

# Z á p i s

1

ze vstupní všeprofesní porady a místního šetření, konaného v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby

## "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"

Jednání se uskutečnilo dne 6. srpna 2013 v sídle MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc, ve velké poradní místnosti.

Pozvaní: dle Listiny pozvaných (rozdělovník)  
Účastníci jednání: dle. přiložené Listiny přítomných  
Omluvení z jednání: SŽDC, s.o., OTH (Ing. Veliš)  
Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor regionálního rozvoje a územního plánování  
Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor životního prostředí  
Město Valašské Meziříčí, Odbor komunálních služeb, Oddělení správní  
Lesy České republiky, s.p., Lesní správa Rožnov pod Radhoštěm  
Povodí Moravy, s.p., závod Horní Morava

Přílohy: Listina pozvaných  
Listina přítomných  
Příloha k záznamu z porady

### 1. Úvod

Dnešní jednání bylo svoláno generálním projektantem za účelem seznámení všech jejich účastníků se zahájením projektových prací a realizací místního šetření v rámci zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby " Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou ".

Jednání vedl hlavní inženýr projektu - Ing. Kamil Pur, který celé jednání doprovodil elektronickou prezentací (obsahující mj. i situační výkresy). Účastníci porady měli rovněž k dispozici tiskopisy k případným písemným vyjádřením.

### 2. Základní údaje stavby

**Název stavby:** Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou  
**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, Olomouc  
**HIS:** Ing.Tomáš Chalupa  
**GP:** MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, Olomouc  
**HIP:** Ing. Kamil Pur

### 3. Zadání stavby

Předmětem stavby je zvýšení rychlosti dvoukolejné železniční trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou v délce 4,303 km v km trati 16,038 – 20,341, v délce 2,832 km v km 21,597 – 24,429. Dále bude v žst. Lhotka nad Bečvou v km 20,341 – 21,597 provedena rekonstrukce průjezdů po hlavních kolejích včetně zhlaví v délce 0,974 km, zařízení pro cestující, zřízení bezbariérového přístupu a informačního systému, SZZ. V úseku budou modernizována neutrální pole, doplněná diagnostika vozidel a rekonstruována trakce.

### 4. Umístění stavby

Celostátní elektrizovaná dvoukolejná trať č.280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, mezistaniční úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, km 16,038 – 20,341 (4,303 km) a km 21,597 – 24,429 (2,832 km) včetně žst. Lhotka nad Bečvou (km 20,341 – 21,597). Trať je zařazena do vybraných sítí České republiky a tvoří součást evropského železničního systému, musí tedy splňovat požadavky na interoperabilitu podle Vyhlášky č. 352/2004 Sb. o

provozní a technické propojení evropského železničního systému, Nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojení evropského železničního systému č. 133/2005 Sb. a příslušné technické specifikace interoperability. Pro návrh technického řešení železniční infrastruktury platí dále „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“, následně novelizovány Směrnicí generálního ředitele SŽDC č. 16/2005.

Stavba svým charakterem liniové stavby se v rámci České republiky nachází:

**Kraje:** Olomoucký kraj  
Zlínský kraj

**Obce s rozšířenou působností:** Hustopeče nad Bečvou  
Valašské Meziříčí

**Obce:** Hustopeče nad Bečvou  
Choryně  
Lešná  
Valašské Meziříčí

**Katastrální území:** Hustopeče nad Bečvou  
Choryně  
Lešná  
Lhotka nad Bečvou  
Příluky  
Juřinka  
Mštěnovice  
Valašské Meziříčí

## 5. Související stavby

- Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí – záměr projektu a přípravná dokumentace.
- Související stavby jiného charakteru:
  - na poradě byl vznesen dotaz na sdělení případných souvisejících staveb – nejsou známy další související stavby SŽDC, s.o. či jiné organizace vyjma sdělení, které poskytl Odbor regionálního rozvoje a územního plánování, Městský úřad Valašské Meziříčí - přeložka silnice I/57 VM – Jarcová, obchvat – návrh (informace z 8.8.2013)

## 6. Základní pracovní tým zpracovatele

Ing. Pur představil účastníkům jednání profesní garanty, zastupující na jednání zpracovatelský tým projektanta:

Kolejové objekty: Ing. Karel Smolík, N.O.R.T.

Dopravní technologie: Ing. Josef Zapletal, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Mostní objekty: Ing. Jaroslav Sedláček, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Trakce: Ing. Pavel Odehnal, SUDOP Brno, spol. s r.o. \*

Sdělovací zařízení: Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

DŘT: Jindřich Lukašík, EŽ Praha a.s.

Zabezpečovací zařízení: Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Pozemní objekty: Ing. Zdeněk Lázníček, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Silnoproudé objekty: Ing. Martin Množil, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.\*

Životní prostředí: Mgr. Michaela Vallová, Ecological Consulting a.s.

Ekonomické hodnocení: Ing. Tomáš Funk, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.\*

Náklady stavby: Dagmar Jelínková, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.\*

(Pozn: \*Omluvení a zastupování na dnešním jednání)

## 7. Vstupní podklady a informace zpracovatele

- Zadávací dokumentace
- Geodetické zaměření (Ing. Jan Smetana 07/2013),
- Geotechnický průzkum (GeoTec-GS, a.s. 09/2013),
- Jednotná železniční mapa,
- Katastrální mapy a identifikace vlastníků dotčených pozemků (07/2013),
- Předkategorizace materiálu železničního svršku,

- Prověření postradatelnosti kolejí a výhybek (OZŘP)
- Stanovení potřebné délky nástupiště v žst. Lhotka nad Bečvou
- Frekvence cestujících v žst. Lhotka nad Bečvou (KCOD)
- Stávající a výhledová intenzita dopravy
- Zákresy průběhů stávajících sítí (MORAVIA CONSULT Olomouc 07-08/2013),
- Zadaný rychlostní profil,
- Územní plány dotčených měst a obcí,
- Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky.

## 8. Stavba z pohledu problematiky životního prostředí

V rámci stavby budou zpracovány:

- Vliv stavby na životní prostředí
- Odpadové hospodářství
- Dendrologický průzkum – rozsah kácení  
*dle informací zástupců SŽDC, s.o. je nutno se v této záležitosti obrátit na pana Provazníka (OŘ)*
- Hluková studie - na základě hlukových měření budou navržena protihluková opatření formou protihlukových stěn nebo individuálních protihlukových opatření.  
*dle informace zástupce obce Lešná je nutno řešit hluk v oblasti žst. Lhotka nad Bečvou (problematika vytáčení lokomotiv) – viz. vyjádření, které je součástí přílohy k záznamu z porady*
- Povodňový plán
- Havarijný plán

### Ochrana životního prostředí

Dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí záměr svojí dikcí splňuje kritérium stanovené v příloze č. 1, kategorii II., bodu 9.2 „Novostavby, rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“.

### **Vodní toky, CHOPAV a záplavové území při průtoku $Q_{100}$**

Stavba kříží pravobřežní přítoky Bečvy, ve směru toku to jsou Černý potok (km 23,03), Jasenický potok (km 21,85), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 19,95), Mřenka (také Jasenka, km 17,58), občasný tok (km 17,28) a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 16,3).

Zájmová lokalita se však nachází ve vzdálenosti cca 300 m západně od hranice CHOPAV Vsetínské vrchy.

