

Záměr projektu

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



Zpracovatel:



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8, 772 00 Olomouc
Ing. Pavel Kučera a kolektiv profesních garantů

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

Obsah:

1.	Identifikační údaje projektu	7
2.	Návaznost na schválené koncepce a programy	8
3.	Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu	9
3.1	Dopravní technologie	9
3.2	Železniční zabezpečovací zařízení	11
3.3	Železniční sdělovací zařízení	12
3.4	Dispečerská řídicí technika	13
3.5	Žel. svršek a spodek, nástupiště, žel. přejezdy	13
3.6	Mosty, propustky, zdi	14
3.7	Potrubní vedení	15
3.8	Pozemní komunikace	15
3.9	Pozemní objekty	15
3.10	Trakční vedení a ukolejnění	15
3.11	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	16
3.12	Výsledky průzkumů, diagnostiky	16
4.	Požadavky na technické řešení	22
5.	Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů	23
5.1	Přehled provozních souborů a stavebních objektů stavby	23
5.2	Specifikace rozhodujících PS a SO	28
5.2.1	<i>Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)</i>	<i>28</i>
5.2.2	<i>Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)</i>	<i>30</i>
5.2.3	<i>Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)</i>	<i>30</i>
5.2.4	<i>Kabelizace včetně přenosových systémů</i>	<i>30</i>
5.2.5	<i>Vnitřní sdělovací zařízení</i>	<i>32</i>
5.2.6	<i>Informační zařízení</i>	<i>33</i>
5.2.7	<i>Rádiové spojení</i>	<i>34</i>
5.2.8	<i>Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení</i>	<i>34</i>
5.2.9	<i>Dispečerská řídicí technika (DŘT)</i>	<i>34</i>
5.2.10	<i>Silnoproudá technologie el. stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zab. zař. ..</i>	<i>36</i>
5.2.11	<i>Provozní rozvod silnoprůdu</i>	<i>36</i>
5.2.12	<i>Železniční svršek a spodek</i>	<i>36</i>
5.2.13	<i>Nástupiště</i>	<i>42</i>
5.2.14	<i>Železniční přejezdy</i>	<i>43</i>
5.2.15	<i>Mosty, propustky, zdi</i>	<i>44</i>
5.2.16	<i>Potrubní vedení</i>	<i>53</i>
5.2.17	<i>Pozemní komunikace</i>	<i>55</i>
5.2.18	<i>Kabelovody, kolektory</i>	<i>56</i>
5.2.19	<i>Protihlukové objekty</i>	<i>57</i>
5.2.20	<i>Pozemní objekty budov</i>	<i>58</i>
5.2.21	<i>Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích</i>	<i>61</i>
5.2.22	<i>Individuální protihluková opatření</i>	<i>62</i>
5.2.23	<i>Orientační systém</i>	<i>62</i>
5.2.24	<i>Demolice</i>	<i>62</i>

5.2.25	<i>Hromosvody</i>	64
5.2.26	<i>Trakční vedení</i>	64
5.2.27	<i>Ohřev výměn</i>	65
5.2.28	<i>Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</i>	65
5.2.29	<i>Ukolejnění kovových konstrukcí</i>	71
5.2.30	<i>Vnější uzemnění</i>	71
5.2.31	<i>Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních</i>	72
5.2.32	<i>Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních</i>	73
5.2.33	<i>Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních</i>	73
6.	Územně technické podmínky	73
6.1	Základní charakteristika zájmového území	76
6.2	Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů	76
6.3	Vliv stavby na jednotlivé složky životního prostředí	77
6.4	Vliv stavby na zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000 ..	79
6.5	Vliv stavby na územní systémy ekologické stability	79
6.6	Závěry zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA.....	79
6.7	Nároky stavby na okolní infrastrukturu.....	82
6.8	Nepříznivé účinky stavby na životní prostředí.....	82
7.	Majetkoprávní vztahy	83
8.	Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska předpisů hygienických, jakostních, bezpečnostních, ochrany zdraví při práci apod.	89
9.	Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku	97
10.	Přínosy k řešení problému zaměstnanosti	103
11.	Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu	103
12.	Rozpis nákladů	104
13.	Výčet příloh	104

LEGENDA ZKRATEK, POUŽÍVANÝCH U STAVEB NA DRÁZE:

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
d.ú.	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka
ON	občasná návěst
PD	přípravná dokumentace
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna

PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SOE	Síť oblasti elektrotechniky
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VMP	Volný mostní průřez
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.

Obsah a členění tohoto dokumentu odpovídá požadavkům Směrnice č.V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“.

Název investora:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

IČ: 70994234

DIČ: CZ70994234

Jednající: Ing. Miroslav Bocák, ředitel Stavební správy východ

Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“

1. Identifikační údaje projektu

číslo projektu 500 372 0054
název projektu: "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"
místo realizace (kraj): Kraj Olomoucký a Zlínský

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		Smíšená 2013-2018
Položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava - (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>	1.544.204	1.868.487
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)		
Soukromé zdroje		
Celkem	1.544.204	1.868.487

Předpokládané celk. neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		
Položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>	0	0
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)		
Soukromé zdroje		
Celkem	0	0

2. Návaznost na schválené koncepce a programy

Předmětem stavby bylo na základě zadání investora zvýšení rychlosti na části dvoukolejně železniční trati č.280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.

Součástí zadávací dokumentace PD bylo vymezení rozsahu stavby dle původ. požadavku správce železničního svršku a spodku v rozsahu kilometráže 16,038 – 20,341, 21,597 – 24,429 a 20,341 – 21,597 (v žst. Lhotka nad Bečvou). Rozsah stavby byl v průběhu tvorby a projednávání prací na PD zpřesněn a je různý pro jednotlivé stavební obory – specializace.

Výsledný rozsah kolejových prací stavby (žel. svršek + spodek) byl zpřesněn od km 15,991 do km 24,039, kde bude dosaženo traťové třídy zatížení D4/120 UIC a prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC.

Celkový rozsah stavby, definovaný rozsahem všech – nejen kolejových – profesí, činí 9645 m, tj. od km 15,370 do 25,015.

V rámci aktualizace přípravné dokumentace došlo - na základě požadavku objednatele - oproti v roce 2014 zpracované přípravné dokumentaci, k úpravě - prodloužení délek dvou hlavních a dvou předjízdových kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou na minimální užitnou délku větší než 780 m. Požadavek byl splněn přemístěním a prodloužením valašskomeziříčského zhlaví žst. Lhotka nad Bečvou směrem na Valašské Meziříčí do mezistaničního úseku.

Železniční trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě je součástí celostátní dráhy, která slouží jak mezinárodní, tak celostátní veřejné železniční dopravě. Ministerstvo dopravy ČR považuje celostátní dráhu za zásadní pro zajištění dopravní obslužnosti celého území České republiky dálkovou dopravou a rovněž pro spojení České republiky se zahraničím. Postupně na ní dochází k zavádění požadavků interoperability železničního systému tak, aby umožňovala bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků, dosahujících stanovených úrovní výkonnosti.

Trať je dále součástí evropského železničního systému, určeného sdělením Ministerstva dopravy ČR č. 111/2004 ze dne 25.2.2004. Konkretizace tohoto výčtu je uvedena v příloze č. 2 Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“. Proto jsou při přípravě rekonstrukce, v souladu s požadavkem objednatele resp. investora stavby, uplatňovány a dodržovány „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“.

Cílem stavby je uvést traťové úseky mezi žst. Hustopeče nad Bečvou (mimo) a žst. Valašské Meziříčí (mimo) a železniční stanici Lhotka nad Bečvou do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům modernizovaných resp. optimalizovaných tratí, což představuje především:

- zavedení vyšší traťové rychlosti
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti do 120 km.h-1,
- zajištění požadované propustnosti,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti až do 160 km.h-1.
- rekonstrukce železničního svršku a sanaci železničního spodku obou traťových kolejí v celém úseku vč. odvodnění, rekonstrukci železničních přejezdů a nástupišť
- rekonstrukci nevyhovujících umělých staveb – mostů a propustků
- rekonstrukci trakčního vedení a ukolejnění
- úpravy a rekonstrukci zabezpečovacích, sdělovacích, silnoproudých zařízení a rozvodů – vč. osvětlení

- stavební úpravy výpravních budov v rozsahu nutném pro umístění technologií, výstavbu protihlukových opatření (PHS a IPO) na základě hlukové studie a výstavbu kabelovodu
- úpravu a ochranu stávajících mimodrážních inženýrských sítí

V řešení stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ je sledován trend maximálního sjednocení nově navrhovaných konstrukcí s ostatními modernizovanými či optimalizovanými úseky vybrané železniční sítě České republiky.

Umístění stavby vyhovuje obecným požadavkům stanoveným vyhláškou č.501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území a vyhláškou č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.

3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Železniční provoz v úseku Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí byl zahájen 1. listopadu 1884 po jedné koleji, 17.10.1937 byla zprovozněna druhá kolej a 25.1.1960 byla provedena elektrifikace. Trať původně končila v žst. Krásno nad Bečvou, která byla v roce 1939 zrušena a nahrazena současnou žst. Valašské Meziříčí v jiné poloze.

Organizování a provozování drážní dopravy probíhá podle předpisu SŽDC D1.

3.1 Dopravní technologie

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je součástí trati Horní Lideč st.hr – Hranice na Moravě, která je dvojkolejná, pravostranně pojižděná a elektrizovaná. Na trati je ve všech úsecích tříznaký obousměrný autoblok, ve stanicích RZZ.

Základní údaje

Začátek trati: Horní Lideč st.hr., konec trati: Hranice na Moravě.

Zábrzdna vzdálenost: Horní Lideč st.hr – Hustopeče nad Bečvou **1000 m**, Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě **700 m**.

Největší délka vlaku osobní dopravy: **200 metrů**.

Největší délka vlaku nákladní dopravy: **565 metrů**.

Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků (v ‰):

Od začátku ke konci trati 15 ‰. Od konce k začátku trati 18 ‰.

Pravostranný provoz, rozchod kolejí **1435 mm**.

Trakční soustava ss 3kV.

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

Traťový rádiový systém: **sít' SRD TESLA – kanálová skupina 65,66**.

Největší traťová rychlost:

Horní Lideč st.hr – Horní Lideč	90 km/hod
Horní Lideč – Vsetín	80 km/hod
Vsetín – Jablůnka	90 km/hod
Jablůnka – Hranice na Moravě	80 km/hod

Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady 163, 363.

Ve směru Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě nejméně T 1350, S 1300, U 1100, nejvíce v úseku T 1800, S 1650, U 1100.

Ve směru Hranice na Moravě- Horní Lideč st.hr. nejméně T 2350, S 2000, U 1200.

Železniční stanice Lhotka nad Bečvou

Železniční stanice Lhotka nad Bečvou leží v km 20,838 celostátní dráhy dvoukolejné trati Horní Lideč – Hranice na Moravě. Stanice je obsazena výpravním. Sídlem přednosty PO je Valašské Meziříčí.

Vlečky

Vlečka **DEZA Valašské Meziříčí** je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Lhotka nad Bečvou:

- do koleje č. 6a začátkem výhybky č. 8 v km 21,451,
- do koleje č. 8 koncem výhybky č. 14 v km 21,339,
- do koleje č. 4 koncem výhybky č. 27 v km 20,450.

Vlečka **RSM Olomouc, ŽST Lhotka n. Bečvou** je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Lhotka nad Bečvou koncovým stykem výhybky č. 8 v km 21,421 z koleje č. 6a, je ukončena zarážedlem v km 21,303. V novém stavu ponese vlečka název dle stávajícího stavu, číslování koleje nebude použito.

Nástupiště

Ve stanici je nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 ostrovní, mimoúrovňové, v délce 260m, typ Tischer s asfaltovým povrchem, z toho je 50 m zastřešeno. Nástupiště není bezbariérově přístupné. Přístup na ostrovní nástupiště je dovolen pouze podchodem s výstupem u výpravní budovy.

Ohřev výhybek:

Ohřev výhybek je instalován u výhybek č. 1-9, 11ab, 13ab-15, 16, 17, 19-32.

Elektrické osvětlení

Osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Koleje, jejich určení a užitečná délka

Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla a pod.)	Účel použití a jiné poznámky (trakční vedení, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, a pod.)
1	2	3	4
dopravní koleje			
1	824	mezi návěstidly S1 a L1	hlavní kolej s nástupištěm, TV
2	887	mezi návěstidly S2 a L2	hlavní kolej s nástupištěm, TV
3	766	mezi návěstidly S3 a L3	dopravní kolej, TV
4	774	mezi návěstidly S4 a L4	dopravní kolej, TV
5	741	mezi návěstidly S5 a L5	dopravní kolej, TV
6	679	mezi návěstidly S6 a L6	dopravní kolej, TV
7	716	mezi návěstidly S7 a L7	dopravní kolej, TV
8	570	mezi návěstidly S8 a L8	dopravní, odevzdávková kolej, TV
10	570	mezi návěstidly S10 a L10	vjezdová, průjezdná, odjezdová, odevzdávková kolej, TV
manipulační koleje			
4a	277	Se6– zarážedlo	Kusá, výtahová kolej., TV
4b	11	Se14 - zarážedlo	Kusá, odvrtná kolej, TV
14	97	Se8 - zarážedlo	Kusá, odvrtná kolej, TV
spojovací koleje			
6a	44	Se7 - brána	Spojovací vlečková kolej, bez TV, provozovatel DEZA a.s.

Základní personální obsazení pro provozování dopravy

Personální potřeba pro obsluhu zařízení dopravní cesty k 1.6.2015:

výpravčí	1 ve směně	5,488
Celkem 5,488 pracovníků	1 ve směně	5,448

Současná staniční technologie GVD 2014/ 2015

Staniční technologie je úzce spjata s vlečkou DEZA a.s. Stanice je výchozí a končící pro několik vlaků nákladních dopravců (dnes končící vlaky: Mn 81154 z Valašského Meziříčí, Pn 45748 z Maťovce, výchozí: Mn 81155, Pn 45749). Ostatní vlaky jsou projíždějící nebo s krátkým pobytem. Tato technologie nedozná v navrhovaném stavu změn. Na základě požadavku objednavatele osobní dopravy a O12 SŽDC dochází ke zkrácení nástupiště na délku 140 metrů.

Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy v GVD 2014/ 2015:

Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou

<i>směr Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou</i>							
Ex	R	Sp	Os	Nex	Pn	Mn	Σ
6	2	2	13	6	4	1	34
<i>směr Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou</i>							
Ex	R	Sp	Os	Nex	Pn	Mn	Σ
6	2	3	13	5	5	1	35

Počty osobních vlaků uvedeny pro pracovní den

Mn vlak jede pouze v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou

Mn vlak jede pouze v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou

Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí

<i>směr Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí</i>							
Ex	R	Sp	Os	Nex	Pn	Mn	Σ
6	2	2	13	6	4	2	35
<i>směr Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou</i>							
Ex	R	Sp	Os	Nex	Pn	Mn	Σ
6	2	3	13	5	6	2	37

Mn vlak jede pouze v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí

Pn vlak jede pouze v úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou

Mn vlak jede pouze v úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou

3.2 Železniční zabezpečovací zařízení

Organizování a provozování drážní dopravy probíhá podle předpisu SŽDC D1.

ŽST Hustopeče nad Bečvou je vybavena zabezpečovacím zařízením (dále SZZ) typu reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) AŽD 71, rok výstavby 1981.

Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-82 s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz, s dvoupásovými KO 50 Hz. V km 18,889 je přejezd účelové komunikace s přejezdovým zařízením světelným (PZS) 3SBI (P8050) z roku 2003, kontrola je umístěna v DK Lhotka nad Bečvou a technologie v RD v blízkosti přejezdu.

ŽST Lhotka nad Bečvou je vybavena SZZ typu RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výstavby 1977. Technologie SZZ je umístěna ve stavědlové ústředně (SÚ) a ovládání v DK v km 20,840. V km 21,815 je na křížení s místní komunikací III. třídy PZS 3SNI (P8051) typu AŽD 71 z roku 1977 s kontrolou v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Technologie PZS je umístěna v RD v blízkosti přejezdu.

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AB3-74 (UAB) s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy s nosnou frekvencí 50 Hz, s dvoupásovými KO 50 Hz se stykovými transformátory DT 0,2-1000 a soubory KAV-2 a FID-2 (KO 2182).

ŽST Valašské Meziříčí je vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ s číslicovou volbou, rok výstavby 1975. KO jsou se signální frekvencí 50 Hz (KO 2796 dvoupásové s kolejovými relé DSR-12 a DSS-12 a KO 2791 jednopásové s kolejovými relé MNVŠ-2-1000/1000). Technologie SZZ je umístěna ve SÚ a ovládání v DK v km 25,055.

SZZ i TZZ jsou morálně i technicky zastaralé, na hranici životnosti. Případné poruchy jsou opravovány - zejména ve volící části RZZ ŽST Lhotka nad Bečvou – ze součástkových rezerv provozovatele, nové součástky se již nevyrábí. TZZ používá signální frekvence 50 Hz, což nevyhovuje současným požadavkům na zařízení podobného typu. Stávající zařízení nelze (nebo pouze obtížně a za velkých investičních nákladů) začlenit do systémů DOZ a ETCS.

3.3 Železniční sdělovací zařízení

Podél tratě je veden stávající dálkový kabel DK15 a traťový kabel typu TTK 8, na kterém jsou provozovány jak sdělovací okruhy, tak zabezpečovací zařízení autobloku. Kabel je již dávno za dobou své životnosti.

V daném úseku tratě se žádné optické sítě nenachází.

Stávající místní kabely v žst. Lhotka nad Bečvou jsou vedeny k venkovním telefonním objektům, do bývalého stavědla St.1 odtud do objektu „Styčná“ a do areálu DEZA. Kabely budou dotčeny pracemi na železničním spodku.

V daném úseku tratě není v provozu žádné přenosové zařízení.

V žst. Lhotka nad Bečvou je v provozu zapojovač typu Alfa Inoma umístěný v datové skříni 27U ve sdělovací místnosti. Rozvody jednotného času a podružné hodiny jsou za dobou své životnosti. Řízení jednotného času je provedeno ze žst. Hranice na Moravě.

V žst. Lhotka nad Bečvou není v provozu žádný systém ASHS. Technologické místnosti jsou chráněny zařízením EPS s požární ústřednou typu MHÚ 109 umístěnou na zdi v dopravní kanceláři. Vzhledem ke stavebním úpravám výpravní budovy a změnám v umístění technologie budou stávající rozvody a požární hlásiče demontovány.

V žst. Lhotka nad Bečvou není v provozu žádný systém EZS.

V žst. Lhotka nad Bečvou je v provozu rozhlasové zařízení typu Inoma s blokem RRÚ a výkonovým zesilovačem. Je provedeno ozvučení nástupiště, prostor před výpravní budovou u kolejíště a vstupní hala. Rozvody rozhlasu a reproduktory jsou za dobou své životnosti.

V žst. Lhotka nad Bečvou není v provozu žádný informační a kamerový systém.

V žst. Lhotka nad Bečvou je v provozu radiový systém TRS i MRS. Zařízení je umístěno ve sdělovací místnosti na zdi. Ovládací prvky jsou umístěny na stole výpravčího v dopravní kanceláři.

3.4 Dispečerská řídicí technika

V současné době je na elektrodispečinku v Přerově v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém. V žst. Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a ve SpS Hustopeče nad Bečvou jsou v provozu programovatelné automaty typu Tecomat NS-950, které svými parametry nevyhovují náročnějším požadavkům na přenosová zařízení a jejich výroba již byla ukončena. Ve staniční transformovně 6kV Hustopeče nad Bečvou je osazena telemechanika Tecomat TC 700, která bude v rámci příslušného provozního souboru rekonstruována. Telemetrická zařízení jsou v systému řízení určena pro sběr signálů a ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

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.

3.5 Žel. svršek a spodek, nástupiště, žel. přejezdy

t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou

Začátek úpravy žel. svršku vč. spodku je situován do km 15,991 trati Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě. Poloměry směrových oblouků jsou ve stáv. stavu v rozmezí hodnot 951 - 1008 m, koleje v daném úseku stoupají ve sklonech 0,32 ‰ – 4,31 ‰. Osová vzdálenost 1. a 2. traťové koleje – 4050 mm. V rekonstruovaném úseku je zřízená bezstyková kolej, traťová rychlost 80km/h.

Konstrukci železničního svršku tvoří kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB6, rozdělení pražců „e“. Mocnost šterkového lože se pohybuje v rozmezí 0,25 m – 0,90 m pod spodní hranou pražce, převážně silně znečištěné již pod pražcem.

Dráha je vedena v širé trati v mírném náspu a v rovinatém terénu. Odvodnění je tvořeno drážními příkopy, případně svedeno na terén. Stávající příkopy jsou zanesené a neodpovídají normovým požadavkům. Stávající drážní těleso včetně odvodnění se již v současné době nachází na cizích pozemcích nebo v těsné blízkosti hranice drážních pozemků. V řešeném úseku se nachází 13 propustků a 2 mosty.

Zemní pláš je tvořena ulehlými šterky s příměsí jemnozrnných zemin a jíly, konstrukční vrstva z písku byla zastižena pouze v jedné sondě v koleji č.1. Dle výsledku geotechnického průzkumu lze usuzovat v celém úseku stavby, že historicky těleso dráhy nebylo budováno v plném profilu pro obě koleje.

žst. Lhotka nad Bečvou

Stávající kolejová zhlaví a kolejové spojky jsou tvořeny převážně jednoduchými výhybkami poměrovými na dřevěných pražcích a dvěma křížovatkovými výhybkami na meziříčském 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 bezstyková. V ostatních dopravních kolejích je rychlost 40 km/h.

Odvodnění kolejí hlavních a kolejí v sudé a liché skupině je tvořeno soustavou trativodů a svodného potrubí a stávajících šachet, které jsou na meziříčské straně svedeny do kanalizačního sběrače společnosti DEZA a.s. v km cca 21,520. Odvodňovací zařízení kolejiště SŽDC a vlečky DEZA je historicky provázáno. Zemní plán je v hlavních kolejích tvořena ulehlymi šterky s příměsí jemnozrnných zemin a jíly.

