovací řízení nebylo provedeno. Žádný dotčený orgán nepředložil žádný požadavek.

#### e) Návrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

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

### **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Liniová dopravní stavba nevede v zónách ohrožení např. nebezpečných látek. Osobní a nákladní doprava je řízena drážními předpisy. Provoz je zabezpečen staničních, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Zaměstnanci provozovatele budovy budou v případě ohrožení informovat cestující veřejnost.



Cílem opatření orgánů státu a orgánů územních samosprávných celků při přípravě na mimořádné události a jejich řešení je ochrana života, zdraví a majetku občanů.

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavba rekonstrukce tratě ovlivní kromě občanů používajících pravidelně železniční dopravu i ty, kteří se setkávají se zařízeními SŽDC, aniž by je využívali.

O změnách provozu na trati nebo v její blízkosti, o případných uzavírkách a silničních objížďkách, atd., bude veřejnost po dobu realizace stavby průběžně informována.

Uvažované přístupové cesty byly projednány s příslušnými orgány ČD, a.s., státní správy a samosprávy. Jde především o silnice ve správě ŘSZK p.o., místní a účelové komunikace v blízkosti stavby. Jsou podrobně popsány v části B.8 Zásady organizace výstavby.

### **b) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky je popsán v odstavci B.6 a také v části B.8 Zásady organizace výstavby. Obecně jde například o navýšení stávající intenzity dopravy o dopravu staveništní, práci stavebních mechanismů a s tím spojenou hlučnost a prašnost. Tyto budou vždy maximálně eliminovány.

### **c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Zařízení staveniště musí být řešeno s ohledem na minimální zásah do přírody a stávající zeleně. Označené vzrostlé stromy (kmeny a větve) na trasách v bezprostřední blízkosti provizorních přístupových cest, případně na plochách ZS, které nebudou káceny, musí být předem ochráněny proti případnému poškození při průjezdech stavební techniky – viz. kapitola B.6.

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být základy narušeny, podkopány apod. V opačném případě je zhotovitel povinen neprodleně volat autorizovaného statika.

Vždy je třeba rovněž zabránit sesuvům zeminy provizorním pažením. V případě jejich výskytu je nutno neprodleně volat autorizovaného statika.

Vždy bude zabezpečeno odvodnění stavby do odvodňovacího systému, a to jak v novém stavu, tak v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí.

K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet. Stavba bude - dle možností - oplocena (jde o liniovou stavbu).

Případné kácení je nutné provést v období vegetačního klidu, i s ohledem na ochranu ostatních skupin organismů.

### **d) maximální zábory pro staveniště (dočasné/trvalé)**

Dočasné zábory představují zejména předpokládané plochy zařízení staveniště. Tyto jsou u této stavby navrženy jen v na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Podrobný popis uveden v části B.8 Zásady organizace výstavby.

#### e) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Rozhodující objem zemních prací v kolejišti mají sanační práce na železničním spodku a svršku, včetně výstavby nebo obnovení odvodňovacích zařízení. Podstatnou část těchto zemních prací tvoří výkopy.

Vytěžený materiál se bude odvážet na lokality trvalých skládek.

Zbudování recyklační základny není uvažováno.

S přihlédnutím k navrhované technologii těžení materiálu železničního spodku bude na místa skládek volena přeprava pouze po silnici, příp. kombinovaná doprava po železnici s překládkou na auta a dále silniční dopravou.

## B.9 Energetická bilance

### Energetická bilance

	Pi (kW)		Ps (kW)
<b>Žst. Bystřice pod Hostýnem</b>		soudb. B	
Vlastní spotřeba Technologického objektu (osvětlení, vytápění, VZT)	15,0	0,6	9,0
Vlastní spotřeba Výpravní budovy (osvětlení, vytápění, VZT)	18,0	0,6	10,8
Venkovní osvětlení	16,0	0,8	12,8
Venkovní rozvody NN	16,0	0,6	9,6
Zabezpečovací zařízení	25,0	1,0	25,0
Sdělovací zařízení	5,0	1,0	5,0
EOV	45,5	1,0	45,5
Rezerva	9,5	0,5	4,8
	<b>150,0</b>	<b>0,8</b>	<b>120,0</b>

## B.10 Legenda použitých zkratk (vyjma zkratk názvů organizací)

AC ...střídavý proud  
 ASHS... autonomní samočinný hasicí systém  
 DC ... stejnosměrný proud  
 DK ... dálková kabelizace, dálkový kabel  
 DKV ... depo kolejových vozidel  
 DOK... dálkový optický kabel  
 DOÚO ... dálkové ovládání úsekových odpojovačů  
 DOS ...dálkové ovládání stanic  
 DPOV ...dílny pro opravu vozidel  
 DTS...distribuční trafostanice  
 DOZ...dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení  
 ED ...elektrodispečink  
 EOv...elektrický ohřev výhybek  
 EPS ...elektronická požární signalizace  
 EPS... elektrická požární signalizace

EPZ... elektrické předtápěcí zařízení  
ERTMS... evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)  
ETCS... evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)  
EZS...elektronická zabezpečovací signalizace  
FKZ...filtračně kompenzační zařízení  
GSM-R ... mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)  
IPO...individuální protihluková opatření  
ITZ ...integrovaná telekomunikační zařízení  
JŘ...jízdni řád  
MK ... místní kabelizace  
MRTS ...místní radiová technologická síť  
MRS ...místní radiová síť  
MŘS...místní řídicí systém  
NN...nízké napětí  
NS ... napájecí stanice  
N.z. .... nákladiště , zastávka  
PHS...protihluková stěna  
PTS ... přejezdová transformační stanice  
PS...provozní soubory  
PUPFL ...pozemky určené k plnění funkcí lesa  
SO...stavební objekty  
SON ... správa osobních nádraží  
SpS ...spínací stanice  
STS ...staniční trafostanice  
ss ...subsystem  
SZZ...staniční zabezpečovací zařízení  
SŽDC .... Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
TEN-T...transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)  
TTP...tabulky traťových poměrů  
TTS ... traťová transformační stanice  
TK ... traťová kabelizace, traťový kabel  
TM ...trakční měnárna  
TMP ...trakční měnárna podpůrná  
TNS ... trakční napájecí stanice  
TSI ... technické specifikace pro interoperabilitu  
t.ú.,T.Ú. ...traťový úsek  
TV...trakční vedení  
TR, TS ...trafostanice  
TRS ... traťový radiový systém  
TZZ...traťové zabezpečovací zařízení

UNZ ... univerzální napájecí zdroj  
VB ... výpravní budova  
VN...vysoké napětí  
VO ...veřejné osvětlení  
VVN...velmi vysoké napětí  
ZOK ... závěsný optický kabel  
ZPF...zemědělský půdní fond  
Žst., ŽST ...železniční stanice

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

Ve Valašském Meziříčí, prosinec 2017

Vypracoval : Ing. Lumír Holešovský  
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.