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

### **Zvláště chráněná území, přírodní park, NATURA 2000, ÚSES, registrovaná VKP**

Vlastní lokalita záměru není součástí žádných **zvláště chráněných území** ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny. Rovněž nejsou v místě ani blízkém okolí posuzovaného stavebního záměru zřízena území pro ochranu dochovaného stavu území, cenného pro svůj krajinný ráz a soustředěné estetické a přírodní hodnoty (**přírodní park**).

Posuzovaný záměr prochází **územím soustavy NATURA 2000**. Jedná se o EVL Choryňský mokřad (kód CZ0710182), kterou stavba kříží mezi km 17,895 a 18,345 trati, dále vede po hranici EVL mezi traťovými km 17,595 - 17,895 a 18,888 - 19,920.

Z prvků územního systému ekologické stability stavba kříží lokální biokoridor LBK 1, který je vymezený podél koryta vodního toku Černý potok.

Registrované významné krajinné prvky nebudou stavbou dotčeny.

### **Nerostné suroviny**

Stavební záměr zasáhne na území těženého dobývacího prostoru zemního plynu č. 8400270 a do výhradního ložiska Choryně pod č. 322440000 mezi traťovými kilometry 18,80 a 20,45.

## 9. Základní dopravní údaje k trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě

Trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě je dvojkolejná, pravostranně pojížděná a elektrizovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Na trati je ve všech úsecích tříznaký obousměrný autoblok, ve stanicích RZZ.

Organizování a provozování drážní dopravy podle: **ČD D1**

Traťový rádiový systém: **TRS**

Přechodnost hnacích vozidel podle svislých účinků na žel. svršek D4

Zábrzdňá vzdálenost: **1000 m státní hranice SR - Hustopeče n. Bečvou**

Největší délka vlaku osobní dopravy: **96** náprav

Největší délka vlaku nákladní dopravy: **600 / 120** metry / nápravy **Horní Lideč - Hranice na M.**

Rozchod: **1435** mm

Největší traťová rychlost: **80** km/h

### Intenzita dopravy

- informace poskytl SŽDC, s.o.

Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2013 za 24 hod

#### Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
5	3	0	15	0	2	0	2	8	3	38

Směr Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
6	2	0	15	0	2	0	2	8	3	37

Výhledový rozsah vlakové dopravy k roku 2020

#### Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
9	5	1	16	0	5	1	3	8	5	53

Směr Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
9	5	1	16	0	5	3	1	8	5	53

Výhledový rozsah vlakové dopravy k roku 2025

#### Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

Směr Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
9	6	2	18	0	8	3	5	6	5	62

Směr Valašské Meziříčí - Vsetín

EC,Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
9	6	2	18	0	8	4	4	7	5	63

### Frekvence cestujících v žst. Lhotka nad Bečvou

- informace poskytl České dráhy, a. s., KCOD Zlín

Denní frekvence cestujících	Pracovní dny		Sobota		Neděle	
	Nástup	Výstup	Nástup	Výstup	Nástup	Výstup
<b>Lhotka n.Bečvou</b>	<b>53</b>	<b>62</b>	<b>26</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>23</b>

Nejvyšší denní nástup v žst. Lhotka nad Bečvou je 6 osob.

## 10. Dopravní technologie

28.6.2013 byla zaslána žádost na SŽDC, s.o., Odbor základního řízení provozu (OZŘP), o prověření postradatelnosti kolejí a výhybek a stanovení potřebné délky nástupišť v žst. Lhotka nad Bečvou.

Přítomný zástupce OZŘP Ing. Říha seznámil zúčastněné s návrhem postradatelnosti kolejí a výhybek a stanovení potřebné délky nástupišť v žst. Lhotka nad Bečvou:

Nástupišť

Z hlediska počtu nástupišť a nástupních hran se předpokládá zachování stávajícího stavu – jedno ostrovní oboustranné nástupiště na dvoukolejně trati mezi hlavními dopravními kolejemi č.1 a 2 s přístupem na nástupiště podchodem a zajištění bezbariérového přístupu dle platné legislativy. Délka nástupní hrany s ohledem na zastavující vlaky osobní regionální dopravy je navržena na 130 metrů.

*Zástupce KCOD souhlasí s navrhovanou délkou nástupiště.*

#### Kolejové řešení

S ohledem na rozsah dopravy pro zajištění provozu tranzitních vlaků osobní i nákladní dopravy se předpokládá zachování hlavních dopravních kolejí č.1 a 2 a dále dvou předjízdových dopravních kolejí č.3 a 4.

Pro místní práci je navrženo zachovat stávající dopravní koleje č. 6, 8, 10 a pro posun výtažnou kolej č.4a včetně trakčního vedení (TV).

Dopravní koleje č. 5 a 7 jsou využívány dlouhodobě pro odstavování správkových nákladních vozů – a proto tyto koleje jsou navrženy jako postradatelné.

V roce 2004 byl projednán návrh postradatelnosti – kusá kolej č. 4b, výhybky č. 23/26 (kolejová spojka), výhybka č.30. Za podmínky – náhrada výhybek č.23, 26, 30 kolejovými poli, provedení úprav hustopečského zhlaví, aby odjezdy z vlečky DEZA bylo možné uskutečnit i na traťovou kolej č.1 ve směru Hustopeče nad Bečvou, tzn. vysunutí kolejové spojky výhybek č. 29/31 za výhybku č.32. Uvedená postradatelnost byla z hlediska dopravně-technologického odsouhlasena.

Návrh postradatelného zařízení:

- dopravní koleje č.5 a 7 v celé stavební délce
- kusá manipulační kolej č.4b v celé délce včetně zarážedla
- výhybky č. 7, 9, 20, 21, 23, 26, 30
- zabezpečovací zařízení příslušné k postradatelnému kolejišti
- kolejové propojení výhybek č. D64 a č. 14 – po řádném projednání a odsouhlasení vlečkařem

Podmiňující opatření:

- náhrada výhybek č. 7, 9, 21, 23, 26, 30 kolejovými poli
- provedení výše popsanych úprav hustopečského zhlaví v rámci komplexní rekonstrukce ŽST

#### Následující informace plynoucí z diskuse probíhající na tomto jednání:

V uvedeném návrhu je zapracován požadavek na provedení úprav hustopečského zhlaví tak, aby odjezdy z vlečky DEZA bylo možné uskutečnit i na traťovou kolej č.1 ve směru Hustopeče n.B., tzn. vysunout kolejovou spojku výhybek č.29/31 za výhybku č.32. Projektant prověřil tuto podmínku, na jednání informoval přítomné, že s ohledem na stísněné poměry kolejového uspořádání v oblasti hustopečského zhlaví a při respektování zadání stavby na zvýšení rychlosti v hlavních kolejích **nelze navrženou úpravu provést.**

Vzhledem k časovému harmonogramu projekční přípravy stavby zpracovatel železničního svršku zapracuje do kolejového řešení redukci kolejiště v rozsahu shora uvedeného návrhu. Navržené řešení bude podkladem pro jednání s vlastníkem a provozovatelem vlečky společnosti DEZA a předmětem dalších jednání svolaných z důvodu projednání kolejového řešení stavby.