V žst. Lhotka nad Bečvou je situováno v km 20,730 – 20,990 ostrovní nástupiště mezi kolejí č. 1 a 2 v délce 260 m s mimoúrovňovým přístupem – podchodem v ev. km 20,815. Nástupní hranu tvoří tvárnice Tischer, nástupištní plocha je provedena z litého asfaltu, povrch plochy vykazuje trhliny a prosedliny. Výška nástupní hrany je dle zaměření cca 300mm nad TK přilehlé koleje, výškově i směrově je deformována.

Stávající podchod je v nevyhovujícím stavu, v mnoha místech prolíná do tubusu voda, odvodňovací systém je nefunkční, obetonávky izolací jsou odtržené a odmrzlé a v neposlední řadě podchod je nevyhovující pro zabezpečení pohybu imobilních cestujících - neumožňuje jim mimoúrovňový přístup na nástupiště.

t.ú. Lhotka nad Bečvou – Val. Meziříčí

Rekonstrukcí dotčený úsek se nachází dle pův. zadání v km 21,597 – 24,429 trati Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě, v průběhu zpracování přípravné dokumentace bylo ze strany investora rozhodnuto o ukončení rekonstruovaného úseku v km 24,039 (dle staničení připravované stavby).

Poloměry směrových oblouků jsou v rozmezí hodnot 996 – 4250 m, koleje v daném úseku stoupají ve sklonech 2,33 ‰ – 7,52 ‰. Osová vzdálenost 1. a 2. traťové koleje – 4050mm. V rekonstruovaném úseku je zřízená bezстыková kolej, traťová rychlost 80km/h. Konstrukci železničního svršku tvoří kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB6. Mocnost šterkového lože se pohybuje v rozmezí 0,35m – 0,55m pod spodní hranou pražce, převážně silně znečištěné.

Daný úsek trati je v záhlaví stanice vedený v rovinatém terénu, dále přechází do mírného náspu. Odvodnění je tvořeno drážními příkopy nebo svedeno na terén. Stávající příkopy jsou zanesené a neodpovídají normovým požadavkům. V řešeném úseku se nachází 7 propustků a 3 mosty.

Zemní plán je tvořena ulehlymi šterky s příměsí jemnozrnných zemin a jíly, v koleji č.1 jsou lokálně zastíženy ulehle písky s jemnozrnnou zeminou.

Šterk kolejového lože je s vysokým procentem podsítných frakcí a neodpovídá normovým požadavkům pro kolejové lože. Železniční svršek jako celek je za dobou životnosti.

Železniční spodek vybudovaný v letech 1884 - 1960 svými parametry (šířkou železniční pláně) nevyhovuje současným normovým požadavkům a zvýšení traťové rychlosti.

3.6 Mosty, propustky, zdi

V daném úseku trati se nachází 18 propustků, 5 mostů a 1 podchod. Většina objektů pochází z období 1934-1937, podchod je z roku 1965. Některé objekty prošly v letech 2006-2007 částečnou rekonstrukcí spočívající v jejich prodloužení přibetonováním čel.

Dva mosty se zabetonovanými nosníky jsou po rekonstrukci a nevyžadují zásadní úpravy. U dvou mostů byla diagnostickými vrty zjištěna úplná degradace betonu opěr a proto budou kompletně přestavěny na železobetonový rám a polorám. U podchodu dochází k úpravám kolejového řešení, vysoká hladina podzemní vody a nefunkční izolace způsobuje zatékání a degradaci konstrukce. Možnosti sanace jsou poměrně omezené, proto je navržen nový železobetonový podchod s bezbariérovými úpravami. Poslední železobetonová deska se rozšíří přibetonováním nosníku na rozšířené opěry.

Stávající železobetonový nadjezd v km 17,300 nemá dostatečnou volnou výšku na provedení nové trakční soustavy. Zahloubení trati není možné, proto je navržena přestavba nadjezdu na ocelový plnostěnný nosník s dolní mostovkou.

U objektů ze zabetonovaných kolejnic je nefunkční izolace a tím způsobená degradace betonu. Betonové trouby mají malou zatížitelnost a jsou popraskané. Některé objekty jsou zasypané, jiné neumožňují převedení vody. Sanace většiny objektů je obtížně proveditelná a hlavně má omezenou životnost. Z dlouhodobého hlediska je cenově srovnatelná s novostavbou. Z těchto důvodů bylo provedeno hydrotechnické posouzení všech propustků, na základě kterého je 8 z nich navrženo na zrušení. 6 propustků umístěných v Evropsky významné lokalitě bude přestavěno na železobetonové rámy, stejně jako 1 převádějící melioraci. Zbýlé 3 budou přestavěny na trubní.

3.7 Potrubní vedení

Část projektu, zabývající se potrubním vedením, je členěna na celkem 7 malých stavebních objektů, které jsou přiřazeny k jednotlivým budovám, respektive k vodovodním potrubím křižujícím železniční trať.

U jednotlivých objektů je řešena likvidace dešťových a splaškových odpadních vod. U vodovodů je nutno nejdříve posoudit stávající stav kopanými sondami a poté rozhodnout, jakým způsobem bude v problematice ochrany potrubí pokračováno.

3.8 Pozemní komunikace

V rámci stavby dojde k nutné úpravě stávající komunikace ve vazbě na upravovaný silniční nadjezd (náhrada zcela novým mostem).

Dále budou dotčeny – upravovány zejména asfaltové chodníky po obvodu výpravní budovy a bytového domu. Chodníky jsou ve špatném stavu, s trhlinami a nerovnostmi. Navíc budou narušeny z důvodu uložení silnoproudého kabelu a výstavbou inženýrských sítí.

3.9 Pozemní objekty

V daném traťovém úseku se nachází dvě stávající výpravní budovy v Hustopečích nad Bečvou a ve Lhotce nad Bečvou, stávající zastřešení vstupu do podchodu, zastřešení ostrovního nástupiště, sklad a výměnné stanoviště.

Ve výpravních budovách v Hustopečích nad Bečvou a ve Lhotce nad Bečvou budou provedeny stavební úpravy v souvislosti s umístěním nové dopravní technologie.

V žst. Lhotka nad Bečvou bude proveden nový kabelovou z důvodu uložení kabelových vedení.

Z hlediska zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou na provozovanou rychlost max. 160 km/h je nutno z hlediska hlukové zátěže tímto provozem provést protihlukové stěny v celkovém počtu 6ks a provést individuální protihluková opatření v bytovém domě Lhotka nad Bečvou.

Demolice objektů zastřešení vstupu do podchodu, zastřešení ostrovního nástupiště, skladu a výměnného stanoviště č. 4 jsou navrženy z důvodu kolize s novým prostorovým uspořádáním.

3.10 Trakční vedení a ukolejnění

Trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 000 V. Trakční vedení ŽST a přilehlých traťových úseků je napájeno z napájecích stanic Hranice na Moravě a Valašské Meziříčí. Pro zlepšení napájecích poměrů je v ŽST Hustopeče nad Bečvou vybudována stávající spínací stanice, jejíž elektrické dělení je v km 16,069 – 16,131.

Původní trakční vedení bylo zprovozněno v roce 1959. Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládaná 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 rychlost 160km/h.

3.11 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládaní odpojovačů

Venkovní osvětlení v žst. Lhotka nad Bečvou je v kolejišti realizováno 76 ks svítidel 250W na stožárech JŽ 12 m, V okolí výpravní budovy pak 6 ks svítidel 110W na starých stožárech 6m. Osvětlení je napojeno z rozvaděče RO, který je umístěn v rozvodně 6 kV.

Stávající rozvod 6 kV je veden kabely AYKCY 3x35 mm². Kabel je vyveden z objektu trafostanice TTS 805 v km 18,89 a je veden na z části drážním a z části na mimodrážním pozemku podél trati. Kabel dále pokračuje směrem do žst Lhotka nad Bečvou, kde je zatažen do STS 804 v rozvodně 6 kV ve výpravní budově. Z STS 804 je dále kabel vyveden a je veden z části na pozemcích SŽDC a z části na pozemcích cizích vlastníků směrem na žst. Valašské Meziříčí do TTS 803 v km 21,84 .

Vzhledem ke stáří kabelů je celkový stav na hranici technické životnosti.

Jednotlivé odběry jsou napojeny z části přímo z rozvaděče NN v kioskové trafostanici SŽDC 22/04 kV, 250 kVA, z části z kabelové skříně KS1 a dále přes další kabelové skříně a podružné rozvaděče. Nemí vybudována hlavní rozvodna NN.

3.12 Výsledky průzkumů, diagnostiky

- Korozní průzkum

Při zpracování PD v listopadu a prosinci 2013 byl proveden korozní průzkum s následným posouzením protikorozní ochrany ohrožených objektů. Jedná se především o korozní průzkum u vybraných mostních objektů a na vytipovaných inženýrských sítích.

Korozní průzkum prokázal vliv stejnosměrných elektrických polí ve sledované oblasti. Zdrojem stejnosměrných bludných proudů je především železniční trať č. 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Za zdroje bludných proudů lze považovat i stanice katodických ochranných pro protikorozní ochranu VTL plynovodů a ocelových distribučních vodovodů, tj. stanic katodických ochranných, které zajišťují protikorozní ochranu zmíněných potrubních řadů.

V rámci aktualizace PD průzkum nebyl, se souhlasem objednatele, prováděn opakovaně.

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum

I geotechnický průzkum (souhrnné označení) pro akci "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou" byl proveden v roce 2013 při zpracování PD a sestával z dílčích průzkumů pro následující části:

- železniční spodek
- mostní objekty
- chemické analýzy zemin železničního spodku.

Železniční spodek

Geotechnický průzkum pražcového podloží - byl proveden za účelem ověření skladby stávajícího pražcového podloží, jehož výsledek je podkladem pro návrh konstrukce pražcového podloží v trase traťových a vybraných (hlavních a předjízdových) staničních kolejích v žst. Lhotka nad Bečvou. Cílem průzkumu pražcového podloží bylo ověřit charakter materiálů železničního svršku a zemin v úrovni zemní pláně, stanovit příslušné geotechnické charakteristiky zemin v zemní pláni, včetně jejich namrzavosti, vodního režimu.

V rámci průzkumu bylo provedeno:

- 43 ks ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně případně pláně železničního spodku a jejich geotechnické dokumentace. Ze dna sond byl proveden vrt ruční soupravou a odběr porušených vzorků charakteristických zemin železničního spodku pro laboratorní rozbor.

- 40 ks statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m provedených ve dně kopaných sond.
- 42 ks dynamických penetračních zkoušek ze dna kopaných sond
- 16 ks laboratorních zkoušek odebraných vzorků zemin železničního spodku. U všech odebraných vzorků byl proveden základní klasifikační rozbor (vlhkost, zrnitost, konzistenční meze) a následně zařazení podle příslušných norem.

S ohledem na skutečnost, že průzkum byl realizován pro přípravnou dokumentaci stavby, byla volena větší vzdálenost sond.

V dalším stupni je nezbytné doplnit průzkum pražcového podloží traťových a hlavních staničních kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou na hustotu předpokládanou předpisem SŽDC S4 - Železniční spodek. Dále je nezbytné provést průzkum v předjízdňových kolejích v žst. Lhotka nad Bečvou a v oblasti výhybek zasažených rekonstrukčními pracemi.

Ze zjištěných skutečností vyplývá:

- **TÚ Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kolej č. 1 a 2**
 - materiál zemní pláně, tvoří v koleji č. 1 převážně jemnozrnné zeminy tříd F4 a F6 tuhé až pevné konzistence, v koleji č. 2 pak převážně štěrkovité zeminy třídy G3, v menší míře pak jemnozrnné zeminy tříd F4 a F6 tuhé až pevné konzistence
 - zeminy, zastižené v úrovni zemní pláně, jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé, vodní režim je v daném úseku v převážné míře příznivý.
- **Železniční stanice Lhotka nad Bečvou – kolej č. 1 a 2**
 - zeminy v úrovni zemní pláně koleje č. 1 a 2, mají charakter jemnozrnných zemin třídy F5 a F6 tuhé a ž pevné konzistence, v menší míře pak ulehklých štěrkovitých zemin třídy G3.
 - zastižené zeminy v úrovni zemní pláně jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku příznivý.
- **TÚ Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kolej č. 1 a 2**
 - materiál zemní pláně, v koleji č. 1, tvoří převážně písčité a štěrkovité zeminy třídy S3, S5 a G3, které jsou středně ulehlé až ulehlé. V menší míře jsou zastoupeny jemnozrnné zeminy tříd F4 a F5 tuhé až pevné konzistence. V koleji č. 2 byly v úrovni zemní pláně zastiženy jemnozrnné zeminy třídy F4 tuhé až pevné konzistence a štěrkovité zeminy třídy G3, které jsou středně ulehlé až ulehlé.
 - zastižené zeminy jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku převážně příznivý.

Na základě výše uvedených výsledků, které jsou přehledně prezentovány v závěrečné zprávě o geotechnickém průzkumu, část B Předběžný geotechnický průzkum pražcového podloží byl proveden technický návrh konstrukce pražcového podloží.

Mocnost štěrkového lože na mostním objektu - byla ověřena na objektu propustku v ev. km 24,216 pomocí ručně kopaných sond. Cílem bylo ověření úrovně povrchu nosné konstrukce, která se nachází cca 0,51 - 0,75 m pod temeny kolejnic koleje č. 1 a č. 2 - podrobně viz. zpráva.

Mostní objekty

Geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro mostní objekty byl zaměřen na získání informací o základových poměrech a technickém stavu vybraných částí konstrukcí

jednotlivých mostních objektů. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven požadavky objednatele. Průzkum byl proveden pro:

- SO 02-19-01, železniční most v ev. km 16,313
- SO 02-19-08, železniční most v ev. km 17,577
- SO 03-19-01, železniční most v km 20,815 - podchod
- SO 04-19-01, železniční most v ev. km 21,847
- SO 04-19-03, železniční most v ev. km 22,777
- SO 04-19-04, železniční most v ev. km 23,037

Geotechnická část průzkumu byla provedena pomocí:

- jádrových inženýrsko geologických vrtů - celkem provedeno 5 vrtů
- sond dynamických penetračních zkoušek - celkem provedena 1 sonda
- laboratorních rozborů vzorků zemin, hornin a vody odebraných z vrtů - 5 ks porušených vzorků zemin a 5ks vzorek podzemní vody.
- fotodokumentace

Stavebnětechnická část průzkumu byla provedena pomocí těchto technologií průzkumu:

- vizuální prohlídka - u většiny objektů
- jádrové diagnostické vrty a návrtvy - celkem bylo provedeno 10 ks návrtů
- pevnost betonu v prostém tlaku a zatřídění betonu - provedeno u 5 objektů
- laboratorní rozborů vzorků zdících prvků, zdiva a betonu - odebráno 9 vzorků jádrových vývrtů na stanovení pevnosti v prostém tlaku
- fotodokumentace - u většiny objektů

Z ověřených faktů stručně uvádíme:

- SO 02-19-01, železniční most v ev. km 16,313
 - dle archivních podkladů se základová spára opěr nachází v úrovni cca 264,9 m.n.m., tedy v prostředí středně uhlých písčitých zemin
 - hladina podzemní vody byla zastižena cca 3,30 pod úrovní terénu. Její úroveň sezónně kolísá
 - na základě výsledků destruktivních zkoušek doporučujeme beton spodní stavby a základu orientačně zatřídit dle ČSN 731201 jako B 7,5, dle ČSN EN206-1 pak zatřídit nelze (nedosahuje požadavků na třídu C8/10).
 - důvodem nízké pevnosti betonu je jeho značná nehomogenita, přítomnost četných pórů a dutin a nízký obsah pojiva.
- SO 02-19-08, železniční most v ev. km 17,577
 - dle archivních podkladů se základová spára opěr nachází v úrovni cca 267,37 m.n.m., tedy v prostředí štěrků s příměsí jemnozrnné zeminy
 - hladina podzemní vody byla zastižena cca 3,10 m pod úrovní terénu. Její úroveň sezónně kolísá
 - prostředí s podzemní vodou je neagresivní na betonové konstrukce
 - na základě výsledků destruktivních zkoušek nelze beton spodní stavby orientačně zatřídit dle ČSN EN206-1 a dle ČSN 731201 (pevnost nedosahuje požadavků na třídu C8/10, resp. B5)
 - důvodem nízké pevnosti betonu je jeho značná nehomogenita, přítomnost četných pórů a dutin a nízký obsah pojiva.
- SO 03-19-01, železniční most v km 20,815 - podchod
 - objekt je pravděpodobně založen v prostředí štěrkovitých zemin
 - hladina podzemní vody byla zastižena cca 3,00 pod úrovní terénu. Její úroveň sezónně kolísá
 - prostředí s podzemní vodou je neagresivní na betonové konstrukce.

- SO 04-19-01, železniční most v ev. km 21,847
 - dle archivních podkladů se základová spára opěr nachází v úrovni cca 277,60 m.n.m., tedy v prostředí štěrků s příměsí jemnozrnné zeminy a štěrků jílovitých
 - hladina podzemní vody byla zastižena v hloubce cca 4,10 m pod úrovní terénu. Její úroveň sezónně kolísá
 - prostředí s podzemní vodou je středně agresivní na betonové konstrukce XA2 (agresivní oxid uhličitý)
 - na základě výsledků destruktivních zkoušek lze beton spodní stavby orientačně zatřídit dle ČSN EN206-1 jako C30/37 a dle ČSN 731201 jako B40.
- SO 04-19-03, železniční most v ev. km 22,777
 - dle archivních podkladů se základová spára opěr nachází v úrovni cca 284,30 m.n.m., v prostředí štěrků s příměsí jemnozrnné zeminy, které jsou v této poloze vložkou v písčitých zeminách
 - hladina podzemní vody nebyla průzkumnou sondou zastižena
 - na základě výsledků destruktivních zkoušek lze beton spodní stavby orientačně zatřídit dle ČSN EN206-1 jako C8/10 a dle ČSN 731201 jako B10
 - důvodem spíše nízké a proměnlivé pevnosti betonu je jeho proměnlivá homogenita a proměnlivý obsah pojiva.
- SO 04-19-04, železniční most v ev. km 23,037
 - dle archivních podkladů se základová spára opěr nachází v úrovni cca 284,70 m.n.m., tedy s největší pravděpodobností dle analogie s ostatními objekty řešenými v rámci průzkumu v prostředí štěrkovitých zemin. Vrt J1 byl umístěn dále od objektu, úroveň ZS odpovídá bázi písčitých zemin ve vrtu
 - prostředí s podzemní vodou je neagresivní na betonové konstrukce
 - na základě výsledků destruktivních zkoušek lze beton spodní stavby orientačně zatřídit dle ČSN EN206-1 jako C8/10 a dle ČSN 731201 jako B10.
 - důvodem spíše nízké pevnosti betonu je jeho nehomogenita, vysoký obsah kamenů a nízký obsah pojiva.

Chemické analýzy zemin tělesa železničního spodku

Cílem této části bylo orientační ověření míry znečištění zemin v zemní pláni ve zkoumaném úseku pod štěrkovým ložem, které budou odkryté, těžené a ukládané na jiné místo při úpravách pod úroveň zemní pláň. Průzkum byl proveden pomocí 3 směsných vzorků, které byly odebrány z kopaných sond, které byly hloubeny ručně mezi pražci, pod úroveň železničního svršku.

Z ověřených faktů stručně uvádíme:

- Pro případné odpady vzniklé odstraňováním (rekonstrukcí) stavby, s výjimkou míst zřetelně znečištěných ropnými látkami (místa stání lokomotiv, výhybky), vyplývá:
 - odpady charakterizované výše uvedenými směsnými vzorky K2 a K3 budou vyhovovat třídě vyluhovatelnosti I dle tab. č. 2.1. z vyhlášky č. 294/2005 Sb. Jejich případné odstraňování na skládkách příslušných skupin (S-IO) bude možné bez komplikací (odpad bude možné bez výjimky ukládat na skládky skupiny S-OO) - odpady je možné využívat jako materiál vhodný k technickému zabezpečení skládky nebo pro vytvoření vyrovnávací vrstvy při uzavírání skládky,
 - případné vznikající odpady charakterizované vzorky K1 – K3 nesplňují podle výsledků laboratorních rozborů nejvýše přípustné koncentrace škodlivin v sušině odpadu, uvedených v tab. 10.1. vyhlášky č. 294/2005 Sb.,
 - z hlediska mísitelnosti je možné při ukládání na skládku materiály považovat za vhodné k mísení se všemi druhy odpadu.

- Přímé využívání odpadů vznikajících při rekonstrukci stavby na povrchu terénu se jeví jako nevhodné. Vzhledem k charakteru průzkumu a jeho výsledkům je tedy doporučeno ověřit pozadové hodnoty uvedených ukazatelů v místech, která budou zvolena za místa případného využití odpadů na povrchu terénu.

S ohledem na geotechnické poměry zastižené při průzkumu pražcového podloží jsou navrhovány tři základní typy konstrukcí pražcového podloží.

Konstrukce typu 2.1 vychází z typu 2 dle předpisu SŽDC S4.

Navržená konstrukce pražcového podloží 3.1 vychází z typu 3 dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek.

Konstrukce typu 6.1 odpovídá typu 6 ve smyslu předpisu SŽDC S4.

Návrh skladby pražcového podloží od ložné plochy pražce:

Typ 2.1

- štěrk 32/63 tloušťka 350 mm
- minerální směs 0/32 tloušťka 250 mm
- přehutněná zemní pláň

$$E_{pl} = 52 \text{ MPa}$$
$$E_{or} \geq 30 \text{ MPa}$$

Typ 3.1

- štěrk 32/63 tloušťka 350 mm
- štěrkodrt' 0/32 tloušťka 300 mm
- výztužná geomříž
- přehutněná zemní pláň

$$E_{pl} = 50 \text{ MPa}$$

$$E_{or} = 20 \text{ MPa}$$

Typ 6.1

- štěrk 32/63 tloušťka 350 mm
- štěrkodrt' 0/32 tloušťka 250 mm
- zlepšená zemní pláň o mocnosti 420 mm po zhutnění

$$E_{pl} = 59 \text{ MPa}$$
$$E_{pl} = \text{min.} 40 \text{ MPa}$$
$$E_{or} \leq 10 \text{ MPa}$$

Zesílená konstrukce pražcového podloží

Zesílená konstrukce pražcového podloží bude zřízena u mostů a přejezdů v minimálních délkách v souladu s ustanoveními přílohy 24 předpisu SŽDC S4 a vzorového listu Ž 4.2.