Omezení řešení zhlaví:

- zapojení vlečky společnosti DEZA, a.s.
- rozložení DKS na meziříčském zhlaví – byla projednána možnost zkrácení délky výtažné koleje č.4a (stávající užitečná délka je 300m), projektant předpokládá zkrácení o maximálně 50m – bude předmětem jednání na dalších profesních poradách
- směrové oblouky v záhlaví stanice
- hranice pozemků SŽDC

Na jednání byla dále otevřena otázka přímých bočních ochran (odvratné koleje) hlavních kolejí č.1 a 2. Tato složitá problematika bude dále předmětem jednání na profesních poradách kolejového a zabezpečovacího řešení stavby. SŽDC, s.o. nyní zpracovává na toto téma studii, jejíž výsledky nejsou známy. K problematice se písemně vyjádřil zástupce SŽDC, s.o., Odbor Strategie v „Příloze k záznamu z porady“.

## 11. Problematika hranice drážních pozemků

Součástí zadání je v co největší možné míře respektovat stávající hranice drážních pozemků a **nezasahovat do sousedních cizích pozemků**. Nicméně jsou na rekonstruované trati a ve stanicích místa, kde této podmínce nelze vyhovět. Jedná se zejména o úseky, kdy se stávající drážní těleso a jeho odvodnění již v současnosti nachází na cizích pozemcích nebo v jejich těsné blízkosti (3-3,5m od osy koleje). Na poradě byl investor na tyto kolize upozorněn.

- Dráha dnes stojí ve dvou lokalitách na cizích pozemcích
  - žst. Lhotka nad Bečvou - p.č. 371 Obec Lešná  
- p.č. 372 Ing. Miloslav Kývala, Vladimír Kývala
  - žst. Valašské Meziříčí (přejezd km 24,233)  
- p.č. 956/6, 956/51 Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
- Dále byl investor upozorněn na možné změny průběhu hranic drážních pozemků
  - oznámení pozemkového úřadu o zahájení pozemkových úprav ze dne 20.3.2013
  - k.ú. Lhotka nad Bečvou – dotčené p.č. 345/3, 345/4, 345/2, 359
  - K.ú. Lešná – dotčené p.č. 607/1, 607/2

## 12. Problematika nákladů stavby

Zástupce SŽDC, s.o., Odbor přípravy staveb vznesl dotaz na projektanta, zda-li lze u této stavby předpokládat celkové investiční náklady (CIN) do 1 000 mil. Kč.

Projektant tuto možnost prověřoval s ohledem na kolejové řešení, kdy základní rozpočtové náklady (ZRN) pro rekonstrukci železničního svršku a spodku kolejí č.1 a 2 (délka dvoukolejné trati je cca 8391m) mohou dosahovat hodnoty 479 mil. Kč (na základě cen převzatých z obdobných staveb) bez započítání vkládaných výhybek v žst. Lhotka nad Bečvou a bez předjízdových kolejí (délka jedné předjízdové koleje je cca 850m). Dále je třeba započítávat rekonstrukci mostů (7ks) a propustků (19ks), nástupiště, žel. přejezdy, sdělovací, zabezpečovací a silnoproudá zařízení, trakční vedení, rekonstrukce pozemních objektů, ...

Projektant upozorňuje zástupce investora stavby, že celkové investiční náklady (CIN) budou více než 1 000 mil. Kč.

## 13. Technické řešení díla – železniční svršek a spodek

### Železniční svršek

Železniční svršek zahrnuje řešení kolejových úprav dvoukolejné trati za účelem zvýšení traťové rychlosti v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče v km 16,038 – 20,341 (2361 10) a v km 21,597 – 24,429 (2361 12), dále v hlavních kolejích v žst. Lhotka nad Bečvou v km 20,341 – 21,597 (2361 F1).

#### Stávající stav v mezistaničních úsecích

Stávající traťová rychlost 80 km/h, poloměry směrových oblouků 950-4000 m, mimo vjezd do Valašského Meziříčí, kde je poloměr směrového oblouku R=399,0m (60 km/h). Bezстыková kolej.

Materiál převážně S49 na betonových pražcích SB6.

#### Navrhovaný stav v mezistaničních úsecích

Bude navržena rekonstrukce obou traťových kolejí, rozsah kolejových úprav v koleji č.1 od km 16,038 – 24,429 (délka cca 8 391m včetně hlavní koleje v žst. Lhotka nad Bečvou).

Směrové řešení bude navrženo dle rychlostního profilu pro rychlosti 135 km/h pro I<sub>130</sub>, resp. 160 km/h pro soupravy s naklápací technikou, mimo vjezd do VM (80 km/h) – bude případně upraveno na základě omezujících prvků.

*Ke zvýšení rychlosti se písemně vyjádřil zástupce SŽDC, s.o., Odbor Strategie v „Příloze k záznamu z porady“ – traťovou rychlost doporučuje co nejvíce maximalizovat.*

Rekonstrukce železničního svršku je navrhována z kolejnic délky 75 metrů tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W14 a rozdělením pražců „u“. Kolej bude zřízena jako bezстыková. Stávající osová vzdálenost kolejí v širé trati 4,05m bude zachována.

Kolejové lože z kameniva B I frakce 31,5/63, tl. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

## **Železniční spodek**

### Stávající stav v mezistaničních úsecích

Řešený úsek se nachází v úrovni přilehlého terénu.

Odvodnění je tvořeno nezpevněnými a zpevněnými příkopy, popřípadě svedeno na terén.

Nevyhovující šířka pláň, nefunkční odvodnění.

### Navrhovaný stav v mezistaničních úsecích

Těleso železničního spodku bude navrženo na základě výsledků předběžného geotechnického průzkumu, z hlediska tvaru a rozměrů bude rekonstruováno do normového stavu.

Bude rekonstruováno odvodnění – nezpevněné a zpevněné příkopy, trativody.

V zadání stavby je dán požadavek na zachování hranice pozemku SŽDC. Na jednání byla tato otázka diskutována vzhledem k tomu, že již nyní je zřejmé, že řešení železničního spodku dle platných předpisů a vzorových listů železničního spodku si vyžádá lokálně zábor sousedících mimodrážních pozemků.

## **žst. Lhotka nad Bečvou**

## **Železniční svršek**

### Stávající stav

Stávající kolejová zhlaví a kolejové spojky jsou tvořeny převážně jednoduchými výhybkami poměrovými na dřevěných pražcích a dvěma křižovatkovými výhybkami na valašskomeziříčském zhlaví.

Ve stanici je 10 dopravních kolejí, 4 manipulační koleje v sudé skupině. Železniční svršek tvoří v hlavních kolejích kolejnice S49 na betonových pražcích SB 6/8, v dalších dopravních a manipulačních kolejích je tvořen kolejnicemi převážně tv. T na betonových pražcích SB3/4. Osová vzdálenost staničních kolejí je vyhovující. Traťová rychlost v hlavních kolejích 80km/h, kolej bezстыková.

Do kolejí SŽDC je zaústěno kolejiště vlečky DEZA na třech místech:

- v km 20,420 výhybkou č. 27 do koleje č.4
- v km 21,359 výhybkou č. 14 do koleje č.8 – dle pochůzky na místě samém lze konstatovat, že kolej mezi výhybkami 14 – D64a/b není dlouhodobě pojížděna
- v km 21,451 ZV č.8 do koleje č.6a

### Navrhovaný stav

Kolejové řešení bude navrženo s ohledem na požadavek maximalizace traťové rychlosti v hlavních kolejích dle rychlostního profilu.

### Zadaný rozsah rekonstrukce železničního svršku:

- rekonstrukce hlavních kolejí č.1 a 2
- rekonstrukce předjízdnych kolejí 3 a 4
- rekonstrukce obou kolejových zhlaví včetně přípojů do navazujících staničních kolejí
- bude prověřena možnost rozložení dvojité kolejové spojky na meziříčském zhlaví a rozložení dvou křižovatkových výhybek č. 11a/b a 13a/b
- zřízení bezстыkové koleje

### Materiál železničního svršku

V hlavních kolejích tvar 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W14 a rozdělením pražců „u“, výhybky soustavy UIC 60 na betonových pražcích.

Na poradě byla otevřena otázka použití užitého a regenerovaného materiálu železničního svršku v předjízdnych kolejích a pro rekonstrukci výhybkových konstrukcí v obou zhlavích, dle informace zástupců investora v současné době nelze předpokládat dostupnost užitého materiálu a bylo dohodnuto v rámci přípravné dokumentace uvažovat nový materiál.

Na poradě byla diskutována otázka přímé boční ochrany odvratem, prioritně bude prověřena možnost řešení této problematiky jiným způsobem při respektování požadavku zástupce GR SŽDC, odbor strategie.

## **Železniční spodek**

Rekonstrukce pražcového podloží včetně odvodnění bude navrženo na základě vyhodnocení předběžného geotechnického průzkumu a bude řešeno v hlavních a předjízdnych kolejích a v oblasti nově vkládaných výhybek.

## Nástupiště

Ve stanici je ostrovní nástupiště mezi kolejí č. 1 a 2 v délce 260m s mimoúrovňovým přístupem - podchodem.

V návrhu GŘ SŽDC, OZŘP je uvažováno s ohledem na zastavující vlaky osobní regionální dopravy zkrácení délky nástupiště na 130m, výška nástupní hrany 550mm nad TK přilehlé koleje.

Definitivní řešení nástupiště z hlediska délky nástupní hrany, konstrukce, zastřešení a dispozice nástupiště bude vycházet z oznámení OZŘP a ze závěru profesních porad.

## Železniční přejezdy

V řešeném úseku celostátní trati se nachází 3 úrovně železniční přejezdy.

P 8050 v km 18,889 ( k.ú. Lešná) – převádí účelovou komunikaci k polnostem

P 8051 v km 21,815 ( k.ú.Přiluky) – převádí účelovou komunikaci k polnostem a soukromým pozemkům

P 8052 v km 24,233 ( k.ú.Krásno n.B.) – tříkolejný přejezd převádí komunikaci III/03561

S ohledem na zvyšování traťové rychlosti a zajištění bezpečnosti provozu v oblasti úrovně přejezdů byla na poradě otevřena otázka zrušení přejezdů, které převádí účelové komunikace k polnostem a soukromým pozemkům. Dle požadavku zástupce investora bude projednána v rámci projekční přípravy možnost zrušení přejezdů P 8050 a P 8051. Stanovisko starosty obce Lešná je přílohou záznamu z porady.

## 14. Technické řešení díla – zabezpečovací zařízení

### Stávající stav:

**ŽST Valašské Meziříčí** je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (dále SZZ) 3. kategorie – reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) s číslicovou volbou, rok výstavby 1975. Kolejové obvody (KO) jsou jednopásové a dvoupásové se signální frekvencí 50 Hz. Technologie SZZ je umístěna ve stavědlové ústředně (SÚ) a ovládání v dopravní kanceláři (DK) v km 25,055. V km 24,233 je na křížení železniční trati se silnicí III. třídy přejezdové zabezpečovací zařízení světelné PZS 3SNI typu AŽD 71 z roku 1975 s kontrolou v DK ŽST Valašské Meziříčí. Technologie PZS je umístěna v reléovém domku (RD) v blízkosti přejezdu.

**Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou** je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) 3. kategorie typu AB3-74 s dvoupásovými KO 50Hz.

**ŽST Lhotka nad Bečvou** je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výstavby 1977. KO dvoupásové 275 Hz. Technologie SZZ je umístěna v SÚ a ovládání v DK v km 20,840. V km 21,815 je na křížení s místní komunikací III. třídy PZS 3SNI typu AŽD 71 z roku 1977 s kontrolou v DK ŽST Valašské Meziříčí. Technologie PZS je umístěna v RD v blízkosti přejezdu.

**Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou** je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) 3. kategorie typu AB3-82 s dvoupásovými KO 50Hz z roku 2003. V km 18,889 je přejezd účelové komunikace s PZS 3SBI z roku 2003, kontrola je umístěna v DK Lhotka nad Bečvou a technologie v RD v blízkosti přejezdu.

**ŽST Hustopeče nad Bečvou** je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71, rok výstavby 1981, které je ovládáno z ovládacího stolu v DK v km 15,379. KO dvoupásové 275 Hz. Technologie SZZ je umístěna v RD v km 15,470 – jeden RD s technologií SZZ složený ze tří laminátových RD a druhý RD s obvodů napájení.

### Navrhované řešení:

#### Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ):

**Doplnění SZZ ŽST Valašské Meziříčí** – v rámci stavby bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ a vybudováno nové PZS na přejezdu km 24,233 podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Technologie SZZ bude doplněna stojanem úvazky a technologie PZS bude umístěna v novém RD v blízkosti přejezdu.

**SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou** – v rámci stavby bude vybudováno nové SZZ elektronického typu dle kolejového řešení, které zohlední postradatelnost železniční infrastruktury navrženou a projednanou OZŘP SŽDC s.o. a kolejové řešení ŽST, navržené v této stavbě. Jeho součástí bude vnitřní výstroj TZZ (autobloků) sousedních traťových úseků. Použité KO budou v souladu s požadavky na odolnost kolejových obvodů vůči rušivým proudům dle technických norem a technických specifikací platných pro Českou republiku a požadavky dle platných Technických specifikací interoperability (TSI) EU (dnes Rozhodnutí Komise 2012/88/EU) – v ŽST se signální frekvencí 275 Hz a na trati 75 Hz. Provedeno bude napájení z rozvodu 6 kV. Technologie bude umístěna v rekonstruované SÚ a v místnosti měničů, kde bude umístěno napájení SZZ. SZZ bude ovládáno z jednotného ovládacího pracoviště (JOP) v zrekonstruované DK. Venkovní prvky SZZ a kabelizace budou provedeny nově. Vybudováno bude nové PZS v km



21,815 podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Jeho technologie bude umístěna v RD v blízkosti přejezdu. PS bude členěn na části Definitivní SZZ, Provizorní SZZ a Klimatizace technologických místností.

**Doplnění SZZ ŽST Hustopeče nad Bečvou** – v rámci stavby bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Technologie SZZ bude doplněna stojanem úvazky. Vzhledem ke stávajícímu umístění technologie SZZ a jeho plánovanému přemístění do nových prostor je na zvážení - ve stavební části této projektové dokumentace - výstavba nové technologické budovy nebo stavební úprava prostor stávající výpravní budovy, kde by bylo doplnění provedeno. Rozsah stavebních úprav bude stanoven na základě místního šetření, které bude svoláno v průběhu zpracování dokumentace. V opačném případě bude stojan úvazky doplněn do stávajícího RD.

**Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ):**

**TZZ Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou**

**TZZ Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou**

V rámci stavby bude provedena výstavba TZZ AB mezi vjezdovými návěstidly ŽST. Kabelová trasa bude vedena v souběhu se sdělovacími kabely a její trasa a rozpočtové náklady výkopových prací budou součástí části „Železniční sdělovací zařízení“. Vnitřní část AB bude naplněna PS „SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou“. PS budou členěny na části Definitivní TZZ a Provizorní TZZ. V rámci projektové dokumentace bude projednáno zrušení PZS v km 18,889. V případě negativního výsledku projednání bude přejezd vybaven PZS podle rozhodnutí DÚ, které bude vydáno v rámci této stavby. Na jednání bylo vysloveno písemnou formou zamítavé stanovisko OÚ Lešná ke zrušení tohoto přejezdu.

**Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení:**

**ŽST Lhotka nad Bečvou, ETCS** - v rámci stavby bude provedena montážní a provoznětechnologická příprava pro jednotný evropský zabezpečovací systém (European Train Control System - ETCS).

## 15. Technické řešení díla – sdělovací zařízení

**Stávající stav:**

**Traťové úseky**

Podél tratě jsou vedeny dálkový kabel DK 14 a traťový kabel TKK 8. Výpichy z DK a TK jsou vyvedeny v dopravních v SH skříních na závěrech PZVR. Kabely jsou určeny pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Kabely jsou z 60tých let a jsou za dobou své životnosti.

Na trati je v provozu traťový radiový systém TRS.

**Žst. Lhotka nad Bečvou**

V žst. je rozhlas pro cestující systému Inoma řízený RRÚ blokem. V žst. je proveden rozvod jednotného času ve výpravní budově a na nástupišťích. Podružné hodiny jsou řízeny impulzy z hlavních hodin z Hranic na Moravě.

Dispoziční zapojovač je typu Alfa – Inoma. Technologické prostory jsou chráněny systémem EPS s ústřednou MHÚ 109 umístěnou v dopravní kanceláři.

V žst. není informační ani kamerový systém.

**Navrhované řešení:**

**Traťové úseky**

Z Valašského Meziříčí do Hustopečí nad Bečvou se navrhuje položit nový traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE – modrá pro optický kabel a rezervní černá. Do modré trubky se navrhuje zafouknutí optického kabelu s 36ti vlákny. Kabelová trasa bude společná pro sdělovací a zabezpečovací kabely. Ukončení traťového a optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních 19“. Na optický kabel bude navrženo přenosové zařízení sloužící pro přenosy sdělovacích, zabezpečovacích i silových zařízení. Stávající dálkový a traťový kabel budou ponechány jako rezerva a během stavby budou v provozu do zprovoznění nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Stávající radiový systém TRS bude zachován s tím, že se uvažuje o jeho úpravách a úpravách nahrávání.

**Žst. Lhotka nad Bečvou**

V žst. se uvažuje s úpravou rozhlasu pro cestující včetně osazení digitálních hlasových majáček.

Je počítáno s úpravou jednotného času a instalací hlavních hodin s přijímačem DCF signálu.

Stavědlová ústředna bude vybavena autonomním hasícím systémem ASHS a úpravou stávající požární signalizace.

Technologické prostory budou vybaveny elektrickou zabezpečovací signalizací EZS.

Informační zařízení se navrhuje ve výpravní budově v hale a na nástupištích.

Rovněž je uvažováno s kamerovým systémem na nástupištích, podchodu a vestibulu.

V rámci místní kabelizace budou položeny do hlavních kabelových tras nové kabely k venkovním telefonním objektům u vjezdových návěstidel a elektromagnetických zámek.

Stávající dispoziční zapojovač bude upraven pro nové potřeby.

Ve stanici bude provedena úprava místních radiových sítí.

## 16. Technické řešení díla – trakční vedení

### Stávající TV

Celý stavbou dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo zprovozněno v roce 1959. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci rekonstrukcí. Trakční podpěry jsou převážně původní. Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládána životnost trakčního vedení 30 let je překonána. Vedení je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

### Nové TV

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení je určen především rekonstrukcí železničního spodku a svršku a výstavbou souvisejících zařízení, jako odvodnění kolejiště, mostů, propustků, kabelovodu, kanalizačních sběračů, PHS apod. Zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení na tratích a ve stanici, tzn. vybudování nových podpěr. Výměna vodičů bude v plném rozsahu provedena na tratích, ve stanici na hlavních a předjízdových kolejích, u ostatních vedlejších kolejí budou nové vodiče montovány jen v souvislosti s pokrytím sjízdnosti nad novými kolejiemi na zhlavích a ve výběžcích ke kotvení na nové stožáry.

## 17. Technické řešení díla – silnoproudé rozvody

### Žst. Lhotka nad Bečvou:

- **EOV** : stávající stav – všechny výhybky č.1 – 32 vyjma výh. č. 8 jsou vybaveny EOV. Předpoklad – nové EOV pro všechny výhybky kromě výh. č. 8.
- **EPZ – el. předtápěcí zařízení**: není a nebude se realizovat.
- **Osvětlení nástupiště**: předpoklad - nové osvětlení nástupiště, zastřešená část zářivkovými svítidly, nezastřešená část sklopnými 5-6m stožárky s výbojkovými svítidly.
- **Osvětlení kolejiště a výhybek**: stávající stav – stožáry JŽ mezi kolejemi. Předpoklad – zrušení převážné části stávajícího osvětlení, demontáž stožárů JŽ dotčených stavbou, nové osvětlení realizovat pomocí osvětlovacích věží – cca 10 osvětlovacích věží umístěných v prostoru rušené koleje č. 7, popř. č. 5, + stožáry.
- **Podchod**: předpoklad – nové osvětlení zářivkovými svítidly, napojení čerpadla, zásuvka v podchodu.
- **Napojení sděl.zař a zab.zař.**: standardně, dle požadavků profesí.
- **Zajištěná síť**: bude realizována z rozvodu 6 kV.
- **Napájení**: stávající stav – napojeno z distribuce, vlastní kiosková trafostanice 22/0,4 kV, 250 kVA, umístěná v blízkosti VB. Z trafostanice napojeny jak objekty SŽDC, tak i ČD (výpravní budova v majetku RSM ČD). Trafostanice – cca 3 roky nová, kiosková, umístěná v blízkosti výpravní budovy. Samostatná rozvodna NN není. Předpoklad – Výpravní budova bude v budoucnu v majetku SŽDC. Vybudování nové rozvodny NN ve výpravní budově. Z nové rozvodny nově napojit stávající a nově budované zařízení SŽDC. Vzhledem k rušení několika výhybek s EOV by měl být stávající odběrný výkon dostačující i pro nový stav.
- **Rozvody NN**: předpoklad, budou realizovány nové rozvody NN ve stanici.
- **DOÚO**: předpoklad: realizovat kompletně nové rozvody DOÚO včetně zařízení DOÚO a ovládacích panelů.
- **Rozvody VN**: předpoklad – provizorní přeložka kabelu 6 kV ve stanici, nový kabel 6 kV ve stanici, TR 6/0,4 kV, uzemnění.
- **Přeložky vedení ČEZu**: kabel NN pod stanicí: předpoklad – nutno přeložit, venkovní vedení VVN (110 kV): předpoklad – pokud se nebudou měnit výškové poměry kolejiště a trakce mohlo by zůstat bez zásahu.
- **Vnější uzemnění**: předpoklad – pozemní objekty, TR 6/0,4 kV.
- **Ostatní**: v případě potřeby budou realizovány samostatné rozvody NN pro možné napojení napájecích stojanů pro vlečkaře (kabelový přívod ukončený ve skříní, možnost samostatného podružného měření, napájecí stojan by si osazoval případný vlečkař) - bude předmětem dalšího jednání.