V souladu s ustanovením článků 6 a 7 přílohy 24 předpisu SŽDC S4 není navrhována zesílená konstrukce pražcového podloží u konstrukcí s výškou nadnásypu větší než 1,20 m a u trubních propustků.

Zesílená konstrukce pražcového podloží je navržena s ohledem na konstrukci pražcového podloží v přilehlém úseku celkem u 15 objektů.

V rámci aktualizace PD průzkum nebyl, se souhlasem objednatele, prováděn opakovaně.

• Hydrogeologický průzkum

Na lokalitě, v oblasti uvažovaného vsaku, byla dne 6.11.2013 realizována kopaná sonda. Sonda byla vykopána traktorbagrem do hloubky 5,12 m pod terén, byla geologicky zdokumentována. Na sondě LHOKS 1 byla ve dnech 7. až 8.11.2013 provedena vsakovací zkouška. Hladina podzemní vody byla na sondě LhoKS 1 zastižena 4,9 m p. t. a po 23 hodinách dosáhla úrovně 4,01 m pod terénem.

Směr proudění podzemní vody je dle archívních údajů směrem JZ k toku řeky Bečvy.

Úvodní metráž do hloubky 3,5 m s koeficientem vsaku v rozmezí $k_v < 10^{-7}$ až 10^{-6} m/s můžeme považovat za poloizolátor až izolátor. Zastižené **jílovité hlíny** a **jíly** jsou z hlediska klasifikace propustnosti slabě až velmi slabě propustné. Tato vrstva umožňuje omezenou infiltraci srážkových vod do podzemní vody a na lokalitě představuje stropní poloizolátor. Podle

zatřídění horninového prostředí do skupin dle ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“ představuje poloha hlín z hlediska vsakování zeminy pro vsak nevhodné.

Polohy **štěrků** v metráži 3,5 – 7,5 m představují **průlinově propustný kolektor**. Koeficient filtrace jsme odvodili přepočtem koeficientu transmisivity z hydrogeologické mapy. Dosáhl hodnoty v rozmezí $K = 3,88 \cdot 10^{-5}$ až $8,2 \cdot 10^{-4}$ m/s což můžeme hodnotit dle klasifikace J. Jetela jako horninové prostředí mírně až dosti silně propustné. Koeficient vsaku byl vypočítán z výsledků nálevové zkoušky na $k_v = 1,42 \cdot 10^{-5}$ m/s.

Svrchní polohy štěrků v metráži 3,5 – 5,5 m budou vzhledem k podílu jemnozrnné zeminy méně propustné, čemuž odpovídá zjištěný koeficient vsaku $k_v = 1,42 \cdot 10^{-5}$ m/s a koeficient filtrace $K = 3,88 \cdot 10^{-5}$ m/s.

Podle klasifikace ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“ představuje poloha štěrků průlinově propustný kolektor pro vsak vhodný.

V rámci aktualizace PD průzkum nebyl, se souhlasem objednatele, prováděn opakovaně.

- Hluková studie

V zájmové lokalitě proběhl akustický průzkum (hluková studie). Výpočtový model prokazuje, že hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati se v současném stavu v noční době pohybují na hranici hygienického limitu zahrnující korekci pro starou hlukovou zátěž.

Ve výhledovém stavu dojde v okolí rekonstruovaného úseku k nárůstu o až 2,2 dB v denní době. V noční době dojde vlivem nárůstu rychlostí a intenzity dopravy k nárůstu hladin hluku max. 0,9 dB. (viz tabulka č. 5, Hlukové příspěvky od železniční dopravy ve výpočtových bodech). Protože dochází k prokazatelnému zhoršení hlukové situace oproti stavu v roce 2000, nelze použít režim staré hlukové zátěže.

Pro splnění příslušných limitních hodnot (bez korekce pro starou hlukovou zátěž) byl v místech, kde dochází k nadlimitnímu zatížení chráněného venkovního prostoru staveb, proveden návrh protihlukových clon. Rozsah protihlukových opatření byl navržen tak, aby vyhovoval technickým požadavkům provozu a byl v souladu s Nařízením vlády 272/2011.

Nejzatíženějším objektem v řešeném úseku železniční trati je objekt Lhotka nad Bečvou č.p. 35. Objekt výškového bytového domu leží prakticky na nástupišti u nejbližší koleje od výpravní budovy (kolej č.7) v žst Lhotka nad Bečvou.

U tohoto objektu není technicky možné zajistit účinnou ochranu venkovního chráněného prostoru. Případná protihluková clona by musela mít enormní výšku (převyšující výšku trakčního vedení) a umístění takovéto bariéry v blízkosti kolejíště s ohledem na bezpečnost provozu ve stanici není reálné. Protože hlukové ovlivnění dotčeného objektu je vysoké ve stávajícím stavu a zůstane i ve výhledovém, byl u tohoto objektu proveden návrh individuálních protihlukových opatření (IPO). Návrh rozsahu protihlukových opatření je zakreslen v grafických výstupech hlukové studie. Navrhovaná třída zvukové izolace vzhledem k dosahovaným hladinám akustického tlaku ve venkovním chráněném prostoru se doporučuje min. 42 dB (dle ČSN 73 0532 se jedná o TZI 4 - útlum 40 až 44 dB).

U ostatních obytných objektů v řešeném úseku železniční tratě po návrhu protihlukových stěn nedochází k překračování příslušných hygienických limitů.

V rámci aktualizace PD průzkum nebyl, se souhlasem objednatele, prováděn opakovaně.

- Přírodovědný průzkum

Přírodovědný průzkum byl proveden v září roku 2013. Tento přírodovědný průzkum byl zaměřen na chráněné druhy rostlin a živočichů, které se vyskytují v blízkém okolí lokality záměru. Zvláštní pozornost pak byla věnována biotě nacházející se v EVL Choryňský mokřad v blízkosti stavby.

V rámci aktualizace PD průzkum nebyl, se souhlasem objednatele, prováděn opakovaně.

- Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum byl proveden v listopadu roku 2013 na základě podkladů na kácení k jednotlivým SO a PS. Dendrologický průzkum byl proveden za účelem inventarizování dřevin potencionálně dotčených záměrem. Zároveň s dendrologickým průzkumem bylo vyhodnoceno, u kterých kácených stromů a zapojených porostů dřevin bude potřeba žádat o povolení ke kácení. Byla vypočítána i ekologická újma.

V rámci aktualizace PD byl průzkum v roce 2015 aktualizován.

- Zjištění stávajících sítí

Tato liniová stavba se musí již svým charakterem dotýkat některých nadzemních a zejména podzemních inženýrských sítí. Jejich umístění sdělili projektantovi formou listinného vyjádření jejich majitelé a správci v rámci zpracování projektu stavby. Na základě těchto údajů byla příslušná vedení zakreslena a zdigitalizována do situací stávajícího stavu, tj. do podkladu, který tvoří základ pro projektování jednotlivých SO a PS.

V rámci aktualizace PD byly v roce 2015 stáv. inž. sítě aktualizovány.

4. Požadavky na technické řešení

Cílem stavby je zvýšení traťové rychlosti v dotčeném úseku trati při zachování hranic pozemku dráhy.

Současně je cílem stavby:

- rekonstrukce a modernizace starého železničního svršku a spodku včetně odvodnění
- modernizace dotčených umělých staveb (mostů a propustků)
- modernizace železničního zabezpečovacího zařízení
- modernizace sdělovacího zařízení
- modernizace silnoproudých zařízení a rozvodů
- komplexní systémová rekonstrukce trakčního vedení včetně ukolejnění.

Rekonstrukce je prováděna dle směrnice č. 16/2005 GŘ SŽDC „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“, požadavků platných předpisů a směrnic EU, zejména směrnici 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému, v platném znění a technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) všech staveb dotčených subsystémů.

Základní technické řešení vychází z výhledového rozsahu železniční dopravy a výhledového množství dopravní práce.

Dopravně technologické požadavky:

- zvýšení rychlosti při zachování užitečných délek předjízdnych kolejí 650 metrů
- zrušení středního zapojení vlečky
- odstranění části postradatelných kolejí č.5, 7 a zkrácení tubusu podchodu
- výstavba nových ohřevů výhybek a nových pomocných stavědel.

5. Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

5.1 Přehled provozních souborů a stavebních objektů stavby

V navrhované stavbě „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ je navrženo celkem 103 stavebních souborů a 36 provozních souborů.

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
D.D		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.D.1		Železniční zabezpečovací zařízení
D.D.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 01-28-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ
	PS 01-28-01.1	žst. Hustopeče nad Bečvou, úvazka TZZ
	PS 01-28-01.2	žst. Hustopeče nad Bečvou, provizorní SZZ
	PS 03-28-01	žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ
	PS 03-28-01.1	žst. Lhotka nad Bečvou, definitivní SZZ
	PS 03-28-01.2	žst. Lhotka nad Bečvou, provizorní SZZ
	PS 03-28-01.3	žst. Lhotka nad Bečvou, klimatizace technologických místností
	PS 05-28-01	žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ
	PS 05-28-01.1	žst. Valašské Meziříčí, úvazka TZZ
	PS 05-28-01.2	žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ
D.D.1.2		Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 02-28-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ
	PS 02-28-01.1	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, definitivní TZZ
	PS 02-28-01.2	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, provizorní TZZ
	PS 04-28-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ
	PS 04-28-01.1	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, definitivní TZZ
	PS 04-28-01.2	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, provizorní TZZ
D.D.1.5		Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
	PS 03-28-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS
D.D.2		Železniční sdělovací zařízení
D.D.2.1		Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
	PS 02-14-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel
	PS 02-14-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel
	PS 03-14-01	žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace
	PS 04-14-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel
	PS 04-14-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel
	PS 06-14-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení
D.D.2.2		Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
	PS 03-14-02	žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení
	PS 03-14-03	žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
	PS 03-14-04	žst. Lhotka nad Bečvou, EZS
D.D.2.3		Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)
	PS 03-14-05	žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující
	PS 03-14-06	žst. Lhotka nad Bečvou, informační systém
	PS 03-14-07	žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém
D.D.2.4		Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
	PS 03-14-08	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS, TRS
D.D.2.5		Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
	PS 06-14-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ
D.D.3		Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.D.3.1		Dispečerská řídicí technika (DŘT)
	PS 01-05-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, SpS - zařízení DŘT
	PS 01-05-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV - úprava DŘT
	PS 03-05-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT
	PS 03-05-02	žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC
	PS 05-05-01	žst. Valašské Meziříčí, zařízení DŘT
	PS 06-05-01	ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému
D.D.3.6		Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)
	PS 03-08-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV
D.D.3.7		Provozní rozvod silnoproudu
	PS 03-07-01	žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN
	PS 03-07-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA
D.E		STAVEBNÍ ČÁST
D.E.1		Inženýrské objekty
D.E.1.1		Železniční svršek a spodek
	SO 02-16-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční spodek
	SO 03-16-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční spodek
	SO 04-16-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční spodek
	SO 02-17-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční svršek
	SO 03-17-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční svršek
	SO 04-17-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční svršek
	SO 05-17-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati
	SO 06-30-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba
D.E.1.2		Nástupiště
	SO 03-16-02	žst. Lhotka nad Bečvou, nástupiště
D.E.1.3		Železniční přejezdy
	SO 02-17-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční přejezd v ev. km 18,889
	SO 04-17-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční přejezd v ev. km 21,815

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
D.E.1.4		Mosty, propustky, zdi
	SO 02-19-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 16,313
	SO 02-19-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,718 - zrušení
	SO 02-19-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,953
	SO 02-19-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,086 - zrušení
	SO 02-19-05	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,282
	SO 02-19-06	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, silniční nadjezd v km 17,302
	SO 02-19-07	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,342 - zrušení
	SO 02-19-08	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 17,577
	SO 02-19-09	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,800
	SO 02-19-10	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,202
	SO 02-19-11	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,351
	SO 02-19-12	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,582
	SO 02-19-13	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,886 - zrušení
	SO 02-19-14	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,112
	SO 02-19-15	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,483
	SO 02-19-16	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,939
	SO 03-19-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod
	SO 03-19-02	žst. Lhotka nad Bečvou, návěstní lávka v km 21,517
	SO 04-19-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847
	SO 04-19-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010 - zrušení
	SO 04-19-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 22,777
	SO 04-19-04	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037
	SO 04-19-05	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106 - zrušení
	SO 04-19-06	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288 - zrušení
	SO 04-19-07	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473
	SO 04-19-08	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825 - zrušení
D.E.1.6		Potravní vedení (voda, plyn, kanalizace)
	SO 02-27-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu
	SO 03-27-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova
	SO 03-27-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, bytový dům
	SO 03-27-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, kancelářská budova
	SO 03-27-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, pozemní komunikace
	SO 03-27-05	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
	SO 04-27-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu
D.E.1.8		Pozemní komunikace
	SO 02-18-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302
	SO 03-18-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy
	SO 03-18-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - obec Lešná
	SO 03-18-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - bytový dům
D.E.1.9		Kabelovody, kolektory
	SO 03-15-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod
D.E.1.10		Protihlukové objekty
	SO 02-15-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny
	SO 03-15-02	žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny
D.E.2		Pozemní stavební objekty
D.E.2.1		Pozemní objekty budov
	SO 01-15-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB
	SO 03-15-03	žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy VB
	SO 03-15-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení
D.E.2.2		Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
	SO 03-15-05	žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu
	SO 03-15-06	žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti
D.E.2.3		Individuální protihluková opatření
	SO 03-15-07	žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření
D.E.2.4		Orientační systém
	SO 03-15-08	žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém
D.E.2.5		Demolice
	SO 03-15-09	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení vstupu do podchodu
	SO 03-15-10	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení ostrovního nástupiště
	SO 03-15-11	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - sklad
	SO 05-15-01	žst. Valašské Meziříčí, demolice - výměnné stanoviště č.4
D.E.2.11		Hromosvody
	SO 05-15-02	žst. Valašské Meziříčí, úprava hromosvodové soustavy technologické budovy
D.E.3		Trakční a energetická zařízení
D.E.3.1		Trakční vedení
	SO 01-01-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení
	SO 01-01-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV
	SO 02-01-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení
	SO 03-01-01	žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení
	SO 04-01-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení
D.E.3.4		Ohřev výměn (elektrický - EO, plynový - PO)

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
	SO 03-06-01	žst. Lhotka nad Bečvou, EOv
D.E.3.6		Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 01-04-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 01-06-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, rozvody NN, přeložky kabelových rozvodů NN
	SO 01-06-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO
	SO 01-06-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, indikátor státní sběrač
	SO 02-04-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 02-04-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 02-06-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260
	SO 02-06-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889
	SO 03-04-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV
	SO 03-04-02	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 03-06-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení
	SO 03-06-03	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN
	SO 03-06-04	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN
	SO 03-06-05	žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení
	SO 03-06-06	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště
	SO 03-06-07	žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO
	SO 04-04-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV
	SO 04-04-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy
	SO 04-06-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815
	SO 04-06-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809
	SO 05-04-01	žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV
D.E.3.7		Ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 01-01-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava ukolejnění
	SO 02-01-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
	SO 03-01-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění
	SO 04-01-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění
D.E.3.8		Vnější uzemnění
	SO 02-06-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889
	SO 02-06-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889
	SO 04-06-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233
D.E.3.9		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
	SO 03-06-08	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611
	SO 03-06-09	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611
	SO 03-06-11	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu
	SO 04-12-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589

Část PD	Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO
D.E.3.10		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení
D.E.3.10.1		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních
	SO 06-10-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefonica O2
	SO 06-10-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - obec Lešná
D.E.3.10.2		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních
	SO 06-10-04	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - SŽDC

5.2 Specifikace rozhodujících PS a SO

ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

5.2.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 01-28-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ

V rámci tohoto PS bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Technologie SZZ bude doplněna stojanem (skříní) úvazky a skříní TZZ. Vzhledem ke stávajícímu umístění technologie SZZ a jeho plánovanému přemístění do nových prostor bude ve stavební části této projektové dokumentace upravena místnost ve stávající výpravní budově, kde bude doplňovaná technologie.

Provozní soubor bude členěn na dvě části PS 01-28-01.1 žst. Hustopeče nad Bečvou, úvazka TZZ a PS 01-28-01.2 žst. Hustopeče nad Bečvou, provizorní SZZ.

PS 03-28-01 žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ

V rámci tohoto PS bude vybudováno nové SZZ elektronického typu dle navrženého kolejového řešení a potřeb technologie práce ve stanici a na vlečce.

Použité KO budou v souladu s požadavky na odolnost kolejových obvodů vůči rušivým proudům – v ŽST se signální frekvencí v kmitočtovém pásmu 275 Hz a na trati v pásmu 75 Hz. Přenos kódu národního vlakového zabezpečovače bude proveden v hlavních kolejích (koleje 1, 2), při jízdě na jednosvětlové návěsti také ve zhlaví a záhlaví a v předjízdňových kolejích 3 a 4 pomocí kolejových obvodů. Pro přenos kódu vlakového zabezpečovače bude použito pracovní kmitočtové pásmo 75 Hz. V méně pojížděných částech kolejiště bude využito počítačů náprav.

Součástí SZZ bude vnitřní výstroj a napájení TZZ (autobloků elektronického typu) sousedních traťových úseků. Venkovní prvky SZZ a kabelizace budou provedeny nově. Použity budou kabely typu TCEKPFLEY a v delších délkách kabely typu TCEKPLEZE (s ohledem na eliminaci rušivých vlivů souběžných energetických vedení a výhledovému záměru použití střídavé trakce). Mezi kabelovou místností SZZ a technologií vlečky DEZA, a. s., bude položen nový vazební kabel, ukončený na hranici stavby (pozemku dráhy) v kabelovém objektu. V hlavní kabelové trase budou kabely umístěny v souběhu s kabely SZ v ŽST v kabelových žlabech v podpovrchové trase s hloubkou uložení 50 cm, v mezistaničních úsecích ve volném výkopu hloubky 100 cm s výstražnou fólií (dodávka a pokládka kabelů je součástí PS SZZ – po vjezdové návěstidla – a dále do trati TZZ, výkopy PS SZ). Z důvodu ochrany před účinky blesku nesmí být žádné uzemnění položeno do kabelové kynety, ve které jsou uloženy kabely SZZ, i když to TNŽ 34 2609 připouští.

Vybudováno bude nové PZS reléového typu na přejezdu P8051 podle rozhodnutí DÚ, které bylo vydáno 29.11.2013. Přejezd bude osazen dvěma výstražníky s celými závory délkou 7,50 m. Jeden výstražník, označený „A“ ve směru od asfaltové silnice bude mít jednu světelnou skříň a druhý, označený „B“ ve směru nebezpečných komunikací (z areálu vlečky DEZA, a. s.)

dvě. Technologie PZS bude umístěna v RD v blízkosti přejezdu jehož dodávka a montáž jsou součástí tohoto PS. Jeho umístění splňuje požadavky na rozhledové poměry přejezdu. Napájení RD bude provedeno ze zdroje SZ. Kontrolní a ovládací prvky PZS budou umístěny na JOP v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Označení přejezdu bude ponecháno – PZS „B“.

Nová technologie SZZ bude umístěna v rekonstruovaných místnostech výpravní budovy. Kabelová místnost je navržena do místnosti OP35 (bývalá místnost lampárny), místnost napájení do místnosti OP41 (původně sklad PHM) v části výpravní budovy blíže ke kolejím. Vlastní SÚ bude umístěna v místě, které vznikne stavební úpravou místností OP45 až 47 (původní místnost komerčních pracovníků, šatny a dílny SSZT) v části výpravní budovy vzdálenější od kolejíště. Místnosti napájení a SÚ budou vybaveny klimatizací a ASHS. Stávající DK bude stavebně upravena a nově v ní bude umístěno JOP.

Technologie RZZ umístěná ve stávající SÚ bude po dobu stavebních postupů použita jako provizorní zabezpečovací zařízení. Po dobu stavebních úprav DK bude zřízena provizorní DK v sousední místnosti OP29 (dnes využívané jako šatna). Ve stávající místnosti OP49 (dnes místnost napájecích stojanů) bude zřízena dílna SSZT s pracovištěm údržby, v místnosti OP48 (měniče) bude příruční sklad a místnosti OP51 a OP52 (předsíní a akumulátorovna) budou upraveny na šatnu SSZT – počítáno bude s obsazením dvěma pracovníky SSZT OŘ Olomouc.

Hlavní napájení SZZ bude provedeno v rámci PS části silnoproudá technologie z rozvodu 6 kV. Rozvaděč zabezpečovacího zařízení (RZZ) bude umístěn v místnosti rozvodny nn - OP44 - v sousedství SÚ.

PS bude členěn na části PS 03-28-01.1 Definitivní SZZ, PS 03-28-01.2 Provizorní SZZ a PS 03-28-01.3 Klimatizace technologických místností.

Technické řešení a náplň **PS 03-28-01.1** bylo upraveno v rámci aktualizace PD na meziříčském zhlaví ŽST Lhotka nad Bečvou v souladu s navrženými úpravami kolejového řešení – upraveny jsou polohy a počet venkovních prvků SZZ. S ohledem na zajištění viditelnosti návěstidel bylo navrženo (po provedení rozboru viditelnosti návěstidel s ohledem na prodloužení staničních kolejí do pravostranného oblouku) umístění odjezdových návěstidel S1, S2 a S3 na návěstní lávce (její vybudování je náplní SO 03-19-02), vjezdová návěstidla a seřaďovací návěstidla ve funkci označníků budou vysunuta směrem do trati a umístěna v normou požadované vzdálenosti od upraveného trakčního dělení. Upraveno bylo technické řešení ovládání přejezdu v km 21,815 a rozmístění seřaďovacích návěstidel. Umístění výstražníků bylo upraveno tak, aby byly dodrženy normou požadované vzdálenosti výstražníků od osy koleje a okraje komunikace, úprava které je navržena v rámci SO 03-18-04 (nové umístění výstražníků bylo projednáno s DÚ).

V **PS 03-28-01.2** bylo dohodnuto na výrobní poradě řešení překládky stávajících kabelů SZ a ZZ v prostoru nově budovaného mostu v km 21,847 (SO 04-19-01) jejich vyvěšením (např. na dřevěné sloupy).

PS 03-28-01.3 žst. Lhotka nad Bečvou, klimatizace technologických místností

Projekt řeší klimatizaci v místnostech s technologií v objektu žst. Lhotka nad Bečvou, klimatizace technologických místností / místnost napájení, stavební ústředna/.

Tyto místnosti budou klimatizovány prostřednictvím klimatizačních zařízení se systémem - chlazení / topení – systém split, multisplit. Výkon jednotek je navržen dle dostupného zadání – nutno po stanovení cílové technologie vybavení místnosti provést aktualizaci výpočtu dle ČSN. Požadovaný rozsah teploty v místnostech +18 až +27°C. Stavební ústředna bude osazena dvěma sestavami o složení jedna venkovní jednotka a jedna vnitřní jednotka / podstropní provedení/. Místnost napájení bude osazena jednou sestavou o složení jedna venkovní jednotka a jedna vnitřní jednotka / podstropní provedení/.

Stavební ústředna s výkonem 2x - Qch – 1,5-7,5 kW, el. příkon 2,28kW/230V, místnost napájení 1x - Qch – 1,5-7,5 kW, el. příkon 2,28kW/230V. Hlavní el. přívody jsou přivedeny k venkovním jednotkám. Venkovní kondenzační jednotky jsou umístěny na obvodové stěně objektu s osazením na ocelových konzolách, jež jsou součástí dodávky. Vlastní propojení mezi jednotkami je prostřednictvím izolovaného potrubí a el. vodiči – kabely – vedenými částečně

v ochranných lištách. Jednotky lze provozovat celoročně. Pro přenos je použito chladivo R410A. Jednotky pracují v automatickém režimu, bez nutnosti obsluhy s možností stádání alt. souběžný provoz. Poruchy se signalizací jednotek je případně možno přenášet do centrálního dispečinku, který bude mít dohled nad zabezpečovacím zařízením. Od vnitřních jednotek je nutno zajistit trvalý odvod kondenzátu do odpadu.

Max. el. příkon pro sestavy jednotek novostavby 6,9 kW, soudobost 4,6 kW.

PS 05-28-01 žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ

V rámci tohoto PS bude provedena úvazka stávajícího SZZ na nově budované TZZ. Doplněné skříňe (stojany) budou umístěny ve volných pozicích ve SÚ žst. Valašské Meziříčí.

Provozní soubor bude členěn na dvě části PS 05-28-01.1 žst. Valašské Meziříčí, úvazka TZZ a PS 05-28-01.2 žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ.

5.2.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 02-28-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ

PS 04-28-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ

V rámci těchto PS bude provedena výstavba TZZ AB elektronického typu. Kabelová trasa PS 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 náplní PS „SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou“. Počet navržených oddílů AB bude odpovídat dnešnímu, upraveny budou km polohy návěstních bodů v závislosti na kolejovém řešení železniční trati, viditelnosti návěstidel, délce traťových úseků a požadavkům na výhledový stav.

Součástí PS 02-28-01 bude výstavba nového PZS reléového typu na přejezdu v km 18,889 podle rozhodnutí DÚ, které bylo vydáno 29.11.2013. Přejezd bude osazen dvěma výstražníky s celými závorami délky 4,25m. Oba výstražníky, označeny „A“ a „B“ budou mít jednu světelnou skříň. Technologie PZS bude v RD v blízkosti přejezdu, jehož dodávka a montáž jsou náplní PS 02-28-01. Jeho umístění splňuje požadavky na rozhledové poměry přejezdu. Napájení RD bude provedeno z rozvodu 6kV. Kontrolní a ovládací prvky PZS budou umístěny na JOP v DK ŽST Lhotka nad Bečvou. Označení přejezdu bude ponecháno – PZS „D“.

PS budou opět členěny na části Definitivní TZZ a Provizorní TZZ. Jako provizorní TZZ bude do doby aktivace definitivního TZZ použit stávající AB.

Technické řešení a náplň PS 02-28-01 zůstává v souvislosti s aktualizací PD nezměněno v rozsahu zpracovaném v PD z února 2014, v PS 04-28-01 byla zkrácena délka oddílů AB před vjezdovými návěstidly ŽST Lhotka nad Bečvou s ohledem na úpravu jejich umístění.

5.2.3 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 03-28-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS

V rámci tohoto PS bude provedena montážní a provoznětechnologická příprava pro dálkové ovládání z CDP Přerov a pro evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System - ETCS).

V prostorovém uspořádání SÚ ŽST Lhotka nad Bečvou je počítáno s místem pro umístění skříní ETCS a DOZ a v napájecích obvodech s jejich napájením (příkonová rezerva cca 3kVA).

ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

5.2.4 Kabelizace včetně přenosových systémů

PS 02-14-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel

PS 04-14-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel

Stávající stav

Podél tratě je veden stávající dálkový kabel DK15 a traťový kabel typu TKK 8, na kterém jsou provozovány jak sdělovací okruhy, tak zabezpečovací zařízení autobloku. Kabel je již dávno za dobou své životnosti.

Nový stav

Nový traťový kabel bude položen v úseku technologická budova Valašské Meziříčí až do výpravní budovy Hustopeče nad Bečvou. Bude použito kabelu typu TCEPKPFLEZE 15XN 0,8 – kabel bude s dvojitým pláštěm a ochranou proti vnikání vlhkosti. Hlavní kabelová trasa bude vedena po drážních pozemcích a je určena pro kabely sdělovací, zabezpečovací a ve stanici Lhotka nad Bečvou budou přiloženy i kabely nn s normovanou odstupovou vzdáleností. Zemní práce hlavní kabelové trasy budou provedeny v rámci traťového kabelu.

S traťovým kabelem budou do výkopu uloženy dvě trubky HDPE pro optický kabel a druhá trubka bude rezervní. Ukončení traťového kabelu bude provedeno celým profilem ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních 19“ 600 mm x 600 mm výšky 42U na zářezových pásčích. Výpichy z traťového kabelu budou provedeny kabelem 5XN0,8 do domků u přejezdů pro venkovní telefonní objekt na domku PZS a telefony v domcích PZS.

V Hustopečích nad Bečvou bude do výkopu hlavní kabelové trasy přiložena trubka HDPE do spínací stanice SpS a rozvodny 6kV.

PS 02-14-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel

PS 04-14-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel

Stávající stav

V daném úseku tratě se žádné optické sítě nenachází.

Nový stav

Diagnostický optický kabel bude v celém úseku použit s 72ti vlákny a bude zafouknut do připravené hlavní trubky HDPE 40/33 položené s TK – dimenze dle písemného požadavku TUDC. Optický kabel bude určen pro přenosy a kontroly sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Vývody budou provedeny ve stanicích Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Ukončení optického kabelu bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních na optických rozvaděčích. 12 vláken (z každého směru) určených pro zabezpečovací zařízení bude ve sdělovací místnosti provaženo a pomocí místního optického kabelu přivedeno do místnosti určené pro zabezpečovací zařízení a tam ukončeno. Spojky na optickém kabelu budou umístěny v podzemních kabelových komorách, kde budou ponechány i rezervy na optickém kabelu. Kabelové rezervy jsou plánovány i ve sdělovacích místnostech před vlastním ukončením.

V žst Hustopeče nad Bečvou bude do připravené trubky zafouknut optický kabel 12 vláken do spínací stanice a rozvodny 6kV pro potřeby silnoproudu a DŘT.

PS 03-14-01 žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace

Stávající stav

Stávající místní kabely jsou vedeny k venkovním telefonním objektům, do bývalého stavědla St.1, odtud do objektu „Styčná“ a do areálu DEZA. Kabely budou dotčeny pracemi na železničním spodku.

Nový stav

Místní kabelizace v žst. Lhotka nad Bečvou řeší kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocného stavědla PSt1, elektromagnetických zámek a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu stanice Lhotka nad Bečvou. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti žst. Lhotka

nad Bečvou ve společné kabelové skříni 19" výšky 42U na zářezových pásčích. Bude použito kabelů čtyřkovaných, plněných se žilami o průměru 0,6. Pro uložení místních a traťových kabelů v žst. bude využito kabelovodu. Je uvažováno s novým sdělovacím kabelem do DEZA, a.s, který se na hranici pozemku ČD napojí na stávající kabel v nové kabelové skříni. Do DEZA jsou v provozu dvě telefonní linky od výpravčího žst. Lhotka nad Bečvou.

Pro potřeby silnoproudu budou provedeny rozvody místních optických kabelů k rozvaděčům EOv a rozvaděčům osvětlovacích věží.

PS 06-14-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení

Stávající stav

V daném úseku tratě není v provozu žádné přenosové zařízení.

Nový stav

Na novém DOK se vybuduje nový přenosový trakt SDH. V železniční stanici Valašské Meziříčí se navrhuje výměna stávajícího SDH za nový (4xSTM 16, 2xSTM 4, 2xSTM 1 a karty 42xE1, 10xEthernet, switch s 24 porty). Vyšetřené SDH z Valašského Meziříčí bude použito v žst. Lhotka nad Bečvou. Nové SDH se vybuduje v žst. Hustopeče nad Bečvou. Výbava bude zahrnovat modul IP, který bude doplněn malým inteligentním switchem (cca 16 portů). V objektech bude připraveno toto rozhraní pro připojování zařízení CCTV, EZS, EPS, Rozhlas, MRS a rovněž pro připojení účastníků datové sítě ČD. Každá uzlová stanice bude vybavena rovněž modulem rozhraní E1 (železniční stanice 8xE1). Uzlové stanice SDH budou doplněny multiplexem s příslušnými typy a počty telefonních, resp. datových kanálových rozhraní. V žst. Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou se navrhuje vybudování SDH STM 1 do spínací stanice, měnirny a rozvodny 6kV.

Umístění přenosového zařízení v jednotlivých stanicích bude ve sdělovacích místnostech a datové skříni 19" 600x600mm 42U. Napájení bude zajištěno z podružného silového rozvaděče určeného pro sdělovací zařízení.

5.2.5 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 03-14-02 žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou je v provozu zapojovač typu Alfa Inoma umístěný v datové skříni 27U ve sdělovací místnosti. Rozvody jednotného času a podružné hodiny jsou za dobou své životnosti. Řízení jednotného času je provedeno ze žst. Hranice na Moravě.

Nový stav

V rámci sdělovacího zařízení bude provedeno nové připojení venkovních telefonních objektů v žst. Lhotka nad Bečvou do stávajícího zapojovače. Ve stanici budou zřízeny hlavní hodiny s přijímačem DCF signálu a nové rozvody jednotného času včetně výměny podružných hodin. V opravovaných technologických prostorách je uvažováno s novou strukturovanou kabeláží.

PS 03-14-03 žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou není v provozu žádný systém ASHS. Technologické místnosti jsou chráněny zařízením EPS s požární ústřednou typu MHÚ 109 umístěnou na zdi v dopravní kanceláři. Vzhledem ke stavebním úpravám výpravní budovy a změnám v umístění technologie budou stávající rozvody a požární hlásiče demontovány.

Nový stav

V žst. Lhotka je navrženo zařízení ASHS, které má chránit vytypované technologické místnosti před účinky požáru. Jedná se o následující místnosti:

- stavědlová ústředna
- stavědlová ústředna - napájení

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo NOVEC. Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod s tryskami.

Ústředna ASHS bude připojena na stávající ústřednu EPS typu MHU 109 umístěnou v dopravní kanceláři. V ostatních technologických prostorách budou rozvody EPS včetně požárních hlásičů provedeny nově. Napojení na stávající ústřednu EPS bude zachováno. Signalizace o stavu ASHS bude přivedena k výpravčímu a bude připraveno pro dálkové ovládání.

PS 03-14-04 žst. Lhotka nad Bečvou, EZS

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou není v provozu žádný systém EZS.

Nový stav

V rámci stavby bude ve výpravní budově žst. Lhotka nad Bečvou instalován nový systém elektrické zabezpečovací signalizace – EZS.

Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti a hlídané prostory (sdělovací místnosti, stavědlová ústředna a rozvodna nn apod.) budou zabezpečeny duálními čidly a magnety na oknech a dveřích. Navržené prvky EZS budou v provedení pro 3. kategorii. Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude pomocí přenosového zařízení zajištěn přenos informace o nepovoleném vstupu přímo na místě výpravčímu a bude připraveno pro dálkové ovládání do Valašského Meziříčí a výhledově na CDP Přerov.

5.2.6 Informační zařízení

PS 03-14-05 žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou je v provozu rozhlasové zařízení typu Inoma s blokem RRÚ a výkonovým zesilovačem. Je provedeno ozvučení nástupiště, prostor před výpravní budovou u kolejiště a vstupní hala. Rozvody rozhlasu a reproduktory jsou za dobou své životnosti.

Nový stav

V železniční stanici Lhotka nad Bečvou bude upraveno rozhlasové zařízení pro cestující i pro dálkové ovládání. Rozhlasová ústředna bude stávající - umístěná ve sdělovací místnosti v kabelové skříni 19" 27U. Upraveny budou rozvody na nástupišti včetně nových reproduktorů. Reproduktory budou na nástupišti umístěny na sklápěcích stožárech osvětlení. Reproduktory budou zapojeny do jedné výkonové větve. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLE 3XN0,8 uloženými ve stejné trase jako kabely osvětlení nástupiště, ale samostatně v chrániče a kryty výstražnou fólií. Stávající reproduktory na budově a v čekárně budou vyměněny za nové. Ovládání rozhlasu pro cestující bude místní - výpravčí a dálkové - s možností využití přenosového zařízení ze žst. Valašské Meziříčí. Z ovládací stanice bude použito systému automatického hlášení s propojením na graficko-technologickou nastavbu dálkového ovládání.

Napájení bude provedeno z podružného rozvaděče pro sdělovací zařízení samostatným vývodem ze zálohované sítě.

U vstupu do výpravní budovy se uvažuje se zřízením digitálních hlasových majáček pro nevidomé a slabozraké, které budou součástí rozhlasového zařízení. Rovněž při vstupu do podchodu, jak od výpravní budovy, tak z nástupiště, budou umístěny nové digitální hlasové majáčky.

PS 03-14-06 žst. Lhotka nad Bečvou, informační zařízení

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou není v provozu žádný informační systém.

Nový stav

V žst. Lhotka nad Bečvou se uvažuje se zjednodušeným informačním systémem tvořený mikropočítačem, jednou odjezdovou tabulí a dvěma nástupištními tabulemi. Mikropočítač bude umístěn ve sdělovací místnosti. Odjezdový informační panel bude umístěn v hale bude jednostranný se čtyřmi řádky a na nástupišti budou umístěny dvě oboustranné dvouřádkové tabule na konstrukci se stříškou – k jedné nástupištní hraně jedna tabule. Propojení tabulí s počítačem bude provedeno datovým a napájecím kabelem. Kontrola informačního systému bude na monitoru v dopravní kanceláři a zařízení bude připraveno pro dálkové ovládání.

PS 03-14-07 žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou není v provozu žádný kamerový systém.

Nový stav

V železniční stanici je navrženo budoucí rozmístění 2 ks kamer na konci nástupišť nastavených proti sobě na jednu nástupištní hranu a umístění kamery v podchodu a v hale. V případě instalace kamerového systému se uvažuje s umístěním technologického počítače a záznamového zařízení ve sdělovací místnosti. Jednotlivé kamerové body budou propojeny se sdělovací místností datovým a napájecím kabelem. K uložení kabelů kamerového systému bude využita kabelová trasa pro rozhlasové kabely. Kontrola kamerového systému bude prováděna na monitoru v dopravní kanceláři a zařízení bude připraveno pro dálkové ovládání.

5.2.7 Rádiové spojení

PS 03-14-08 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS, TRS

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou je v provozu radiový systém TRS i MRS. Zařízení je umístěno ve sdělovací místnosti na zdi. Ovládací prvky jsou umístěny na stole výpravčího v dopravní kanceláři.

Nový stav

Stávající zařízení TRS a MRS bude zachováno. Budou provedeny drobné úpravy anténního systému, které budou vyvolány opravou střechy. Další úpravy jsou uvažovány s přemístěním ovládacích prvků do provizorní dopravní kanceláře a vrácení zpět do definitivní dopravní kanceláře.

5.2.8 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 06-14-02 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ

V první fázi bude ovládání sdělovacího zařízení navrhováno ze žst. Lhotka nad Bečvou a výhledově je možné ovládání od výpravčích ze žst. Valašské Meziříčí nebo od dispečerů z CDP Přerova. Bude využito nového optického kabelu a přenosového zařízení.

SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

5.2.9 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

V současné době je na elektrodispečinku v Přerově v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí

počítačový systém. V žst. Valašské Meziříčí, Lhotka nad Bečvou a ve SpS Hustopeče nad Bečvou jsou v provozu programovatelné automaty typu Tecomat NS-950, které svými parametry nevyhovují náročnějším požadavkům na přenosová zařízení a jejich výroba již byla ukončena. Ve staniční transformovně 6kV Hustopeče nad Bečvou je osazena telemechanika Tecomat TC 700, která bude v rámci příslušného provozního souboru rekonstruována. Telemetrická zařízení jsou v systému řízení určena pro sběr signálů a ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDR) 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):

- **PS 01-05-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, SpS – zařízení DŘT** (ovládaná technologie SPS, DOÚO)
- **PS 01-05-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV – úprava DŘT** (ovládaná technologie STS6kV)
- **PS 03-05-01 žst. Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT** (ovládaná technologie R6kV, DOÚO)
- **PS 05-05-01 žst. Valašské Meziříčí, zařízení DŘT** (ovládaná technologie R6kV, DOÚO, EPZ)

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 „**PS 06-05-01 ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému**“ bude provedeno:

- 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.

PS 03-05-02 žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC

V rámci tohoto objektu bude realizována dálková diagnostika technologických systémů – osvětlení a EOv v žst. Lhotka nad Bečvou. Dále i možnost sběru dat od jednotlivých elektroměrů.

5.2.10 Silnoproudá technologie el. stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zab. zař. (NTS, STS, TTS)

PS 03-08-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV

Stávající stav

Rozvodna 6 kV je umístěna v samostatné rohové místnosti ve výpravní budově. V rozvodně je umístěn rozvaděč 6 kV, rozvaděč RZS, rozvaděč osvětlení RO.

Nový stav

V rámci plánované akce dojde ke zrušení stávajícího rozvaděče osvětlení RO. Nový rozvaděč RO bude vybudován v nové rozvodně NN. Dále dojde k rozšíření stávajícího rozvaděče RZS.

Podružné měření odběrů bude realizováno dle standardů SŽE.

Dále bude na vnější stěně rozvodny 6 kV vybudována 3f. přívodka pro možné napojení mobilního dieselagregátu – ZZEE.

5.2.11 Provozní rozvod silnoprůdu

PS 03-07-01 žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou není samostatná rozvodna NN. Rozvaděče NN jsou umístěny v rozvodně NN trafostanice 250 kVA, v rozvodně 6 kV, na výpravní budově a v prostorách kolejiště.

Nový stav

V rámci stavebních úprav bude ve stávající výpravní budově v 1.NP naproti stávající rozvodně 6 kV zřízena samostatná rozvodna NN.

V rozvodně NN bude umístěn skříňový hlavní rozvaděč RH, dále skříňový rozvaděč osvětlení RO, skříňový rozvaděč osvětlení ze zálohované sítě RO-ZS, integrační koncentrátor INK pro DDTS ŽDC a záložní zdroj UPS pro ovládací obvody CENTRAL STOP a TOTAL STOP.

V rozvodně je provedeno hlavní pospojování, součástí objektu je samostatná skříňka hlavního pospojování s uzemňovací svorkovnicí MEB, propojena na soustavu uzemnění.

PS 03-07-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA

Stávající stav

Trafostanice 250 kVA je umístěna na parc. č. 170 v blízkosti výpravní budovy. Je napojena kabelem 22 kV 3x22AXEKCEY 1x120 mm² ze sekčního odpínače 22 kV ze sítě ČEZu. V samostatném kiosku je umístěn rozvaděč 22 kV, transformátor 22/0,4 kV 250kVA (TR), rozvaděč NN – RH1. V rozvaděči RH1 je provedeno nepřímé měření celkového odběru a jsou z něj realizovány měřené kabelové vývody pro část žst. Lhotka nad Bečvou. MTP neodpovídají stávajícímu stavu. Sjednané hodnoty odběru s ČEZem jsou překračovány.

Nový stav

Výměna stávajících sad MTP 400/5 za nové sady MTP 250/5.

Úpravy rozvaděče RH1 – vývody pro hlavní rozvodny NN, do rozvaděče RZS a napojení sousedních bytových objektů. Dovybavení pro možnost dálkového přenosu dat.

Navýšení stávajícího sjednaného odběru o 30 kW.

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

5.2.12 Železniční svršek a spodek

SO 02-16-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční spodek

Stávající stav

Tento stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního spodku v definičním úseku DÚ 10 v km 16,034 – 20,418.

Dráha je vedena v širé trati v mírném náspu a v rovinatém terénu. Odvodnění je tvořeno drážními příkopy, případně svedeno na terén. Stávající příkopy jsou zanesené a neodpovídají normovým požadavkům. Stávající drážní těleso včetně odvodnění se již v současné době nachází na cizích pozemcích nebo v těsné blízkosti hranice drážních pozemků.

V řešeném úseku se nachází 13 propustků a 2 mosty.

Zemní pláň je tvořena ulehými štěrky s příměsí jemnozrnných zemin a jíly, konstrukční vrstva z písku byla zastižena pouze v jedné sondě v koleji č.1. Dle výsledku geotechnického průzkumu lze usuzovat v celém úseku stavby, že historicky těleso dráhy nebylo budováno v plném profilu pro obě koleje.

Nový stav

V rámci stavebního objektu je řešena sanace pražcového podloží dle výsledků geotechnického průzkumu včetně odvodnění zemní pláně a tělesa železničního spodku.

Na základě poznatků získaných předběžným geotechnickým průzkumem pražcového podloží bylo provedeno rozdělení zkoumaného úseku trati na kvazihomogenní bloky, ve kterých jsou stanoveny jednotná opatření pro sanaci. Sanace je navržena ve třech skladbách pražcového podloží (vztaženo k ložné ploše pražce):

Typ 2.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- minerální směs z fr. 0/32mm, tl. 250mm
- zhutněná zemní pláň

Typ 3.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- štěrkodrt' fr. 0/32mm, tl. 300mm
- výztužná geomříž
- zhutněná zemní pláň

Typ 6.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- štěrkodrt' fr. 0/32mm, tl. 250mm
- zlepšená zemní pláň o mocnosti 420mm po zhutnění

Zesílená konstrukce pražcového podloží bude zřízena u mostů a rámových propustků v minimální délce přechodových oblastí min. 7m + výběh 5m, u přejezdu v ev. km 18,889 je navržena délka přechodové oblasti 10m. ZKPP je navržena ve dvou skladbách:

Typ Z2.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- minerální směs z fr. 0/32mm, tl. 500mm
- zhutněná zemní pláň

Typ Z4.1.