## Mezi Žst. Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

- **Rozvody VN:** předpoklad – provizorní přeložky kabelu 6 kV v celém úseku, nový kabel 6 kV v celém úseku, 3 x přejezd, 3 x nově napojit přejezdová zařízení (3 x TR 6/0,4 kV), uzemnění, TR6/0,4 kV pro traťové zab.zař. jsou nově budované – budou použity jako stávající. (U přejezdů v km 18,889 a v km 21,815 se bude jednat o návrhu na zrušení přejezdů. V případě, že budou zrušeny, nebude realizováno napojení přejezdového zařízení).
- **Přeložky vedení ČEZu:** 1 x křížení kabel VN pod tratí (mezi Lhotkou a ValMez.): předpoklad – nutno přeložit, 1 x křížení venkovní vedení VVN (110 kV) (mezi Lhotkou a ValMez.): předpoklad – pokud se nebudou měnit výškové poměry kolejiště a trakce mohlo by zůstat bez zásahu., 2 x křížení venkovní vedení VN (22 kV) (před ValMez): předpoklad – pokud se nebudou měnit výškové poměry kolejiště a trakce mohlo by zůstat bez zásahu.
- **Ostatní:** v celé délce trati je velmi úzký drážní pozemek – pozemky v majetku SŽDC, případně ČD. Z hlediska kabelové trasy – provizorních přeložek kabelu 6 kV a definitivní trasy kabelu 6 kV bude velmi obtížné – v některých případech nemožné (např. při obcházení trakčních stožárů + kabely zab.zař a sděl.zař.) umístit kabel na drážní pozemek.

## 18. Technické řešení díla – dispečerská řídicí technika (DŘT)

Projektová dokumentace bude zpracována v intencích zadávací dokumentace, s ohledem na nové požadavky technického řešení DŘT včetně norem ČSN, IEC a směrnic SŽDC.

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

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

- žst.Valašské Meziříčí (ovládaná technologie R6kV, DOÚO, EPZ)
- žst.Lhotka nad Bečvou (ovládaná technologie R6kV, DOÚO)
- SpS Hustopeče nad Bečvou (ovládaná technologie SPS, DOÚO)
- STS 6kV Hustopeče nad Bečvou (ovládaná technologie STS6kV)

V horizontu výstavby této stavby navrhujeme ve výše uvedených objektech pro zajištění ústředního ovládání technologických zařízení z ED Přerov použít podružných telemechanických jednotek PLC, které jsou tvořeny např.TC700. Telemetrické zařízení je v systému řízení určeno pro sběr signálů a ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

Umístění telemechanik v jednotlivých ústředně řízených objektech (resp. v technologických objektech) je navrženo ve většině případů do společných prostor se zařízením silnoproudu, které budou stavebně upraveny ve stávajících nebo nových technologických objektech.. Napájení DŘT je řešeno ze zálohované sítě (230V,50Hz nebo 24VDC) včetně osazení servisními zásuvkami. Pro usnadnění činnosti udržujícího personálu bude do každého technologického objektu v rámci místních kabelizací osazena AUT pobočka.

Komunikace jednotlivých ústředně řízených objektů s ED Přerov -izolovaný datový kanál ETHERNET dle IEEE 802.3 – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Přenosová rychlost 10Mbit/s.

V rámci provozního souboru „Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov“ bude provedeno následující:

- Připojení telemetrické cesty – komunikace bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanálu přenosového systému SDH komunikačním protokolem dle IEC 60870-5-104.
- Pro začlenění nových a stávajících upravených objektů do stávajícího způsobu přehledové vizualizace na dispečerském panelu Apel bude provedena jeho úprava a doplnění.
- Dodávka programového vybavení:
  - úprava programového vybavení řídicích jednotek PLC
  - rozšíření programového vybavení RTis
  - úpravu struktur programového vybavení RTis
  - integrace požadavků řízení žst., SpS a STS stanic do programového vybavení
  - implementace řídicího modelu žst., SpS a STS stanic do struktur řídicího systému

- implementaci řídicího modelu žst., SpS a STS stanic na dispečerské tablo  
Apel
- ošetření přechodových stavů při rekonstrukci
- Zprovoznění řídicího systému

## 19. Technické řešení díla – mostní objekty a propustky

### Stávající stav:

Propustky:	trubní $\Phi 500-1000$ :	10 ks
	zabetonované kolejnice rozpětí 0,9-2,3 m	9 ks
Mosty:	zabetonované nosníky rozpětí 2,7-3,6 m	6 ks
	železobetonový rám rozp. 3,25 m (podchod)	1 ks
-----		
Celkem:		26 ks

### Hodnocení:

1	11 ks (rekonstrukce 2006-2007, bez izolace)
2	11 ks (-3 ks, které jsou na hranici s hodnocením 3 a 99)
3	1 ks (další 1 s vydroleným betonem konstrukce a pod kolejnicí v uložení)
99	3 ks (další 2 jsou zasypány a nebyly nalezeny)

### Přepočty zatížitelnosti:

U mostů a propustků vychází zatížitelnost  $Z > LM71 * 1,21$ , případně přechodnost pro D4/120.

### Návrh rekonstrukce:

- U všech objektů určit zatížitelnost.
- U 9 propustků bylo provedeno rozšíření dobetonováním opěr a nosné konstrukce (2006). V těchto případech doplnit izolace, odláždění a úpravu terénu pro plynulý odtok vody. Zbylé propustky prodloužit, provést odláždění a izolace. U 4 zasypávaných propustků bylo navrženo jejich zrušení.
- U podchodu provést bezbariérový přístup pomocí ramp. Vzhledem k rozsahu nutných úprav a problémů s izolací byla odsouhlasena výstavba nového podchodu.
- U 2 mostů bylo provedeno rozšíření dobetonováním opěr a nosné konstrukce (2007). Jeden z nich je s novou izolací, u druhého doplnit izolaci. Zbylé mosty prodloužit, provést odláždění a izolace. U 1 zasypaného u přejezdu ve Valašském Meziříčí bylo navrženo zrušení.
- Dále jsou nad tratí 2 nadjezdy. U nadjezdu v km 17,3 jsou nutné nové zábrany proti dotyku (na mostě je nové zábradlí). Nadjezd v km 20,3 je po rekonstrukci s novými zábranami.

## 20. Technické řešení díla – pozemní stavby

### Kabelovody, kolektory

Kabelovod bude navržen podle požadavků profesí – silnoproudá zařízení a rozvody, sdělovací zařízení a rozvody, zabezpečovací zařízení.

### Protihlukové objekty – IPO, PHS

Individuální protihluková opatření a protihlukové stěny budou navrženy podle Hlukové studie, která se v současné době zpracovává.