- kolejové lože – štěrk fr. 32/63mm, tl. 350mm
- minerální směs z fr. 0/32mm, tl. 500mm
- zlepšená zemní pláň o mocnosti 420mm po zhutnění

Odvodnění je řešeno dle možností vyústěním na svah a drážními příkopy vedenými vně obou traťových kolejí. Trativody jsou navrženy lokálně v oblasti přejezdu v ekm 18,889 a u koleje č.1 v km 19,757 -19,897 se zaústěním do drážního příkopu.

V případě, že nelze odvést srážkovou vodu z drážního tělesa a ze zemní pláně do otevřených příkopů se zajištěným odtokem do vodoteče, jsou navrženy nezpevněné příkopy s funkcí vsakování resp. odpařování. Zpevnění dna příkopu je navrženo v úseku trati, kde si to

vyžádá podélný sklon dna příkopu menší než 4‰ a kde lze zaústit otevřené příkopy do rekonstruovaných propustků a mostních objektů.

SO 03-16-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční spodek

Stávající stav

Tento stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního spodku v definičním úseku DÚ F1 v km 20,418 – 21,883.

Odvodnění kolejí hlavních a kolejí v sudé a liché skupině je tvořeno soustavou trativodů a svodného potrubí a stávajících šachet, které jsou na meziříčské straně svedeny do kanalizačního sběrače společnosti DEZA a.s. v km cca 21,520. Odvodňovací zařízení kolejiště SŽDC a vlečky DEZA je historicky provázáno. Zemní pláň je v hlavních kolejích tvořena ulehými štěrky s příměsí jemnozrnných zemin a jíly.

Nový stav

V rámci stavebního objektu je řešena sanace pražcového podloží dle výsledků geotechnického průzkumu, včetně odvodnění kolejiště a nástupiště.

Na základě poznatků získaných předběžným geotechnickým průzkumem pražcového podloží bylo provedeno rozdělení zkoumaného úseku trati na kvazihomogenní bloky. Sanace je navržena v hlavních kolejích ve dvou skladbách pražcového podloží, a to typ 2.1. s použitím konstrukční vrstvy z minerální směsi a typ 6.1. s použitím konstrukční vrstvy ze štěrkodrti s výztužným prvkem a zlepšení zeminy zemní pláň směsnými pojivy.

Rekonstrukce pražcového podloží je řešena v hlavních a předjízdových kolejích a pod nově vkládanými výhybkami. V předjízdových kolejích bude v PD použita shodná konstrukce pražcového podloží jako v hlavních kolejích, pod odbočnými výhybkami do ostatních staničních kolejí je uvažována konstrukce typu 3.1, tj. s použitím konstrukční vrstvy ze štěrkodrti s výztužným prvkem.

V km 20,815, tj. v místě podchodu (přístup k nástupišti), bude zřízena ZKPP typu Z2.1 a Z4.1 s použitím minerální směsi, v koleji č.2 bude provedeno i zlepšení zeminy zemní pláň.

Pod výhybkami č. 1 a 2 bude, v celé jejich délce a s přesahem za ně, zřízena ZKPP (kvůli umístění přejezdu a mostního objektu) pro zachování jednotných vrstev pod výhybkami.

Odvodnění železničního spodku ve stanici bude zajištěno soustavou trativodů, svodného potrubí a šachet. Stávající rozhraní trativodů z pohledu spádování stanice v km 21,195 je zachováno, nově navržené podélné trativody mezi kolejí 1-3 a 2-4, podél matečních kolejí na obou zhlavích včetně svodných potrubí jsou na hustopečském záhlaví stanice zaústěny cca v km 20,272 do příkopu vlevo trati (evidován jako vodní tok), na meziříčské straně jsou napojeny do kanalizačního sběrače společnosti DEZA a.s. v km 21,520.

Další rozhraní je v km 21,717, podélné trativody vedené vně hlavních kolejí jsou odsud spádovány do stanice a přes svodná potrubí jsou zaústěny do kanalizačního sběrače v km 21,520. Zástupce společnosti DEZA a.s. dal na místním šetření dne 23.10.2013 souhlas k napojení, plocha určená k odvodnění je zachována. Od km 21,717 jsou podélné trativody vně kolejí č.1 a 2 zaústěny do vodního toku.

Návrh odvodnění ve stanici bude respektovat stávající systém odvodnění a jeho funkčnost bude zachována.

Odvodnění nástupiště je svodným potrubím zaústěno v km 20,870 do vrcholové šachty svodného potrubí mezi kolejí 2-4, které je zaústěno do otevřeného příkopu v km 20,272.

V rámci úprav stanice bude upravena i vlečková kolej Vlečky RSM Olomouc, ŽST Lhotka nad Bečvou, dříve označovaná jako kolej č. č.14. Ta bude prodloužena o 66 m. V prodloužení vlečkové koleje budou v rámci objektu – vně po obou stranách koleje - uloženy betonové panely v šířce 1,5m a délce 73 a 88m.

SO 04-16-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční spodek

Stávající stav

Tento stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního spodku v definičním úseku DÚ 12 v km 21,883 – 24,039.

Daný úsek trati je v záhlaví stanice vedený v rovinatém terénu, dále přechází do mírného náspu. Odvodnění je tvořeno drážními příkopy nebo svedeno na terén. Stávající příkopy jsou zanesené a neodpovídají normovým požadavkům. V řešeném úseku se nachází 7 propustků a 3 mosty.

Zemní plán je tvořena ulehými štěrky s příměsí jemnozrnných zemin a jíly, v koleji č.1. jsou lokálně zastiženy uhlé písků s jemnozrnnou zeminou.

Nový stav

V rámci stavebního objektu je řešena sanace pražcového podloží dle výsledků geotechnického průzkumu včetně odvodnění zemní pláň a tělesa železničního spodku v km 21,883 - 24,038.

Na základě poznatků získaných předběžným geotechnickým průzkumem pražcového podloží bylo provedeno rozdělení zkoumaného úseku trati na kvazihomogenní bloky. Sanace je navržena v hlavních kolejích ve dvou skladbách pražcového podloží, a to typ. 2.1 s použitím konstrukční vrstvy z minerální směsi a typ 6.1 s použitím konstrukční vrstvy ze štěrku a zlepšení zeminy zemní pláň směsnými pojivy.

Zesílená konstrukce pražcového podloží bude zřízena u mostů a rámových propustků v minimální délce přechodových oblastí min. 7m + výběh 5m. Je navržena ZKPP typu Z2.1 s použitím minerální směsi a typu Z4.1 stejně s minerální směsí a navíc se zlepšením zeminy zemní pláň.

Odvodnění je řešeno drážními příkopy a lokálně podélnými trativody.

V km 23,478 -24,038 je podélný trativod mezi kolejí č.1 a výtažnou kolejí, která zde pokračuje ze žst. Valašské Meziříčí – zaústění do propustku v ekm 23,478.

Obecně je koncepce řešení shodná jako v DÚ 10. V případě, že nelze odvést srážkovou vodu z drážního tělesa a ze zemní pláň do otevřených příkopů se zajištěným odtokem, jsou navrženy nezpevněné příkopy s funkcí vsakování resp. odpařování. Zpevnění dna příkopu je navrženo v úseku trati, kde si vyžádá podélný sklon dna příkopu menším než 4‰ a kde lze zaústit otevřené příkopy do rekonstruovaných propustků a mostních objektů.

SO 02-17-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční svršek

Stávající stav

Rekonstrukcí dotčený úsek se nachází dle zadání v km 16,034 – 20,341 trati Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě. Poloměry směrových oblouků jsou v rozmezí hodnot 951-1008m, koleje v daném úseku stoupají ve sklonech 0,32‰ – 4,31‰. Osová vzdálenost 1. a 2. traťové koleje – 4050mm. V rekonstruovaném úseku je zřízená bezстыková kolej, traťová rychlost 80km/h. Konstrukci železničního svršku tvoří kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB6, rozdělení pražců „e“. Mocnost štěrku lože se pohybuje v rozmezí 0,25m – 0,90m pod spodní hranou pražce, převážně silně znečištěné již pod pražcem.

Nový stav

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku v traťovém úseku TÚ 2361 Hranice na Moravě (mimo) – Vsetín (mimo) v definičním úseku, jehož km poloha je nově upravena v souladu s navrženým kolejovým řešením:

DÚ 10 Hustopeče n.Beč. – Lhotka n.Beč. km 16,034 – 20,418

Návrh směrového řešení zohledňuje požadavek investora na maximalizaci traťové rychlosti při zachování hranice drážních pozemků a požadavky na rekonstruované objekty a zařízení navazujících profesí.

Výchozím požadavkem investora je dle rychlostního profilu zvýšit traťovou rychlost v zadaném úseku na $V=135\text{km/h}$ pro klasické soupravy a $V_k=160\text{ km/h}$ pro soupravy s naklápěcí skříní.

Směrové a výškové řešení obou traťových kolejí je navrženo pro rychlost $V_{100}=135\text{km/h}$, $V_{130}=140\text{km/h}$, $V_{150}=150\text{km/h}$ a $V_k=160\text{km/h}$.

Směrové oblouky jsou navrženy v rozmezí hodnot poloměrů $R=1050\text{m} - 6500\text{m}$, kolej č. 1 a 2 stoupá ve sklonech $0,150\text{‰} - 4,390\text{‰}$. Omezujícími prvky při řešení sklonových poměrů byly v době zpracování návrhu nivelety kolejí objekty propustků, mostů a silničního nadjezdu v km 20,300. Osová vzdálenost je optimalizována na hodnotu 4000mm, kolej bezстыková, budou zřízeny nové LISy v navržených polohách.

Soustava železničního svršku použita v traťových kolejích: kolejnice délky 75 metrů tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W14 a rozdělením pražců „u“. Kolejové lože z kameniva B I frakce 31,5/63mm, tl. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

SO 03-17-01 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 meziříčském 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. V ostatních dopravních kolejích je rychlost 40km/h.

Do kolejí SŽDC je zaústěno kolejiště vlečky DEZA v km 20,420 výhybkou č. 27 do koleje č.4, v km 21,359 výhybkou č. 14 do koleje č.8 a v km 21,451 ZV č.8 do koleje č.6a.

Koncovým stykem výhybky č.8 je v km 21,421 do celostátní dráhy zapojena vlečka Vlečka RSM Olomouc, ŽST Lhotka nad Bečvou, dříve značená jako kusá kolej č.14.

Nový stav

Kolejové řešení respektuje požadavek na maximalizaci traťové rychlosti v hlavních kolejích a zohledňuje požadavek na dosažení maximálních užitečných délek kolejí v sudé skupině.

Definiční úsek: DÚ F žst. Lhotka nad Bečvou: km 20,418– 21,883

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena rekonstrukce hlavních (1,2) a předjízdných (3,4) kolejí v celé délce, rekonstrukce obou kolejových zhlaví včetně přípojí do navazujících dopravních a manipulačních kolejí (6, 8, 10, 5, 7, 4a, 14). Na meziříčském zhlaví je v hlavních kolejích dvojitá kolejová spojka nahrazena kolejovými spojkami JKS 1-2, kde výhybka č. 2 je transformována 1:14-760(6300,000/864,393)-I a JKS 3-5. Stávající křižovatkové výhybky č. 11 a 13 jsou odstraněny, nově je vložena křižovatková výhybka č. 11 pro připojení vleček DEZA a ČD. Konstrukce obou zhlaví je navržena s jednoduchými výhybkami.

Do kolejového řešení je zapracována redukce postradatelných kolejí a výhybek dle návrhu postradatelnosti kolejí železniční infrastruktury v žst. Lhotka nad Bečvou, které vydal SŽDC, GŘ – OZŘP. Koleje č. 5 a 7 jsou řešeny jako kusé manipulační se zapojením do meziříčského zhlaví. V nové dispozici kolejí je zahrnuto zrušení kusé manipulační koleje 4b v celé délce, zrušení výhybek č. 23, 26, 30 a zrušení kolejového propojení mezi výhybkami D64a/b – 14- třetí místo zapojení vlečky DEZA do celostátní dráhy.

Jsou zachovány dvě místa napojení vlečky DEZA do celostátní dráhy, na hustopečské straně výhybkou č. 24, vloženou do dopravní koleje č. 2 a na meziříčském zhlaví je zapojena do koleje č.6 začátkem křižovatkové výhybky č.11. Stykem křižovatkové výhybky č.11 v odbočné větvi je do celostátní dráhy zapojena vlečka RSM Olomouc, ŽST Lhotka n. Bečvou - dříve značená jako kusá kolej č.14.

Směrové a výškové řešení hlavních kolejí v žst. Lhotka nad Bečvou je navrženo pro rychlost $V_{100}=135\text{km/h}$, $V_{130}=140\text{km/h}$, $V_{150}=150\text{km/h}$ a $V_k=160\text{km/h}$.

Kolejové spojky JKS 22-21 a JKS 18-15, vložené v hlavních kolejích na hustopečské straně, jsou s ohledem na stísněné poměry navrženy pro rychlost $V=50\text{km/h}$, na meziříčské straně jsou JKS 1-2 a JKS 3-5 navrženy pro $V=80\text{km/h}$.

Obě rekonstruovaná zhlaví mohou být pojížděna rychlostí 50km/h do předjízdných a ostatních dopravních kolejí, v manipulačních kolejích je rychlost 40km/h . V dopravních kolejích č. 6, 8 a 10 bude provedena rekonstrukce kolejového roštu z nového materiálu (tvar 49 E1 na bet. pražcích B 03), přednostně je nutno použít vyzískaný materiál z kolejí č.1 a 2, rekonstrukce bude provedena na stávajícím železničním spodku. Konstrukce výhybek a geometrické parametry přípojných kolejových polí tvořených novým materiálem žel. svršku jsou navrženy pro rychlost 50km/h .

Konstrukce železničního svršku:

Hlavní koleje:

- tvar 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W14,
- výhybky soustavy UIC 60 na betonových pražcích.

Předjízdné koleje a přípoje do ostatních dopravních a manipulačních kolejí:

- tvar 49 E1 na betonových pražcích B91 S/2 s pružným upevněním W14
- výhybky soustavy S49 2. generace na betonových pražcích.

Vlečková kolej (14):

- tvar S49 na betonových pražcích SB6.

Nově vložené výhybkové konstrukce budou svařeny, v hlavních a předjízdných kolejích bude zřízena bezстыková kolej. V kolejích 6, 8, 10, 5, 7, 4a bude zřízena bezстыková kolej.

V rámci kolejových úprav stanice bude upravena i kusá vlečková kolej ČD, a.s., RSM Olomouc, dříve označovaná jako kolej č. č.14. Ta bude nově prodloužena o 66 m.

SO 04-17-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční svršek

Stávající stav

Rekonstrukcí dotčený úsek se nachází dle zadání v km 21,597 – 24,429 trati Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě, v průběhu zpracování přípravné dokumentace bylo ze strany investora rozhodnuto o ukončení rekonstruovaného úseku v km 24,038 (dle staničení připravované stavby).

Poloměry směrových oblouků jsou v rozmezí hodnot 996 - 4250m, koleje v daném úseku stoupají ve sklonech 2,33‰ – 7,52‰. Osová vzdálenost 1. a 2. traťové koleje – 4050mm. V rekonstruovaném úseku je zřízená bezстыková kolej, traťová rychlost 80km/h . Konstrukci železničního svršku tvoří kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB6. Mocnost štěrkového lože se pohybuje v rozmezí 0,35m – 0,55m pod spodní hranou pražce, převážně silně znečištěné.

Nový stav

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku v traťovém úseku TÚ 2361 Hranice na Moravě (mimo) – Vsetín (mimo) v definičním úseku, jehož km poloha je nově upravena v souladu s navrženým kolejovým řešením:

DÚ 12 Lhotka n.Beč. – Valašské Meziříčí km 21,883 – 24,221

Návrh směrového řešení zohledňuje požadavek investora na maximalizaci traťové rychlosti při zachování hranice drážních pozemků, v souladu s rozhodnutím investora je řešení ukončeno před směrovým obloukem na vjezdu do žst. Valašské Meziříčí.

Směrové a výškové řešení obou traťových kolejí je navrženo pro rychlost $V_{100}=135\text{km/h}$, $V_{130}=140\text{km/h}$, $V_{150}=150\text{km/h}$ a $V_k=160\text{km/h}$.

Směrové oblouky jsou navrženy v rozmezí hodnot poloměrů $R=1200\text{m} - 2500\text{m}$, kolej č. 1 a 2 stoupá ve sklonech 2,484‰ - 7,160‰. Osová vzdálenost je optimalizována na hodnotu 4000mm, kolej bezстыková.

Soustava železničního svršku použita v traťových kolejích: kolejnice délky 75 metrů tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním W14 a rozdělením pražců „u“. Kolejové lože z kameniva B I frakce 31,5/63mm, tl. 350 mm pod ložnou plochou pražce.

SO 05-17-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati

V rámci stavby bude provedena demontáž stávající výstroje trati pro řešený úsek stavby v km 16,034 – 24,038.

Do tohoto stavebního objektu je zahrnuto osazení nové výstroje trati, požadavky na výstroj trati a její situování jsou dány navrženým technickým řešením rekonstruovaného úseku trati a zvýšením traťové rychlosti.

SO 06-30-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba

Předmětem tohoto objektu je odstranění stávajících dřevin, rostoucích v prostoru stavby a řešení náhradních výsadeb.

Úpravy trati si vyžádají kácení dřevin. Hlavním důvodem ke kácení dřevin je bezpečnost provozu v souvislosti s optimalizací tratě a riziko pádu stromů či větví na trakční vedení, či některé další nezbytné úpravy. Podrobný rozsah dřevin navržených ke kácení podél trati vychází z dendrologického průzkumu a je uveden v tabulkové části v příloze SO.

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

Dle vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, není potřeba pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí a pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m².

Náhradní výsadby se řídí platnými právními předpisy. Základním právním předpisem je zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a jeho prováděcí předpis – vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

Dle § 9 zákona č. 114/1992 Sb. vyplývá, že náhradní výsadby ukládá orgán ochrany přírody až k povolení o kácení dřevin. V tomto stupni projektové dokumentace nebylo ještě o povolení žádáno, proto nejsou žádné náhradní výsadby navrženy a ani není známa jejich skutečná cena.

Projekt náhradních výsadeb bude zpracován v navazujících stupních projektové dokumentace.

5.2.13 Nástupiště

SO 03-16-02 žst. Lhotka nad Bečvou, nástupiště

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou je situováno v km 20,730 – 20,990 ostrovní nástupiště mezi kolejí č. 1 a 2 v délce 260m s mimoúrovňovým přístupem – podchodem v ekm 20,815. Nástupní hranu tvoří tvárnice Tischer, nástupištní plocha je provedena z litého asfaltu, povrch plochy vykazuje trhliny a prosedliny. Výška nástupní hrany je dle zaměření cca 300mm nad TK přilehlé koleje, výškově i směrově je deformována. Zastřešení vstupu a výstupu ze stávajícího podchodu tvoří i funkci přístřešku na nástupišti v délce 50m.

Nový stav

S ohledem na zastavující vlaky osobní regionální dopravy a s přihlédnutím k frekvenci cestujících je dán ze strany SŽDC požadavek na zkrácení délky nástupiště na 140 m, na poradách odsouhlaseno.

Mezi kolejí č. 1 a 2 je v km 20,871 – 21,011 navrženo nové ostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 550mm nad TK přilehlé koleje, šířka nástupiště 6,660 m. Nástupiště je situované u přímé koleje, osová vzdálenost kolejí 1-2 je 10 m.

Konstrukce nástupiště typu L je tvořena nástupištní zídka a navazující zpevněnou plochou nástupiště ze zámkové dlažby. Vzhledem k tomu, že nástupiště je řešené jako nezastřešené, je spádována nástupištní plocha směrem do středové části. Odvodnění plochy nástupiště je řešeno ve středové části podélným odvodňovacím žlabem s krycím roštem s ukončením vpustí, bude zaústěno do odvodnění stanice – svodné potrubí mezi kolejí 2-4. Čelo nástupiště bude v km 21,011 zajištěno ochranným zábradlím, v konci nástupiště nebudou zřízeny služební schody.

Nástupiště bude opatřeno bezpečnostním a varovnými značením v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Přístup na nástupiště bude řešen novým podchodem se zastřešeným výstupem z čela nástupiště na hustopečské straně. Na nástupišti bude osazen nový mobiliář. Stavba podchodu a přístřešku, řešení osvětlení, informačního a orientačního systému je předmětem samostatných stavebních objektů.

S ohledem na zvýšení traťové rychlosti v hlavních kolejích je navrženo zrušení stávajících služebních přechodů bez náhrady.

5.2.14 Železniční přejezdy

SO 02-17-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční přejezd v ev. km 18,889

Stávající stav

Stávající dvoukolejný přejezd P 8050 v km 18,889 převádí účelovou komunikaci k polnostem. Přejezdovou konstrukci tvoří betonové panely v kombinaci s výdřevou. Šířka přejezdu je 4m, délka přejezdu 11,4m, volná šířka převáděné nezpevněné komunikace je 3m, křížení kolmé. Přejezd je zabezpečen PZS bez závor.

Nový stav

Je navržena celopryžová přejezdová konstrukce pro železniční svršek tvaru 60 E2 na betonových pražcích B91 S/1. Přejezdová konstrukce je navržena ve stavební šířce 6m s ohledem na skladební šířku přejezdových panelů, převede pozemní komunikaci o volné šířce 5m. Dvoukolejný přejezd se nachází v širé trati, v přímé koleji.

Rekonstrukce pozemní komunikace s asfaltobetonovým povrhem se provede v plném profilu v oblasti mezi výstražníky se závorami a v tomto úseku se provede plynulý přechod nové šířky komunikace na přejezdu na stávající komunikaci za výstražníky. Plynulé výškové navázání na stávající komunikaci se provede vně výstražníků mechanicky zpevněným kamenivem.

Řešení sanace a odvodnění v oblasti přejezdů je řešeno ve stavebním objektu železničního spodku SO 02-16-01.