### Pozemní objekty budov

Do této části budou zahrnuty Stavební úpravy výpravní budovy v žst. Lhotka nad Bečvou, případně stavební úpravy výpravní budovy ve Valašském Meziříčí a v Hustopečích nad Bečvou. Stavební úpravy budou provedeny dle požadavků profesí silnoproudá zařízení a rozvody, sdělovací zařízení a rozvody, zabezpečovací zařízení. Případné další stavební úpravy budou provedeny dle požadavků objednatele stavby a z projednání řešení na výrobních profesních poradách (např. rekonstrukce sociálního zařízení pro výpravčí, obvodový plášť, střešní plášť, atd).

Nepředpokládají se stavební úpravy v žst. Lhotka nad Bečvou v prostorech určených pro cestující veřejnost, tzn. vestibul, pokladny. Sociální zařízení pro veřejnost bylo rekonstruováno v nedávné době včetně stávajícího WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Bezbariérový přístup v žst. Lhotka nad Bečvou k pokladnám umístěným ve vestibulu výpravní budovy je zajištěn stávající rampou z venkovního prostoru před výpravní budovou. Vstupní rampa není plně provedena podle

vyhlášky č. 398/2009 (zábradlí rampy, madla ve dveřích) – bude navržena úprava vstupní rampy a návrh rampy ze strany přístupu na nástupiště dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.. Jedná se o stávající stav v budově jejímž vlastníkem jsou České dráhy a.s.

### **Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích**

V žst. Lhotka nad Bečvou jsou celkem dva stávající nástupištní přístřešky. První přístřešek před výpravní budovou má délku 40m. Druhý přístřešek na ostrovním nástupišti má délku 50m. Oba přístřešky plní také funkci zastřešení vstupů do stávajícího podchodu. Stávající přístřešky jsou provedeny jako typové prefabrikované nástupištní přístřešky. Zastřešení nástupišť se skládá z těchto konstrukčních prvků - monolitická betonová patka, přístřešková podpora tvořená sloupem a vlaškovitým vazníkem, vaznice z předpjatého betonu, krytina z pozinkovaného plechu vlnitého, žlabový prostor zahrnující vlastní žlabovou konstrukci a vedení silnoproudu a slaboproudu.

Stávající přístřešky jsou ve špatném technickém stavu. Nejvíce jsou poškozeny paty sloupů, kde je vlivem vlhkosti poškozena krycí betonová vrstva, výztuž je ve značném stádiu degradace.

Zatím nebyl proveden statický posudek, ale dle zkušeností ze stejné konstrukce zastřešení na jiné stavbě je možno konstatovat, že konstrukce zastřešení nástupišť jako celek vykazuje sníženou bezpečnost a provozuschopnost dle ISO 13822 Zásady navrhování konstrukcí-hodnocení existujících konstrukcí a ČSN ISO Obecné zásady spolehlivosti konstrukcí.

Předložený nový návrh předpokládá demolici stávajících nástupištních přístřešků vzhledem k následujícím skutečnostem:

- špatný technický stav stávajících přístřešků
- nové dispozičnímu řešení podchodu a bezbariérový přístup do podchodu.
- předpokládaný nevyhovující statický posudek nástupištních přístřešků
- možná kolize konstrukce zastřešení s průjezdným průřezem Z-GC

Nové ostrovní nástupiště bude vzhledem k frekvenci cestujících nezastřešené. Bude provedeno nové zastřešení vstupů do podchodu, dle nového umístění podchodu. Podle tohoto řešení bude případně navržen samostatný přístřešek na nástupišti.

V rámci nového zastřešení nástupišť bude nutno provést odvodnění novou dešťovou kanalizací. Bude nutno navrhnout nové odvodnění podchodu.

### **Zpevněné plochy**

Budou navrženy zpevněné plochy před výpravní budovou ve směru ke kolejišti včetně nového přístupu do podchodu. Nutnost řešení nových zpevněných ploch vyplývá ze stávajících zpevněných ploch, které budou porušeny z důvodu návrhu tras sdělovacího zařízení a rozvodů, zabezpečovacího zařízení, zrušení stávajících šachet před výpravní budovou atd. Zpevněné plochy budou stavbou co nejvíce redukovány.

## **21. Členění přípravné dokumentace stavby**

Dokumentace bude uspořádána v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb se změnami vyhlášky č. 62/2013 Sb. a podle směrnice GŘ č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních v následujícím členění:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná technická zpráva
- C. Situace stavby
  - C.1 Situační výkres širších vztahů (M 1:10 000)
  - C.2 Celkový situační výkres (M 1: 1 000, 500)
  - C.3 Koordináční situační výkres (M 1: 1 000, 500)
  - C.4 Katastrální situační výkres (M 1: 1 000, 500)
  - C.5 Speciální situační výkres (neobsazeno)
- D. Výkresová část
  - D.D. Technologická část
    - D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
    - D.D.2 Železniční sdělovací zařízení
    - D.D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT
    - D.D.4 Ostatní technologická zařízení
  - D.E. Stavební část
    - D.E.1 Inženýrské objekty
    - D.E.2 Pozemní stavební objekty
    - D.E.3 Trakční a energetická zařízení
- E. Doklady
- F. Náklady a ekonomické hodnocení
- G. Geodetická dokumentace

## 22. Harmonogram projektových prací

Projektant předložil a okomentoval detailní harmonogram projektových prací na zakázce s těmito smluvními termíny plnění:

- 20.1.2014 (předání dokumentace na připomínkové řízení objednatele)
- 28.2.2014 (odevzdání zakázky objednateli).

## 23. Závěr

K záznamu z jednání jsou přiloženy Listina pozvaných a Listina přítomných a Přílohy k záznamu z porady. Záznam bude odeslán běžnou poštou na poštovní adresy obeslaných orgánů a organizací a elektronickou poštou na všechny jednotlivé emailové adresy, uvedené v Listině přítomných.

Do doby zpracování a odeslání záznamu z porady neobdržel projektant další dodatečná vyjádření nebo požadavky.

V Olomouci 19.8.2013

Zpracoval:

Ing. Kamil Pur,  
a jednotliví profesní garanti

## LISTINA POZVANÝCH:

- SŽDC, s.o., Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Ing. Zdeněk Němeček, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor stavebního řádu, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor regionálního rozvoje a územního plánování, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městský úřad Valašské Meziříčí, Odbor životního prostředí, Soudní 1221, 757 01 Valašské Meziříčí
- Městys Hustopeče nad Bečvou, Náměstí Míru 21, 753 66 Hustopeče nad Bečvou
- Obec Lešná, Lešná 36, 756 41 Lešná
- Obec Choryně, Choryně 200, 756 42 Choryně
- Zlínský kraj, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Odbor životního prostředí a zemědělství, třída T. Bati 21, 761 90 Zlín
- Olomoucký kraj, Odbor strategického rozvoje kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc
- DEZA, a.s., Masarykova 753, 757 28 Valašské Meziříčí
- Lesy České republiky, s.p., Březnická 5659, 760 01 Zlín
- Povodí Moravy, závod Horní Morava, U Dětského domova 263, 772 11 Olomouc
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odbor přípravy staveb Brno, Šumavská 33, 612 54 Brno
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor operativního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., GŘ, Odbor automatizace a elektrotechniky, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Náměstek ředitele OJ pro řízení provozu, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor přípravy staveb, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, Odbor provozu infrastruktury, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc, ST, SSZT, SMT, SEE, SBBH, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- SŽDC, s.o., Středisko správy železniční energetiky Olomouc, Nerudova 1, P.O. BOX č.29, 772 11 Olomouc
- SŽDC, s.o., Správa železniční energetiky, Riegrovo náměstí 914, 500 02 Hradec Králové
- Ministerstvo dopravy ČR, Odbor drah, železniční a kombinované dopravy, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- Ministerstvo dopravy ČR, Odbor strategie, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy a.s., Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Zlín, Trávník 12, 760 01 Zlín
- České dráhy, a.s., Krajské centrum osobní dopravy Olomouc, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a Zlínský kraj, Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc
- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice
- ČD-TELEMATIKA, a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3

*Zasláno elektronicky:*

- Ing. Karel Smolík N.O.R.T., Osek 383, 751 22 Osek nad Bečvou, Ing. Smolík
- SUDOP Brno, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Ing. Odehnal
- GeoTec-GS a.s., Chmelová 2920/6, 106 00 Praha 10, Ing. Kropáček
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc, Ing. Zapletal, pí Jelínková, Ing. Čech, Ing. Množil, Ing. Sedláček
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Valašské Meziříčí, U kasáren 1263, 757 01 Valašské Meziříčí, Ing. Černá
- MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Středisko Brno, Mezírka 1, 602 00 Brno, Ing. Pavlík, Ing. Hubený
- Ecological Consulting a.s., RNDr.Bosák, Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc - Lazce
- Elektrizace železnic Praha a.s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 – Nusle, p. Lukašík




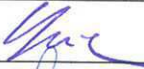

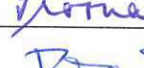

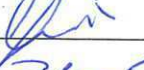







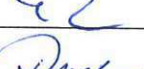
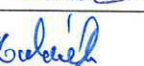

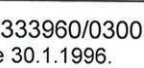

## Listina přítomných

Předmět porady: Vstupní porada a místní šetření pro zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby:

**“ Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou “**

Místo konání: **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8,  
772 00 Olomouc**

Datum porady: **6.8.2013**

Titl, příjmení, jméno:	Zastupuje:	Telefon:	Email:	Podpis:
Ing. Pur Kamil	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	731 517 808 585 570 469	pur@moravia.cz	
Ing. Šmolík SMOLÍK	NORT	602 714 919	smolik@nort.cz	
Ing. Jiranička Šmolík	N.O.R.T.	181 225 002	smolikova@nort.cz	
Ing. Ševčík Ševčík	SŽDC, Olomouc	472 444 224	sevcik@szdc.cz	
Ing. PLÁTEK MICHAL	— II —	602 776 471	PLATEK@szdc.cz	
ING. LAZNÍČEK ZDENĚK	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 495	laznicek@moravia.cz	
Zaplidl Josef	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	605 229 152	zaplidl@moravia.cz	
PETZ GRASSLE	SŽDC, Ústí nad Labem	728 022 388	grassle@szdc.cz	
Br. Zdeněk KOČÍB	Ř. a.s., KROD ZLÍN	475 781 531	koci6@krod.cz	
CIKL RNDr.	SUDOP BŘANOV spol.s.r.o.	572 625 897	CIKL@SUDOP-BRANOV.CZ	
Ing. PAULÍK Petr	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	604 178 72	paulik@moravia.cz	
ING. JAN HUBENÝ	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	665 229 155	hubeny@moravia.cz	
ING. Pavel KRKOSKA	SŽDC GŘ-OAE	972 741 766	krkoska@szdc.cz	
Karel ČERNÝ	SŽDC, s.o. ÚŽEL, SEE	721 282 127	cernoch@szdc.cz	
LUKASÍK Jindřich	Ekoprojekt a.s.	296 500 457	jindrich.lukasik@ekoprojekt.cz	
Ing. Vladimír Procházka	Moravia Consult Olomouc a.s.	585 570 427	prochazka@moravia.cz	
Ing. Lubomír Špork	ČD Cargo a.s.	725 780 084	lubo.mir.spor@cdcargo.cz	
Uř. Svoboda	ČD KOD Olomouc	475 547 154	svoboda@kod.cd.cz	
Ing. Jana DUDKOVÁ	KVOK - ASR	575 528 328	jan.dudkova@kvok-asr.cz	
Ing. JAROSLAV SEDLÁČEK	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	585 570 770	SEDLACEK@MORAVIA.CZ	







## Příloha k záznamu z porady

Předmět porady: Vstupní porada a místní šetření pro zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby:

**“ Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou “**

Datum porady: 6.8.2013

Jan Krémek (GR SŽDC, odbor strategie), tel.: 602 162 740

- s ohledem na světové poměry v traťových úsecích doporučujeme místo omezovat pouze na 135 km/h, jedná se o trať mezinárodního významu, která je součástí evropské železniční sítě, traťová rychlost doporučujeme co nejvíce maximalizovat
- v lišce skupině ŽST Lhotka nad Bečvou není přímá boční ochrana, v případě, že bude z důvodu neexistence přímé boční ochrany navrženo ve vyjmenovaných případech dle TNŽ 342620 omezení rychlosti, požadujeme, aby bylo navrženo omezení rychlosti minimálně na 100 km/h
- s ohledem na rekonstrukci TZŽ požadujeme v rámci možnosti (zábradla, vzdálenost, viditelnost návěstidel atd.) optimalizovat z hlediska dopravní technologie délky prostorových oddílů

## Příloha k záznamu z porady

Předmět porady: Vstupní porada a místní šetření pro zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby:

**“ Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou “**

Datum porady: 6.8.2013

OBEC LEŠNÁ

Při dalších prováděcích krocích dle:

- MAJETKOPRÁVNÍ OPRAVY
- NEZABUDENÍ HLAVNÍ BĚŽE ŽELEŽNICE V KASTAŘENÉM ÚSEKU
- ŘEŠENÍ ODVODNĚNÍ A LUKVANCE OPADNÝCH VOD V DOTČ. ÚSEKU
- MINIMÁLNÍ ZACHOVÁNÍ SOUČASNÉ POŘADNÍ OBSLUŽNOSTI V ŽEL. STANICI LHOŤA UAD BEČVOU

- OBEC LEŠNÁ LESOUHLASÍ S RUŠENÍM STÁVAJÍCÍCH PŘEJEZDŮ V SOUVISLOSTI SE ZVÝŠENÍM TRAT. RYCHLOSTI VEDOU SE Z PŘEJEZDŮ. TYTO PŘEJEZDY ZAVIČTUJÍ PŘÍSTUP NA POZEMKY VLASTNÍKŮ A PRO BEZPEČNOST OBHOSPODÁŘOVÁNÍ JSOU NEZBYTNÉ.
- PRO POSOUZENÍ VLIVU NA ŽP POKADUJEME POSOUZENÍ DLE ZÁKONA.
- OBEC LEŠNÁ SE PŘIHLAŠUJE JAKO ÚČASTNÍK ŘÍZENÍ DO VŠECH KROKŮ VEDENÝCH VE VÍŠE UVEDENÉM ZÁMĚRU STAVBY. TOTÉŽ PLATÍ PRO NÁJEDICE ŽEL. POLEDOVA ŽD LEŠNÁ, LEŠNÁ 35.

OBEC LEŠNÁ  
756 41 Lešná  
2

*[Signature]*