SO 04-17-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční přejezd v ev. km 21,815

Stávající stav

Stávající dvoukolejný přejezd P 8051 v km 21,815 převádí účelovou komunikaci k polnostem, soukromým pozemkům a k vlečce ČD, RSM Olomouc.

Přejezdovou konstrukci tvoří betonové panely. Šířka přejezdu je 4m, délka přejezdu 11,3 m, volná šířka převáděné komunikace je 3 m, úhel křížení 84,9°. Přejezd je zabezpečen PZS bez závor.

Povrch komunikace je na severní straně přejezdu zpevněný štěrkem, na jižní straně obalovaným kamenivem.

Nový stav

Přejezd je umístěn na dvoukolejně trati ve středu kolejové spojky výhybek č. 1 a 2. Přejezdem prochází dvě hlavní koleje a také kolej jednoduché kolejové spojky.

Přes koleje je navržena celopryžová přejezdová konstrukce pro železniční svršek tvaru 60 E2 na betonových pražcích. Přejezdová konstrukce je navržena ve stavební šířce 7,2 m a převádí pozemní komunikaci o volné šířce 6 m. Přejezd se nachází uprostřed kolejové spojky výhybek číslo 1 a 2 ve zhlaví stanice Lhotka nad Bečvou na meziříčské straně. Z důvodu umístění přejezdu v kolejové spojce, bude nutné pro překrytí prostoru na vnější straně spojkové koleje mezi kolejemi 1 a 2 použít atypických vnějších přejezdových panelů.

Rekonstrukce pozemní komunikace se provede v plném profilu v oblasti mezi výstražníky se závorami i za výstražníky do vzdálenosti cca 20,8 m vlevo od osy koleje č. 2 a cca 16,5 m od osy koleje č. 1. Na začátku a na konci úprav vozovky se provede plynulý přechod nové šířky komunikace na přejezdu na stávající komunikaci za výstražníky.

Na severní straně přejezdu je navrženo doplnění tělesa pozemní komunikace štěrkodrtí (ŠDB) fr. 0/32 v tl. min 200 mm a zpevnění povrchu komunikace vibrovaným štěrkem (VŠ) v tl. 200 mm, jehož kostru tvoří drcené kamenivo fr. 32/63, do níž je zavibrována výplň z drceného kameniva frakce 0/16 v množství cca 30 kg/m².

Na jižní straně je navrženo doplnění tělesa pozemní komunikace včetně podkladních vrstev ze štěrkodrti (ŠDB) dvakrát tl. 150 mm. Kryt vozovky bude proveden z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy (ACO 16) tl. 60 mm včetně plynulého výškového navázání na stávající stav komunikace.

Řešení sanace a odvodnění v oblasti přejezdu je řešeno ve stavebním objektu železničního podniku.

5.2.15 Mosty, propustky, zdi

SO 02-19-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 16,313

Stávající stav

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok. Původní konstrukce pod kolejí č. 1 (1934) byla rozšířena i pod kolej č. 2 (1937). Nosné konstrukce jsou zabetonované nosníky I 280 a I 300 o rozpětí 3,4 m umístěné se vzájemným výškovým rozdílem polovin mostu o 0,31 m. Světlá šířka otvoru je 3,0 m. Spodní stavba je betonová s rovnoběžnými křídly.

Na mostě je nedostatečné šířkové uspořádání, 2,2 m k zábradlí, tl. lože 0,2 m. Izolace je nefunkční a do mostu zatéká. Povrch betonu jsou celoplošně degradované, místy vydrolené do hl. 50 mm. Hodnocení 2/2. Stavebně technický průzkum mostu odhalil špatný stav opěr, které mají charakter štěrku s pískem bez pojiva.

Nový stav

Na základě stavebně technického průzkumu byla navržena přestavba mostu na železobetonový rám světlosti 3,0 m, výšky 2,2 m. Tloušťka stěn je 0,3 m, horní příčle 0,35 m se střešovitým sklonem. Rovnoběžná křídla délky 3,0 m jsou zavěšená na rámu. Šířkové uspořádání na mostě bude splňovat VMP 3,0.

Uvnitř rámu bude odlážděno koryto s oboustrannými bermami, které bude ukončeno betonovým prahem cca 2,0 m za mostem. Navazující koryto bude vyčištěno od nánosů v délce cca 10-15 m tak, aby bylo nové odláždění umístěno do původní výšky

SO 02-19-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,718 – zrušení

Stávající stav

Stávající propustek je zcela zasypán – objekt nebyl nalezen. Dle původní PD se jedná o trubní betonový propustek DN 800 s kolmými betonovými čely. Dno propustku je cca 0,5m pod úrovní přilehlého terénu.

Nový stav

Propustek k ničemu neslouží a pokud bude ve stavbě nalezen, bude zrušen. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem

SO 02-19-03 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,953

Stávající stav

Dosavadní deskový propustek o světlosti 1,0 m pochází z roku 1936. Nosnou konstrukci tvoří zabetonované kolejnice. Spodní stavba je betonová. V r. 2006 byl objekt oboustranně rozšířen. Po obou stranách je ukončen žb. čelními zídками. Objekt se nachází v širé trati, v přímé.

Nový stav

Z důvodu stáří objektu, kdy by bylo nutné provedení kompletní rekonstrukce objektu – obnova izolace, sanace povrchů, vybudování přechodových zídek, je propustek navržen k přestavbě za trubní DN 800. Dosavadní objekt bude ubourán dle požadavků nového objektu. Propustek bude na obou stranách zakončen rovnoběžnými čelními zídками. Kolejové lože bude polozapuštěné. Vtok bude odlážděn v délce pro napojení odvodňovacích příkopů, výtok v délce 1,0 m.

SO 02-19-04 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,086 - zrušení

Stávající stav

Dosavadní deskový propustek o světlosti 1,0 m pochází z roku 1928, v roce 1937 byl rozšířen pod druhou kolej. Nosnou konstrukci tvoří zabetonované kolejnice. Spodní stavba je betonová. V r. 2006 byl objekt oboustranně rozšířen. Oboustranně je ukončen žb. čelními zídками. Objekt se nachází v širé trati, v přímé.

Nový stav

Dle hydrotechnického posouzení a z důvodu současného výškového uspořádání terénu, kdy není možné odvedení vody mimo drážní pozemek, je objekt navržen k demolicí. Propustek bude zrušen ubouráním min. 1,2 m pod niveletou kolejí a zasypán.

SO 02-19-05 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,282

Stávající stav

Dosavadní deskový propustek o světlosti 1,5 m pochází z roku 1933, v roce 1937 byl rozšířen pod druhou kolej. Nosnou konstrukci tvoří zabetonované kolejnice. Spodní stavba je betonová. V r. 2006 byl objekt oboustranně rozšířen. Po obou stranách je ukončen žb. čelními zídками. Objekt se nachází v širé trati, v přímé.

Nový stav

Z důvodu stáří objektu, kdy by bylo nutné provedení kompletní rekonstrukce objektu – obnova izolace, sanace povrchů, je propustek navržen k přestavbě za trubní DN 800. Dosavadní objekt bude ubourán dle požadavků nového objektu. Propustek bude na obou stranách zakončen rovnoběžnými čelními zídками. Kolejové lože bude polozapuštěné.

Vtok i výtok bude odlážděn v délce pro napojení odvodňovacích příkopů. Z důvodu špatných odtokových poměrů bude nutná úprava koryta v délkách cca 25 m před a za propustkem.

SO 02-19-06 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, silniční nadjezd v km 17,302

Silniční most č.03561-2 (Most přes trať ČD Hranice – Půchov za obcí Hustopeče n. B.) leží na silnici III/03561 a kříží celostátní elektrizovanou dvoukolejnou trať Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě v km 17,302. Stávající podjezdná výška je 5,260m. V navrhovaném stavu je nutno dodržet požadavky na statické a dynamické vlastnosti trakčního vedení stanovené v ČSN EN 50 119 ed.2 (požadavky TSI energie), pro jejich splnění je nezbytná minimální podjezdná výška spodní hrany nadjezdu 5,800m nad TK. Majitelem silničního mostu je Olomoucký kraj a správcem mostu je Správa silnic Olomouckého kraje (SSOK). Stávající volná šířka na silničním mostě je 3,25 m (mezi svodidly). Stávající silnice III/03561 slouží jako spojnice městyse Hustopeče nad Bečvou a obce Choryně a je využívána též jako cyklostezka a v případě oprav silnice I/35 jako objízdna trasa.

Stávající stav

Jedná se o 3-polový kolmý most o délce přemostění 30,4 m. Nosná konstrukce je ŽB monolitický rám s plošným založením. Světlosti krajních polí jsou 8,94 m, vnitřní pole má světlost 11,44 m. světlá výška je 5,3 m. Most je jednapruhový, šířka vozovky na mostě je 3,14 m. Bezpečnostní zařízení je ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní, římsy a obruby jsou monolitické železobetonové. Silnice III/03561 je v místě mostu vedena v náspu. Výška náspu je v místě mostní konstrukce 7,5m.

Nový stav

Vzhledem k nemožnosti zahloubení traťových kolejí (bylo popsáno na výrobních poradách) je v rámci stavby navržena přestavba stávajícího mostu. Stávající most bude zcela zdemolován a nahrazen mostem novým, který vyhoví požadavkům na novou kolej a trakční vedení.

Nový most bude postaven na místě stávajícího, který bude zdemolován cca na úroveň terénu. Nový most bude o jednom poli a délce přemostění 33,0 m. Spodní stavba bude železobetonová masivní, založená na velkopřůměrových pilotech pr.1200mm. Opěry budou postaveny za ruby původních opěr mostu, křídla budou rovnoběžná - zavěšená. Nosná konstrukce bude ocelový svařovaný parapetní nosník s dolní mostovkou. Hlavní nosník bude prom. výšky, horní i dolní pás bude parabolicky zakřivený. Výška nosníku je upravena tak, aby nebylo nutné osazovat protidotykové zábrany. Mostovku bude tvořit sprážená ŽB deska tl. 0,2 m se svařovanými ocelovými nosníky. Uložení mostu bude na hrncových ložiskách. Dilatační závěry budou nad opěrami a to na OP1 povrchový mostní závěr jednoprofilový, lamelový a nad OP2 podpovrchový flexibilní celopryžový mostní závěr. Vozovka bude živičná, izolace mostovky z asfaltových natavovaných pásů na pečetiví vrstvu. Přechodová oblast bude se samostatným přechodovým klínem z hubeného betonu. Odrazné pruhy budou ŽB monolitické, bezpečnostní zařízení bude ocelové svodidlo, které bude pokračovat mimo most.

Šířka vozovky na mostě bude 6,0m, příčný sklon bude jednostranný 2,5%. Šířka mezi hlavními nosníky bude 7,4 m, celková šířka mostu bude 8,2 m, šířka opěry 8,8 m. Stavební výška mostu bude 0,7 m. Odvodnění mostu bude příčným a podélným spádem mimo most. Výškově bude silnice na mostě vedena ve výškovém zakružovacím oblouku s vrcholem v ose NK = osa žel. trati. směrově bude most v přímé. kolem spodní stavby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

SO 02-19-07 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,342 - zrušení

Stávající stav

Stávající propustek je zasypán – vtok je zasypán zcela, na výtoku je nezasypaná pouze římsa. Dle původní PD se jedná o trubní betonový propustek DN 1000 s kolmými betonovými čely. Dno propustku je cca 0,5m pod úrovní přilehlého terénu.

Nový stav

Propustek k ničemu neslouží a bude zrušen. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

SO 02-19-08 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 17,577

Stávající stav

Stávající most byl postaven roku 1936. Pod každou kolejí je samostatná nosná konstrukce i spodní stavba. Deska ze zabetonovaných nosníků je tlustá 0,56 m. Opěry a rovnoběžná křídla jsou betonové, plošně založené v hloubce cca 1,3 m pod dnem.

Nový stav

Z důvodu nízké pevnosti betonu stávajícího mostu (spodní stavba), jeho značné nehomogenity a pórovitosti a z toho vyplývající nemožnosti jeho zatřídění dle ČSN EN 206-1 je navržena demolice stávajícího mostu a výstavba nového.

Nový most bude železobetonový polorámový založený plošně. Světla šířka otvoru bude zvětšena z 6,0 m na 6,5 m. Světla výška bude o cca 10 cm vyšší. Šířka základů je 1,95 m, jejich výška 0,65 m. Opěry jsou tlusté 0,65 m a vysoké 1,86 m. Horní příčel je v středě tlustá 0,5 m a v náběžích dl. 1,0 m 0,44 až 0,66 m. Součástí mostu jsou zavěšená rovnoběžná křídla dl. 2,65 m, které mají svůj horní povrch (opatřeny římsou) ve skloně shodném se sklonem rampy drážní stezky na přechodu z uzavřeného šterkového lože na mostě do otevřeného mostě v trati. Na desce jsou navrženy římsy s okapovýmnosem, které budou po délce rozděleny dilatačními spárami mezi křídlem a nosnou konstrukcí. Most bude budován ve dvou fázích při výlukách jednotlivých kolejí. Zmonolitněn bude v místě pracovní spáry mezi kolejemi.

Pod mostem přibudou bermy šířky 0,55 m. Břehy koryta budou odlážděny kamenem do betonu, dno bude opatřeno šterkem a bude mít šířku 3,2 m. Sklon svahů břehů bude 1:2.

SO 02-19-09 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,800

Stávající stav

Stávající propustek je na výtoku zcela zasypán, vtok je částečně zanesen. Dle původní PD se jedná o trubní betonový propustek DN 1000 s kolmými betonovými čely. Dno propustku je cca 0,5m pod úrovní přilehlého terénu. Trouby jsou promáčkly.

Nový stav

Propustek bude přestavěn na železobetonový rámový s vnitřní světlostí 1200x1200 mm. Kolejové lože bude v místě propustku otevřené. Nosná konstrukce rámu je monolitická bez dilatace mezi kolejemi. Založení je plošné na vrstvu podkladního betonu. Izolace rámu proti zemní vlhkosti a stékající vodě je provedena po celém obvodu a bude preferována z natavovaných pasů. Ukončení propustku je na obou stranách zavěšenými rovnoběžnými křídly a římsou bez zábradlí.

Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů do vzdálenosti 0,5 m. Odláždění bude ukončeno příčným prahem.

SO 02-19-10 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,202

Stávající stav

Stávající propustek tvoří želbet. deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 1000 mm. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran

ukončen čelní zídka z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr a čelních zídek je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami.

Nový stav

Propustek bude přestavěn na železobetonový rámový vnitřní světlosti 1200x1200 mm. Rám bude na obou stranách ukončen kolmými křídly s římsami. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů 1 m za římsy. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 02-19-11 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,351

Stávající stav

Stávající propustek tvoří žebet. deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 1000 mm. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídka z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr a čelních zídek je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami.

Nový stav

Propustek bude přestavěn na železobetonový rámový vnitřní světlosti 1200x1200 mm. Rám bude na obou stranách ukončen kolmými křídly s římsami. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění dna a odláždění svahů 1 m za římsy. Odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 02-19-12 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,582

Stávající stav

Nosná konstrukce propustků je tvořena zabetonovanými kolejnicemi z roku 1928 k. č. 1 a 1933 k. č. 2. Rozpětí kolejnic je 2,3m světlost otvoru b/h = 2000/1380 mm. Do propustku je zaústěna meliorace od obce Lešná.

Nový stav

Vzhledem ke stáří konstrukce a dalších aspektech, uvedeným v části propustky ze zabetonovaných kolejnic, navrhujeme novou konstrukci z uzavřeného železobetonového rámu. Světlosti budou dodrženy dle původní konstrukce. Konstrukce bude respektovat stávající úpravu toku pod mostem.

Základní prvky technického řešení

Kolejové lože nad propustkem bude polozapuštěné. Římsy jsou osazeny zábradlím z L profilům. Nosná konstrukce rámu je monolitická bez dilatace mezi kolejemi. Založení je plošné přes vrstvu podkladního betonu. Izolace tubusu proti zemní vlhkosti a stékající vodě je provedena po celém obvodu a bude preferována z natavovaných pasů. Zakončení propustku je přes čelní rovnoběžné křídla zavěšené na tubusu rámu. Podkladní beton se zakončí na obou stranách prahy, hloubka založení min 1.1m pod ÚT. Rozsah odláždění je přizpůsoben okolnímu terénu a hranicím pozemku SŽDC.

SO 02-19-13 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,886 - zrušení

Stávající stav

Stávající propustek tvoří žebet. deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 600 mm. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je na vtoku ukončen čelní zídka z prostého betonu s římsou. Výtoková část nebyla nalezena. Propustek je nefunkční a voda nikam neteče.

Nový stav

Propustek bude zrušen. Deska s kolejnicemi a část opěr včetně čelních zdí bude vybourána až po úroveň dna propustku. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

SO 02-19-14 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,112

Stávající stav

Jedná se o deskový propustek z roku 1934. Nosnou konstrukci tvoří zabetonované kolejnice o rozpětí 0,9 m. Propustek je kolmý o světlosti 0,6 m. Propustek je ukončen rovnoběžnými křídly. Spodní stavba beton B7,5, plošné založení. Roku 2006 byly provedeny nové římsy z betonu C30/37-XC4, XF4. Římsy jsou uloženy na prodloužených částech opěr propustku.

Nový stav

Protože je propustek umístěn v Evropsky významné lokalitě bude stávající konstrukce zdemolována a bude nahrazena novým rámovým propustkem o otvoru rámu 1,2x1,2 m s rovnoběžnými křídly, které budou zavěšené na nosné konstrukci. Volná výška otvoru bude 0,95 m. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými bermami. Odláždění bude ukončeno bet. prahem z prostého betonu.

SO 02-19-15 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,483

Stávající stav

Jedná se o trubní propustek z roku 1937. Propustek je kolmý o světlosti 1,0 m a je ukončen rovnoběžnými křídly. Roku 2006 se provedla oprava propustku a byly provedeny nové římsy z betonu C30/37-XC4, XF4, které jsou uloženy na prodloužených čelech propustku.

Nový stav

Protože je propustek umístěn v Evropsky významné lokalitě bude stávající konstrukce zdemolována a bude nahrazena novým rámovým propustkem o otvoru rámu 1,2x1,2 m s rovnoběžnými křídly, které budou zavěšené na nosné konstrukci. Na nové římsy u koleje č.1 je navržena PHS výšky 2,0 m nad úroveň TK. Volná výška otvoru bude 0,95 m. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými bermami. Odláždění bude ukončeno bet. prahem z prostého betonu.

SO 02-19-16 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,939

Stávající stav

Jedná se o trubní propustek z roku 1937. Propustek je kolmý o světlosti 1,0m a je ukončen rovnoběžnými křídly. Roku 2006 se provedla oprava propustku a byly provedeny nové římsy z betonu C30/37-XC4, XF4, které jsou uloženy na prodloužených čelech propustku.

Nový stav

Protože je propustek umístěn v Evropsky významné lokalitě bude stávající konstrukce zdemolována a bude nahrazena novým rámovým propustkem o otvoru rámu 1,2x1,2 m s rovnoběžnými křídly, které budou zavěšené na nosné konstrukci. Volná výška otvoru bude 1,0 m. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění kamenem do betonu s oboustrannými bermami. Odláždění bude ukončeno bet. prahem z prostého betonu.

SO 03-19-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou je stávající podchod, který převádí staniční koleje č.1, 3, 5, 7 a umožňuje mimoúrovňový přístup cestujícím na ostrovní nástupiště. Podchod je uzavřený železobetonový rám o světlé šířce 3,0 m a sv. výšce 2,55 m. Délka podchodu je 28,0 m.

Podchod je z roku 1965. Výstup z podchodu zabezpečují schodišťová ramena tvořená žebet. polorámem.

Stávající podchod je v nevyhovujícím stavu, v mnoha místech prolíná do tubusu voda, odvodňovací systém je nefunkční, obetonávky izolací jsou odtržené a odmrzlé a v neposlední řadě podchod je nevyhovující pro zabezpečení pohybu imobilních cestujících - neumožňuje jim mimoúrovňový přístup na nástupiště.

Nový stav

Je navržen nový podchod, který bude splňovat požadavky na interoperabilitu a zabezpečí mimoúrovňový přístup z prostoru před VB na nové ostrovní nástupiště.

Stávající podchod bude vybourán a v jeho ose se vybuduje nový železobetonový uzavřený rám tubusu o sv. šířce 3,0 m a sv. výšce 2,8 m (s pochozí vrstvou 2,52 m). Přístupy do podchodu budou zabezpečovat přístupové chodníky ve spádu 8,33% a v prostoru u VB jednoramenným schodištěm. Tyto přístupy budou konstrukčně tvořeny z žebet. polorámů.

Pochozí plochy chodníků budou z betonu povrchově upraveného drážkováním proti skluzu, schodišťové stupně a podlaha v tubusu podchodu budou z kamenné dlažby.

Z důvodu vysoké hladiny spodní vody je izolace podchodu navržena jako tlaková. V tubusu podchodu bude umístěna čerpací jímka, ve které bude umístěno plovákové čerpadlo, které v případě zvýšení hladiny vody v čerpací jímkce, odčerpá vodu do přilehlé kanalizace.

Stěny na polorámech a v tubusu podchodu, včetně stropu, jsou navrženy v kvalitě pohledového betonu PB3.

SO 03-19-02 žst. Lhotka nad Bečvou, návěsní lávka v km 21,517

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je doprava řízena pomocí stožárů s návěstidly.

Nový stav

Vzhledem situování zhlaví ve směru na Valašské Meziříčí do oblouku a omezeným rozhledovým poměrům budou odjezdová návěstidla S1, S2 a S3 umístěna na návěsní lávku.

Lávku tvoří typová příhradová konstrukce o rozpětí 27,3 m, staticky působící jako rám vetknutý do základových patek. Pro umístění návěstidel budou použity rozšířené koše pro lepší přístup ke sklům návěstidel. Ochrana proti dotyku s živými částmi trakčního vedení bude provedena zasíťováním. Podjezdová výška bude činit 7500 mm.

SO 04-19-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847

Stávající stav

Stávající most byl postaven roku 1964. Pod každou kolejí je samostatná nosná konstrukce, spodní stavba je společná. Železobetonová deska mostu je tlustá 0,49 až 0,7 m. Opěry a rovnoběžná křídla jsou betonové, plošně založené v hloubce cca 1,5 m pod dnem.

Nový stav

Na tomto mostě dochází k posunu polohy kolejí a umístění části výhybky. Přestože má stávající železobetonová deska dostatečnou zatížitelnost pro průběžné koleje, není přechodná pro umístění kolejového propojení přes stávající dilatační spáru. Zajištění založení nových částí opěr je technologicky náročné a do budoucna může být zdrojem poruch na rozhraní nových a starých částí. Z těchto důvodů byla navržena přestavba mostu.

Kolmá světlost mostu je zvětšena z 7,14 m na 8,0 m. Prostorová průchodnost na mostě splňuje VMP 3,0.

Spodní hrana nosné konstrukce je v novém stavu o cca 25 cm výš než stávající. Toto bylo dosaženo maximálním možným zdvihem nivelety koleje (cca 21 cm) a snížením tloušťky horní příčle rámu. Průtočná kapacita mostního otvoru je tedy oproti stávajícímu stavu zvětšena.

Dle hydrotechnického výpočtu nebudou ale u tohoto objektu dodrženy normou (platné pro nové mostní objekty) dané rezervy návrhového a kontrolního návrhového průtoku od spodní hrany nosné konstrukce, které by znamenal zdvih nivelety o cca 0,8 m.

Zvětšení světlosti mostního otvoru nemá na hladinu Q100 vliv. Ta je ovlivněna vzduším hladiny Bečvy.

V otvoru vzniknou díky rozšíření migrační bermy šířky 0,5 m.

SO 04-19-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010 - zrušení

Stávající stav

Stávající propustek tvoří žebet. deska se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost propustku je 2000 mm. Deska je uložena na betonových opěrách. Propustek je z obou stran ukončen čelní zídou z prostého betonu s římsou. Stav propustku je špatný, beton opěr, čelních zídek a říms je zvětralý s řadou trhlin. Propustek je zanesen náplavami. Propustek je nefunkční. Na vtoku ani výtoku není žádná návaznost. Dnes propustek slouží k převedení kabelů a inž. sítí.

Nový stav

Propustek bude zrušen. Deska s kolejnicemi a část opěr bude vybourána až po úroveň žel. spodku. Stávající sítě budou ponechány, jsou v dostatečné hloubce. Správce těchto sítí bude o zrušení propustku informován. Vybouraný materiál bude nahrazen vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

SO 04-19-03 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 22,777

Stávající stav

Most převádí dvoukolejnou trať přes občasný vodní tok. Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I350, pod kolejemi je 23kusů nosníků, šikmé rozpětí NK = 5,2 m, šikmost přemostění 60°, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedena rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách, byla provedena nová izolace svedená do příčných drenáží, které jsou vyvedeny za opěry. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 1 / 2 .

Nový stav

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu, ponecháme most bez úpravy. Na zpracovatele kolejového svršku byl vznesen pouze požadavek na zvětšení tl. šterkového lože tak, aby min. tl. lože pod pražcem byla 350 mm.

SO 04-19-04 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037

Stávající stav

Most převádí dvoukolejnou trať přes potok Černý (Byninský). Nosná konstrukce je ze zabetonovaných nosníků I280, pod kolejemi je 18kusů nosníků, rozpětí NK = 3,5 m, uložení NK je kolmé, opěry jsou masivní betonové. Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2007 byla provedena rekonstrukce, kdy došlo k rozšíření mostu na obou stranách. Most v současnosti převede VMP 2.5. Hodnocení správce 1 / 2 .

Nový stav

Most vyhoví požadované přechodnosti traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí tohoto traťového úseku po rekonstrukci. Vzhledem k nedávné rekonstrukci mostu a vyhovující přechodnosti, ponecháme stávající nosné konstrukce bez úpravy.

Základová spára je v hloubce 0,67m pod ÚT. Z toho titulu je spodní stavba posouzena bez úlevných opatření SR5. Zatížitelnost spodní stavby nevyhoví a základy budou proto podchyceny jednou řadou mikropilot. MP budou vrtány přes celou spodní stavbu hlavy pilot budou spojeny se spodní stavbou přes dobetonávku úložných prahů. Na mostě se provede nová hydroizolace včetně ochranné vrstvy. Voda bude svedena do příčné drenáže za opěry, která bude vyvedena na okolní svahy.

SO 04-19-05 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106 - zrušení

Stávající stav

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 600 mm a je ukončen čelními zídками z prostého betonu. Zídky jsou nově opraveny, propustek z trub je původní. Propustek nikam neteče, na vtoku i výtoku je provedeno odláždění kamenem do betonu. Je zřejmé, že propustek neplní svoji funkci a neslouží ani k odvodnění žel. spodku.

Nový stav

Propustek bude zrušen. Propustek bude kompletně vybourán do úrovně dna propustku a zrušen. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

SO 04-19-06 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288 - zrušení

Stávající stav

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 800 mm a je ukončen čelními zídками z prostého betonu. Zídky jsou nově opraveny, propustek z trub je původní. Propustek nikam neteče, na vtoku i výtoku je provedeno odláždění kamenem do betonu. Je zřejmé, že propustek neplní svoji funkci a neslouží ani k odvodnění žel. spodku.

Nový stav

Propustek bude zrušen. Propustek bude kompletně vybourán a zrušen. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

SO 04-19-07 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473

Starý stav

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 1000 mm a je ukončen čelními zídками z prostého betonu s římsami. Trouby jsou narušeny trhlinami a částečně zaneseny náplavami. Beton čelních zídek je zvětralý a narušený trhlinami.

Nový stav

Propustek bude přestavěn na nový trubní propustek z patkových trub DN 1000 mm. Na obou stranách bude propustek ukončen čelními zídками s římsami. Na vtoku i výtoku bude provedeno odláždění z kamene do betonu (dno i svahy), odláždění bude ukončeno prahem z prostého betonu.

SO 04-19-08 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825 - zrušení

Starý stav

Stávající trubní propustek je proveden z osmihranných trub světlosti DN 600 mm a je ukončen čelními zídками z prostého betonu. Zídky jsou nově opraveny, propustek z trub je původní. Propustek nikam neteče, na vtoku i výtoku je provedeno odláždění kamenem do betonu. Je zřejmé, že propustek neplní svoji funkci a neslouží ani k odvodnění žel. spodku.

Nový stav

Propustek bude zrušen. Propustek bude kompletně vybourán a zrušen. Prostor po vybourání propustku bude až do úrovně žel. spodku vyplněn vhodným nepropustným zhutněným materiálem.

5.2.16 Potrubní vedení

SO 02-27-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu

Starý stav

Pod tělesem trati v drážním kilometru 20,317 prochází vodovodní řad z PVC DN 100 sloužící k zásobování obce Lešná. Vlastníkem vodovodu je obec Lešná a jeho správcem jsou Vodovody a kanalizace Vsetín.

Nový stav

Na okrajích drážního pozemku budou vykopány sondy, které ověří hloubku uložení potrubí a jeho technický stav. Po jeho posouzení správcem vodovodu VaK Vsetín (předpokládá se dobrý stav) a hloubce uložení se provede výškové zaměření a navrhne se způsob úpravy. V rámci technického řešení jsou možné dva druhy, instalace chráničky na stávající vodovod nebo nahrazení dotčeného úseku novým protlačeným z materiálu RCPE DN 100.

SO 03-27-01 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova

Starý stav

Výpravní budova již nevyhovuje novým požadavkům a proto bude kompletně upravena. Splaškové odpadní vody jsou v současné době zavedeny do septiku, předčištěné vody jsou vedeny do koksového filtru, kde dochází k jejich dočištění. Přepad vyčištěné vody je zaústěn do dešťové kanalizace v kolejišti ve správě SŽDC. Stávající likvidace odpadních vod je ve špatném stavu a vzhledem k celkové rekonstrukci území je nutno zařízení zrušit a nahradit novým dle projektové dokumentace. Zařízení nesplňuje NV 62/2011 Sb. v limitech pro zasakování.

Nový stav

Výpravní budova bude odkanalizovaná oddílnou kanalizací. Splaškové odpadní vody budou vyvedeny novým potrubím do žumpy. Návrh velikosti žumpy je dán možností vývozu obsahu žumpy fekálním vozem, který má objem cca 10 m³. Biologické čištění s následným využitím zasakovacího objektu není z hlediska geologických poměrů území možné. Podrobné zdůvodnění (posouzení vsaku odpadních vod a srážkových vod) je uvedeno v příloze tohoto objektu. Protože se dá předpokládat zatížení dopravou, bude jej nutno staticky zajistit např. obetonováním, případně volit jinou materiálovou variantu (beton, plastbeton).

Dešťové vody ze střechy budovy a střechy podchodu budou zavedeny do zásaku. Zasakovací objekt bude mít půdorysný rozměr 7,2 x 6,0 x 1,04 metrů. Objekt je vyskládán z plastových voštinových bloků o rozměrech 2,4 x 1,2 x 0,52 metrů ve dvou řadách na sobě umožňující horizontální i vertikální rozvod vody v celém objemu.

Plastové voštinové bloky budou obaleny v geotextílii, aby nedošlo ke vplavování okolních částic půdy do vlastního tělesa.

V rámci stavby bude provedena likvidace stávajícího septiku a koksového filtru.

SO 03-27-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, bytový dům

Starý stav

Splaškové odpadní vody jsou v současné době zavedeny do septiku, předčištěné vody jsou vedeny do koksového filtru, kde dochází k jejich dočištění. Přepad vyčištěné vody a dešťové vody ze zastřešení objektu je zaústěn do dešťové kanalizace v kolejišti ve správě SŽDC. Vzhledem k celkové rekonstrukci území a majetkoprávnímu osamostatnění objektu bude likvidace odpadních vod upravena. Zařízení nesplňuje NV 62/2011 Sb. v limitech pro zasakování.

Nový stav

Bytový dům bude odkanalizován oddílnou kanalizací. Splaškové odpadní vody budou vyvedeny novým potrubím do žumpy. Návrh velikosti žumpy je dán možností vývozu obsahu žumpy fekálním vozem, který má objem cca 10 m³. Biologické čištění s následným využitím

zasakovacího objektu není z hlediska geologických poměrů území možné. Podrobné zdůvodnění (posouzení vsaku odpadních vod a srážkových vod) je uvedeno v příloze tohoto objektu.

Dešťové vody ze střechy domu budou zavedeny do zásaku. Zasakovací objekt bude mít půdorysný rozměr 2,4 x 2,4 x 1,04 metrů. Objekt je vyskládán z plastových voštinových bloků o rozměrech 2,4 x 1,2 x 0,52 metrů ve dvou řadách na sobě, umožňující horizontální i vertikální rozvod vody v celém objemu.

Plastové voštinové bloky budou obaleny v geotextílii, aby nedošlo ke vplavování okolních částic půdy do vlastního tělesa.

V rámci stavby bude provedena likvidace stávajícího septiku a koksového filtru.

SO 03-27-03 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, kancelářská budova

Starý stav

V kancelářské budově je nepravidelný provoz a její využití v budoucnu není přesně určeno. Splaškové odpadní vody jsou v současné době zavedeny do septiku, předčištěné vody jsou vedeny do koksového filtru, kde dochází k jejich dočištění. Přepad vyčištěné vody a dešťové vody ze zastřešení objektu je zaústěn do dešťové kanalizace v kolejišti ve správě SŽDC. Vzhledem k celkové rekonstrukci území a majetkoprávnímu osamostatnění objektu bude likvidace odpadních vod upravena.

Nový stav

Administrativní budova bude odkanalizovaná oddílnou kanalizací. Splaškové odpadní vody budou vyvedeny stávajícím potrubím do místa původního septiku, který bude upraven na žumpu. Toto řešení je navrženo, protože zatížení odpadními vodami je nepravidelné a pro provoz biologického čištění je nevhodný.

Dešťové vody ze střechy domu budou zavedeny do zásaku. Zasakovací objekt bude mít půdorysný rozměr 4,8 x 4,8 x 1,04 metrů. Objekt je vyskládán z plastových voštinových bloků o rozměrech 2,4 x 1,2 x 0,52 metrů ve dvou řadách na sobě umožňující horizontální i vertikální rozvod vody v celém objemu.

Plastové voštinové bloky budou obaleny v geotextílii, aby nedošlo ke vplavování okolních částic půdy do vlastního tělesa.

SO 03-27-04 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, pozemní komunikace

Starý stav

Stávající komunikace je odvodněna systémem uličních vpustí do dešťové kanalizace v majetku SŽDC. Kanalizace je ve špatném stavu a vzhledem k trendu zadržení dešťových vod v místě spadu a oddělení jednotlivých správců likvidace dešťových vod je navrženo zasakování.

Nový stav

Dešťové vody ze střechy z komunikace budou zavedeny do zásaku. Zasakovací objekt bude mít půdorysný rozměr 14,4 x 4,8 x 1,04 metrů. Objekt je vyskládán z plastových voštinových bloků o rozměrech 2,4 x 1,2 x 0,52 metrů ve dvou řadách na sobě umožňující horizontální i vertikální rozvod vody v celém objemu.

Plastové voštinové bloky budou obaleny v geotextílii, aby nedošlo ke vplavování okolních částic půdy do vlastního tělesa. V rámci stavby je možno předpokládat vykácení části stromů v místě osazení zasakovací nádrže.

SO 03-27-05 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu

Starý stav

Pitná voda je přivedena samostatnou přípojkou z plastového potrubí z vodovodního řadu u vstupního průčelí. Vodoměr je umístěn v chodbě (místnost OP 43). Vodovod dále pokračuje a mezi budovou a kolejištěm vede na druhou stranu objektu. Před ní je provedeno rozbočení k bytovému domu, přes který vede do administrativní budovy.

Nový stav

Stávající vodovodní potrubí bude nahrazeno z důvodu kolize při provádění stavby novým plastovým z PE potrubí se zvýšenou ochranou. Potrubí bude profilu 6/4" až po odbočku k bytovému domu. Potrubí bude uloženo na pískové lože a obsypáno štěrkopískem. Lomové body budou provedeny pomocí mechanických tvarovek pro PE potrubí.

SO 04-27-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu

Starý stav

Pod tělesem trati v drážním kilometru 23,096 prochází vodovodní řad z litiny DN 300 sloužící jako záložní výtlačk užitkové vody pro závod DEZA. Potrubí je ze 60. let minulého století a není znám jeho technický stav. Lze předpokládat, že v rámci stáří a umístění v oblasti s možností elektrokorozí může být potrubí poškozeno.

Nový stav

Na okrajích drážního pozemku budou vykopány sondy, které ověří hloubku uložení potrubí a jeho technický stav. Po jeho posouzení správcem vodovodu DEZA, a.s. a hloubce uložení se provede výškové zaměření a navrhne se způsob úpravy. V rámci technického řešení jsou možné dva druhy, instalace chráničky na stávající vodovod nebo nahrazení dotčeného úseku novým protlačeným z materiálu RCPE DN 300.

5.2.17 Pozemní komunikace

SO 02-18-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302

Stávající stav

Stávající komunikace je obousměrná jednopruhová se šířkou zpevnění 3,0 – 3,5 m. Stávající asfaltový povrch je porušen výtluky a podélnými trhlinami. Komunikace je vedena v náspu se svodidlem. Ve směru od Lhotky se před mostem nachází provizorní nezpevněná výhybna umožňující vyhnutí vozidel mimo most.

Nový stav

Šířkové uspořádání komunikace se mění z jednopruhové komunikace šířky 3,0 m na dvoupruhovou komunikaci šířky 6,0 m na mostě. Na obou stranách komunikace je navržena nezpevněná krajnice šířky 0,5 m. Návrhová rychlost komunikace je $v_n = 30$ km/h. Na rekonstruovaném úseku jsou navrženy 2 směrové oblouky s poloměry $R_1 = 400$ m a $R_2 = 125$ m s požadovaným rozšířením 0,20 m.

V celém upravovaném úseku je navržen jednostranný příčný sklon 2,5 %.

Podélný sklon komunikace bude proměnný, max. 8 %. Lomy nivelety jsou zaobleny výškovými oblouky dle ČSN 73 6101.

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem do přilehlého terénu.

Pro vyloučení záboru dalších pozemků bude sklon násypových svahů proměnný, max. 1:1. V úsecích se strmým svahem bude tento zpevněn geotextílií.

Podél silnice bude osazeno ocelové silniční svodidlo s úrovní zadržení H1/N2.

SO 03-18-01 Žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy

Stávající stav

Jedná se o asfaltový chodník po obvodu výpravní budovy (mimo část sousedící se silnicí, která je součástí SO 03-18-02) a také kolem části sousedního bytového domu. Chodník je ve špatném stavu, s trhlinami a nerovnostmi. Navíc bude narušen výstavbou inženýrských sítí.

Nový stav

Chodník bude obnoven v původním rozsahu, směrem ke kolejišti budou jeho plochy redukovány. Má šířku 1,3 – 4,5 m. Naváže na nový vstup do podchodu (SO 03-19-01). V rámci

obnovy chodníku budou opraveny i schodišťové stupně a rampy na různých vstupech do výpravní budovy.

Chodník bude proveden ze zámkové dlažby tl. 60 mm a lemovaný bude betonovými záhonovými obrubníky. V sousedství trafostanice na kratší straně výpravní budovy bude chodník proveden jako pojižděný (zámková dlažba tl. 80 mm). Příčný spád chodníku bude vždy směrem od budov a od vstupu do podchodu. Odvodnění bude do terénu.

Na rozhraní chodníku a budov bude osazena nopová fólie.

SO 03-18-02 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku – obec Lešná

Stávající stav

Jedná se o asfaltový chodník na straně výpravní budovy a bytového domu směrem k silnici. Chodník je ve špatném stavu, s trhlinami a nerovnostmi. Navíc bude narušen výstavbou inženýrských sítí.

Nový stav

Chodník bude obnoven v původním rozsahu. Má šířku 1,6 – 4,9 m. V rámci obnovy chodníku bude vyměněn i betonový silniční obrubník směrem do komunikace, který je nyní ve špatném stavu. S tím souvisí i obnova asfaltových vrstev komunikace sousedících s tímto obrubníkem. V místě příjezdu k trafostanici na boku výpravní budovy bude chodník proveden jako pojižděný a silniční obrubník zde bude snížený.

Chodník bude proveden ze zámkové dlažby tl. 60 mm (v pojižděné části tl. 80 mm). Příčný spád chodníku bude vždy směrem od budov ke komunikaci. Odvodnění bude do komunikace, kde voda poteče do stávajících ul. vpustí (tak, jako je tomu ve stávajícím stavu).

Na rozhraní chodníku a budov nebo zděných soklů plotů bude osazena nopová fólie.

SO 03-18-03 Žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku – bytový dům

Stávající stav

Jedná se o asfaltový chodník sousedící s bytovým domem. Chodník je ve špatném stavu, s trhlinami a nerovnostmi. Navíc bude narušen z důvodu uložení silnoproudého kabelu.

Nový stav

Chodník bude obnoven v původním rozsahu. Má proměnnou šířku – od 1,4 do 3,1 m. Bude proveden ze zámkové dlažby tl. 60 mm. Příčný spád bude mít směrem od budovy. Odvodnění bude do terénu nebo do komunikace, kde voda poteče do stávajících ul. vpustí.

Na rozhraní chodníku a budovy nebo zděného soklu plotu bude osazena nopová fólie.

5.2.18 Kabelovody, kolektory

SO 03-15-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod

Hlavním důvodem pro zřízení kabelovodu bylo provést ochrannou a bezpečnou cestu pro kabelová vedení v Žst. Lhotka nad Bečvou. Návrh umístění kabelovodu respektuje polohu konstrukcí trativodu, trakčního vedení, polohu nástupiště, osvětlení nástupiště a zejména požadavky kabelových profesí. Začátek kabelovodu je v km 20,526 63 a konec v km 21,381 00.

Hlavní část kabelovodu tvoří průchod kabelové trasy stanicí a vede z dopravní kanceláře a rozvodny NN před výpravní budovu a odtud na každou stranu železniční stanice.

Kabelovod je tvořen pomocí prefabrikovaných železobetonových šachet v počtu 22ks, šachty jsou opatřeny rošty pro kabely, konzolami, stupadly, vše s antikorozní úpravou (žárově zinkované) a uzamykatelnými poklopy. Konstrukce kabelovodu je navržena v hlavní trase ze čtyř (sestava 2x2) devítiořadových multikanálů, (materiál – lisovaný vysokohustotní polyetylén) uložených do pískového lože. Pro změny směru větší než 2° na spoj budou použity zkrácené ohybové díly, které umožní změnu směru o 3° na cca 300 mm délky trasy.

Náplní kabelovodu jsou kabely sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé.

Celková délka kabelovodu je cca 879 m.

5.2.19 Protihlukové objekty

SO 02-15-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

PHS 1 km 17,490 – 17,620

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 17,490 a končí v km 17,620. Celková délka stěny je 134,1 m. Stěna je situována ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje č.2 a výška stěny je dle hlukové studie 1,5 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako jednostranně pohltivá ke koleji. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny jednostranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídané menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osově vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

PHS 2 km 19,435 – 19,556

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 19,435 a končí v km 19,556. Celková délka stěny je 125,1 m. Stěna je situována ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje č.1 a výška stěny je dle hlukové studie 2,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako jednostranně pohltivá ke koleji. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny jednostranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídané menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osově vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

SO 03-15-02 žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny

PHS 3 km 20,310 – 20,740

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 20,310 a končí v km 20,740. Celková délka stěny je 428,4 m. Stěna je situována podél kolejového rozvětvení liché kolejové skupiny na hranickém zhlaví žst. Lhotka n.B, převážně ve vzdálenosti 5,4 m od osy přilehlé koleje. Výška stěny je dle hlukové studie v km 20,310-20,525 2,0 m; v km 20,525-20,565 3,0 m a v km 20,565-20,740 2,0 m nad TK. Ve stěně je umístěn jeden únikový východ. Směry k únikovému východu jsou značeny tabulkami.

Protihluková stěna je navržena jako oboustranně pohltivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny oboustranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídané menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádrovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osově vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohltivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

PHS 4 km 20,310 – 20,506

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 20,310 a končí v km 20,506. Celková délka stěny je 198,6 m. Stěna je situována převážně ve vzdálenosti 5,2 m od osy koleje č.2 a výška stěny je dle hlukové studie 2,5 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako oboustranně pohltivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny oboustranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídané

menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádřovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohlťivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

PHS 5 km 20,490 – 20,720

Protihluková stěna vede po levé straně trati, začíná v km 20,490 a končí v km 20,720. Celková délka stěny je 232,4 m. Stěna je situována podél kolejového rozvětvení sudé kolejové skupiny na hranickém zhlaví žst. Lhotka n.B, převážně ve vzdálenosti 5,8 m od osy přilehlé koleje a výška stěny je dle hlukové studie 3,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako oboustranně pohlťivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny oboustranně akusticky pohlťivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádřovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohlťivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

PHS 6 km 20,960 – 21,060

Protihluková stěna vede po pravé straně trati, začíná v km 20,960 a končí v km 21,060. Celková délka stěny je 101,13 m. Stěna je situována ve vzdálenosti 3,6 m od osy koleje č.5 a výška stěny je dle hlukové studie 3,0 m nad TK. V místech trakčních stožárů jsou navrženy výklenky.

Protihluková stěna je navržena jako oboustranně pohlťivá. Hlavní plochy stěny jsou tvořeny oboustranně akusticky pohlťivými panely s členitým rustikálním povrchem, vystřídáné menšími plochami výklenků s panely kontrastního materiálu (beton) v odstínu šedém, povrch kvádřovaný. Skladebné výšky panelů jsou 1 m. Dále konstrukci stěny tvoří sloupky v osové vzdálenosti 4,0 m, kotvené v přímé trase do železobetonových pilot průměru 500 mm, hloubky 4,0 m. Konkrétní profilace pohlťivých i rubových ploch PHS jakož i barevnost bude upřesněna v dalších stupních dokumentace.

POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

5.2.20 Pozemní objekty budov

SO 01-15-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB

Stávající stav

Jedná se o výpravní budovu v železniční stanici Hustopeče nad Bečvou, která byla postavena v roce 1938. Východní část výpravní budovy je dvoupodlažní, podsklepená se stanovou střechou, západní část objektu je jednopodlažní, nepodsklepená s polovalbovou střechou. Ve výpravní budově jsou v 1. nadzemním podlaží umístěny prostory pro cestující veřejnost, dále jsou zde místnosti pro řízení provozu se zázemím. Stávající přístup do čekárny je zajištěn pomocí jednoho vyrovnávacího stupně. Prodej jízdenek je zajištěn pomocí osobní pokladny navazující na čekárnu. Železniční stanice je obsazena výpravčím. WC pro cestující je umístěno v samostatném sousedním objektu. Ve 2. nadzemním podlaží je jeden nájemní byt, v 1.PP jsou sklepy. Svislé nosné konstrukce jsou vyžděné z kamenného a cihelného zdiva. Strop nad 1.podzemním podlažím je keramický, stropní konstrukci nad 1.nadzemním podlažím tvoří dřevěný trámový strop s dřevěným podbitím a omítkou na rákosu, konstrukci střechy tvoří dřevěný krov, střešní krytina je plechová hladká ze střešních šablon z pozinkovaného plechu, odvod dešťových vod do podokapních žlabů a dále pomocí svislých odpadních pozinkovaných trub do dešťové kanalizace. Okna výpravní budovy jsou dřevěná dvojí, vstupní dveře jsou

dřevěné, dveře do čekárny jednoduché, dveře do šatny dvojité, okno a vstupní dveře do dopravní kanceláře jsou nově provedené plastové zasklené izolačním dvojsklem. Fasáda objektu je z březolité omítky. Obvodové zdivo po úroveň okenních parapetů 1.NP je kamenné, zbývající zdivo je z cihel plných. Fasáda od kolejiště je po horní úroveň okenních otvorů obložena cihelnými obkladovými pásky. V objektu je následující technické zařízení budov - vnitřní rozvod studené vody, teplá užitková voda je připravována lokálními ohřívací vody, oddílná kanalizace, lokální vytápění elektrickými přímotopnými konvektory. Větrání přirozené pomocí oken. Objekt výpravní budovy je napojen stávajícími přípojkami na rozvodné soustavy - přípojkou vody na rozvod pitné vody, HUV a vodoměr je v 1.PP, přípojkou NN na distribuční rozvod elektrické energie, objekt má vnější dešťovou kanalizaci, splaškové vody jsou zaústěny do žumpy na vyvážení.

Nový stav

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Výpravní budova bude po provedení stavby nadále obsazena výpravčím, který zajišťuje prodej jízdenek. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, ve stávající volné místnosti dispozičně umístěné mezi dopravní kanceláři a čekárnou bude umístěna nová stavební ústředna. Šatna a WC pro zaměstnance zůstanou stávající bez stavebních úprav. Bude provedena výměna vnějšího okna a dveří v nové technologické místnosti za okno a dveře plastové shodné s oknem v dopravní kanceláři. Fasáda objektu zůstane původní, nebude v rámci stavby zateplena. Střešní plášť zůstane stávající. Rozvody technického zařízení budovy zůstanou stávající kromě nové silnoproudé elektroinstalace v nové stavební ústředně a doplnění elektroinstalace v dopravní kanceláři. Na výpravní budově bude provedena nová hromosvodová soustava z důvodu umístění nové dopravní technologie v objektu. Přípojky na inženýrské sítě zůstanou stávající. Objekt výpravní budovy zůstane napojen stávajícími přípojkami na rozvodné soustavy - přípojkou vody na rozvod pitné vody, přípojkou NN na distribuční rozvod elektrické energie. Objekt má vnější dešťovou kanalizaci, splaškové vody jsou zaústěny do žumpy na vyvážení. Sociální zařízení pro veřejnost zůstane stávající v sousedním objektu.

SO 03-15-03 žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy VB

Stávající stav

Výpravní budova železniční stanice Lhotka nad Bečvou byla postavena v roce 1966. V roce 2006 byla realizována vnitřní rekonstrukce objektu v části B. Stávající výpravní budova je jednopodlažní, nepodsklepená, s plochou střechou. Objekt výpravní budovy není památkově chráněn. Výpravní budova se skládá ze dvou dilatačních celků – blok B skladebné délky 18,45m a blok C skladebné délky 36,45m. Skladebná šířka obou bloků je 12,5m. Ve stávající výpravní budově v žst. Lhotka n. B. v části B jsou umístěny prostory pro cestující veřejnost, z haly jsou přístupná WC muži, WC ženy a WC bezbariérové. V bloku B je dále umístěno sociální zařízení pro zaměstnance s kanceláři, které využívá ČD Cargo, a.s. V části C je umístěna pokladna v návaznosti na halu, pracoviště posunu ČD Cargo, a.s., v další části jsou místnosti pro řízení provozu se zázemím a místnosti s dopravní technologií. Stávající přístup do haly z přednádražního prostoru je zajištěn vyrovnávacím stupněm a bezbariérovou rampou bez zábradlí. Přístup z haly do venkovního prostoru směrem ke kolejím je pomocí dvou vyrovnávacích stupňů, zde bezbariérová rampa není. Stanice je obsazena výpravčím. Nosné zdivo je vyžděno z cihel plných, výplňové zdivo je vyžděno z cihel dutých. Svislé nosné konstrukce jsou vytvořené ze železobetonových pilířů, průvlaky jsou monolitické železobetonové, zastřešení je provedeno z plnostěnných prefabrikovaných vazníků, na kterých jsou uloženy střešní prefabrikované železobetonové desky, na vazníky je zavěšen podhled s povrchovou úpravou z omítky, střešní skladba je tvořena vrstvou calofrigu s krytinou s asfaltových pásů. Vnější omítka je březolitová barevná, vnitřní omítky jsou vápenné, štukové, v místech haly je kamenný obklad a nátěr latexovou barvou, v sociálním zařízení je keramický obklad. V objektu je následující technické zařízení budov - vnitřní rozvod studené vody, teplá

užitková voda je připravována lokálními ohřevači vody, oddílná kanalizace (splašková, dešťová), ústřední teplovodní vytápění, tělesa plechová článková ve špatném technickém stavu, místy nová tělesa desková, rozvod topné vody v topenářském kanálu pod podlahou, v sociálním zařízení v části B je částečně nový podstropní rozvod ústředního vytápění, zdrojem tepla jsou plynové kotle umístěné v kotelně v části B, silnoprúdová elektroinstalace světelná a zásuvková, některé místnosti jsou odvětrány pomocí větracích mřížek v podhledu, které jsou napojeny na horizontálně položené potrubí, vyústěné na fasádě. Větrání přirozené okny. Objekt výpravní budovy je napojen stávajícími přípojkami na rozvod pitné vody, rozvod plynu, plynoměr je umístěn ve skříni na bytovém domě (blok A), na rozvodnou soustavu elektrické energie, měření pro celou železniční stanici je v samostatném objektu trafostanice 22/0,4kV, tři podružná měření pro objekt výpravní budovy, elektrorozvodna 6kV a pro bytový dům jsou také umístěna v objektu trafostanice 22/0,4kV. Dešťová kanalizace je zaústěna do kanalizace SŽDC, stávající splašková kanalizace je z objektu výpravní budovy (blok B, C) svedena do septiku s přepadem do dešťové kanalizace. Splašková kanalizace ze sousedního bytového domu (blok A) a z objektu vlakových čet je zaústěna do samostatných septiků s přepadem do dešťové kanalizace.

Nový stav

Ve stávající výpravní budově budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie. Další stavební úpravy budou provedeny v návaznosti na splnění požadavků vyhlášky 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Výpravní budova bude nadále trvale obsazena výpravčím, prostory pro cestující veřejnost budou beze změny pouze s osazením nových vnějších dveří do haly, bude zachován prodej jízdenek. Původní dopravní kancelář bude po provedení stavby nadále plnit svoji nynější funkci, provizorní dopravní kancelář bude během stavby zřízena v prostorech stávající šatny, sdělovací místnost zůstane na svém původním místě. Nová stavební ústředna vznikne spojením stávajících místností – kanceláře, šatny SSZT a dílny (SSZT). Po přepojení řízení provozu do nové stavební ústředny bude původní reléová místnost odpojena a zabezpečovací zařízení demontováno. Uvolní se také místnosti, které byly technologicky spojené s releovou místností akumulátorovna, předsiň, elektrorozvodna, sklad. Tyto místnosti budou využity na vybudování nových prostor SSZT – šatna SSZT, dílna, sklad dílny. Původní releová místnost zůstane zatím volná pro budoucí využití vlastníkem objektu. Ze stávající šatny, která je nyní volná, bude vybudována nová rozvodna NN, stávající elektrorozvodna 6kV zůstane bez dispozičních změn. Zdroje pro stavební ústřednu budou umístěny v místnosti napájení, která vznikne ze skladu hořlavin, jež je v současnosti volný. Původní místnosti - ostatní technologie a sprcha budou spojeny a upraveny na kabelovou místnost. Bude provedena také rekonstrukce sociálního zařízení. Ve výpravní budově v rekonstruované části B bude max. pět zaměstnanců. V původních prostorech WC muži, WC ženy bude umístěno nové samostatné sociální zařízení pro muže a pro ženy, sprcha a úklidová komora. V rekonstruované části výpravní budovy (blok C) budou vyměněna vnější okna a dveře dle nového dispozičního řešení a provedeny nové nášlapné povrchy podlah. Fasáda objektu v části C bude zateplena kontaktním zateplovacím systémem z polystyrenu tl. 120mm. Bude proveden nový střešní plášť s tepelnou izolací z polystyrenu tl. 180mm a novou hydroizolací z fólie z PVC. Na střeše budou provedeny komunikační obslužné cesty k anténním systémům přidáním protiskluzové pásy z fólie z PVC. Na střechu je přístup pomocí stávajícího žebříku umístěného na východní straně objektu. Budou provedeny nové podhledy s novou nosnou konstrukcí. Další stavební úpravy ve výpravní budově budou prováděny v rozsahu nutném pro zajištění požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. Stávající bezbariérová rampa z přednádražního prostoru do haly bude doplněna zábradlím, čímž bude zajištěn bezbariérový přístup k prodeji jízdenek, přístup do nového bezbariérového podchodu zůstane zachován dle stávajícího stavu, tzn. z haly pomocí rampy do přednádražního prostoru a bezbariérovým chodníkem k podchodu. Budou provedeny nové vstupní dveře do haly z přednádražního prostoru a od kolejíště v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Sociální zařízení pro veřejnost, které bylo rekonstruováno v roce 2006 včetně WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zůstane beze změny. Budou provedeny

nové rozvody technického zařízení budovy. Bude provedena nová splašková kanalizace a nové rozvody vody ve výpravní budově (blok C). V rekonstruované části výpravní budovy v místnostech s návrhovou vnitřní teplotou 20 °C (dopravní kancelář, pracoviště posunu, sociální zařízení) bude proveden nový systém teplovodního vytápění s novým zdrojem tepla, kterým bude plynový kondenzační kotel s výkonem 38kW. Kotel bude umístěn v zádveři v části C. K novému kotli bude proveden nový vnitřní přívod plynu ze stávající kotelny umístěné v bloku B. Stávající tělesa ústředního vytápění budou vyměněna za nová. Vytápění nových technologických místností je navrženo pomocí elektrických přímotopných konvektorů. Místnosti napájení a stavědlová ústředna budou vybaveny klimatizací. Sociální zařízení bude větráno podtlakovým lokálním nuceným větráním. V celé části bloku B bude provedena nová vnitřní silnoproudá elektroinstalace. Na střeše výpravní budovy bude provedena nová hromosvodná soustava. Antény na střeše budou ponechány stávající. Místnost napájení a stavědlová ústředna budou vybaveny autonomním samozhášecím systémem (ASHS). Objekt bude vybaven systémem elektrické požární signalizace (EPS). Přípojky na vodovodní rozvod, plynový rozvod a distribuční rozvod elektrické energie zůstanou stávající. Nově jsou navržena podružná měření spotřeby elektrické energie. Měření pro celou železniční stanici zůstane v samostatném objektu trafostanice 22/0,4kV, podružná měření budou umístěna ve výpravní budově v rozvodně NN. Napojení sousedního bytového domu (blok A) a objektu vlakových čt na pitnou vodu a distribuční rozvod elektrické energie zůstane zachováno přes objekt výpravní budovy (blok B, C). Likvidace splaškových vod je navržena pomocí nového septiku a zemního filtru a dále pomocí retence a vsakování. Likvidace dešťových vod je navržena pomocí retence a vsakování.

SO 03-15-04 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení

V souvislosti s provedením úprav v žst. Lhotka nad Bečvou dojde k demolicí části stávajícího a vybudování nového oplocení u výpravní budovy.

Stávající oplocení – jedná se o drátěný plot s betonovými sloupky. Součástí plotu je brána vedle výpravní budovy. Oplocení má délku 43,3m. Oplocení včetně základových konstrukcí brány bude kompletně sneseno a nahrazeno novým.

Nové oplocení – klasické čtyřhranné pletivo z ocelových drátů \varnothing 2,8mm s poplastovaným povrchem PVC, upevněné k ocelovým poplastovaným sloupkům kotvených do betonových základů. Výška svítkového pletiva je 1,80m. Délka nového oplocení včetně branek je 25,0m.

Součástí nového oplocení bude jak dvoukřídlová branka u výpravní budovy tak i samostatná dvoukřídlová brána pro vjezd k trafostanici. Součástí branek je typový zámek. Výplň koresponduje s oplocením a také ochrana proti korozi je stejná.

5.2.21 Zastřešení nástupiště, přístřešky na nástupištích

SO 03-15-05 žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou má stávající zastřešení vstupu do podchodu u výpravní budovy délku 40m a stávající zastřešení ostrovního nástupiště délku 50m. Zastřešení ostrovního nástupiště plní také funkci zastřešení výstupu z podchodu. Stávající zastřešení je provedeno jako typové prefabrikované. Konstrukce zastřešení je železobetonová a je provedena z přístřeškových podpor tvořených sloupy a vlašťovkovitými vazníky, vaznice jsou z předpjatého betonu, krytina z pozinkovaného vlnitého plechu, základy jsou provedeny z monolitických betonových patek. Vzhledem k nevyhovujícímu technickému stavu a novému dispozičnímu řešení podchodu je navržena demolicí stávajícího zastřešení vstupu do podchodu (SO 03-15-09) a demolicí zastřešení ostrovního nástupiště (SO 03-15-10).

Nový stav

Nové ostrovní nástupiště bude vzhledem k frekvenci cestujících nezastřešené. Bude provedeno nové zastřešení výstupů z podchodu. Zastřešení bude osazeno na železobetonové

stěny podchodu, které budou vytaženy do výšky 500 mm nad úroveň přístupového chodníku k podchodu a 500 mm nad úroveň ostrovního nástupiště. Plocha zastřešení u výpravní budovy je 149 m², plocha zastřešení výstupu z podchodu u ostrovního nástupiště je 86m². Nosná konstrukce je tvořena příčnými ocelovými rámy v rozteči 1,5 m, rámy jsou propojeny hřebenovou vaznicí, parapetním nosníkem a nosným žlabem z ohýbaného plechu, vodorovná konstrukce zastřešení u výpravní budovy je doplněna mezilehlými vaznicemi. Svislé stěny zastřešení jsou proskleny kaleným bezpečnostním sklem tl. 10 mm, vysoce odolným proti nárazu, střecha je z trapézového aluzinkového plechu. Odvod dešťových vod pomocí žlabů, svislých dešťových odpadů a venkovního ležatého potrubí do dešťové kanalizace.

SO 03-15-06 žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti

Projektant navrhuje provést samostatný přístřešek na nástupišti. Přístřešek bude vytvořen ze dvou svislých sloupků, dělicí střední skleněné stěně a z ocelové konstrukce zastřešení. Zastřešení přístřešku bude provedeno z kaleného skla typu vlašťovka, odvodnění do středu. Rozměry přístřešku 4 x 6 m. Součástí přístřešku budou sedáky s područky a opěradlem a odpadkový koš. Přístřešek bude bez osvětlení.

5.2.22 Individuální protihluková opatření

SO 03-15-07 žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření

Z hlediska zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou na provozovanou rychlost max. 160 km/h je nutno z hlediska hlukové zátěže tímto provozem provést návrh individuálních protihlukových opatření (IPO). Na základě výsledků akustické (hlukové) studie pro výše uvedenou stavbu, za účelem zlepšení životního prostředí a snížení hlukové zátěže ve vnitřním obytném prostoru dotčeného objektu, navrhujeme úpravu oken (ze tří stran přilehlých kolejišti) obytných místností zabezpečující zvýšení neprůzvučnosti obvodového pláště určeného objektu. Jedná se o objekt v km 20,790. Tato individuální protihluková opatření (IPO) zabezpečí vnitřní prostor obytných místností tak, aby byla dodržena max. noční přípustná ekvivalentní hladina hluku [30dB(A)].

Výměna celých oken vč. oplechování a parapetní desky je navržena za okna typová protihluková s větracím systémem (bez ztráty akustických vlastností) s útlumem 42 dB na třech fasádách přiléhajících ke kolejím.

5.2.23 Orientační systém

SO 03-15-08 žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém

Součástí tohoto stavebního objektu je návrh prvků orientačního systému pro žst. Lhotka nad Bečvou. Všechny prvky orientačního systému jsou navrhovány jako osvětlené. Na ostrovním nástupišti budou osazeny tabule s názvem stanice na společné konstrukci spolu s označením směrů jízdy vlaků (Hranice na Moravě; Valašské Meziříčí). Osazeny budou ve dvou místech do osy nástupiště s podchodnou výškou min. 2,5m. Na nástupišti budou dále osazeny piktogramy s označením čísla koleje, východu a zákazu kouření a to na konstrukcích sloupů osvětlovacích stožárů a sloupů zastřešení. Dále bude osazena tabule s názvem stanice na boční stranu výpravní budovy v místě přístupu od obce. Přístupová cesta jak k nástupišti, tak do výpravní budovy bude označena piktogramy s důrazem na vyznačení bezbariérového přístupu. Na vstupních dveřích do výpravní budovy budou doplněny samolepky s piktogramy zákazu kouření a bezbariérového přístupu.

5.2.24 Demolice

SO 03-15-09 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice, zastřešení vstupu do podchodu

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou má stávající zastřešení vstupu do podchodu u výpravní budovy délku 40m a šířku 6,9m. Stávající zastřešení je provedeno jako typová železobetonová prefabrikovaná konstrukce. Zastřešení se skládá z následujících prvků - přístřeškové podpory tvořené sloupy a vlaštkovitými vazníky, vaznice z předpjatého betonu, krytina z pozinkovaného vlnitého plechu, žlab, monolitické betonové patky.

Nový stav

Demolice objektu je navržena z důvodu kolize stávajícího zastřešení vstupu do podchodu s novým prostorovým uspořádáním. Objekt zastřešení je v kolizi s novým řešením podchodu a je v nevyhovujícím technickém stavu.

Bude provedena demolice celého stávajícího zastřešení vstupu do podchodu v délce 40 m a šířce 6,9 m.

SO 03-15-10 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice, zastřešení ostrovního nástupiště

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou má stávající zastřešení ostrovního nástupiště délku 50m a šířku 6,9m. Stávající zastřešení je provedeno jako typová železobetonová prefabrikovaná konstrukce. Zastřešení se skládá z následujících prvků - přístřeškové podpory tvořené sloupy a vlaštkovitými vazníky, vaznice z předpjatého betonu, krytina z pozinkovaného vlnitého plechu, žlab, monolitické betonové patky.

Nový stav

Demolice objektu je navržena z důvodu kolize stávajícího zastřešení ostrovního nástupiště s novým prostorovým uspořádáním. Objekt zastřešení je v kolizi s novým řešením podchodu a je v nevyhovujícím technickému stavu. Bude provedena demolice celého stávajícího zastřešení ostrovního nástupiště v délce 50 m a šířce 6,9 m.

SO 03-15-11 žst. Lhotka nad Bečvou, demolice – sklad

Stávající stav

Jedná se o stávající objekt, který se nachází na levé straně při výjezdu z žst. Lhotka nad Bečvou směrem na Valašské Meziříčí. Půdorysné vnější rozměry objektu jsou 3,6 x 7,2m, výška objektu je 3,25 m. Objekt je jednopodlažní, nepodsklepený s plochou střechou. Obvodové zdívo je vyzděno z cihel plných, konstrukce střechy je z dřevěných krokví s dřevěným záklopem, střešní krytina je z asfaltovaných pásů, základy z prostého betonu, okna a dveře jsou dřevěné.

Nový stav

Demolice objektu je navržena z důvodu kolize budovy skladu s novým prostorovým uspořádáním. Objekt skladu je v kolizi s navrženým kolejovým řešením, trakčním vedením a s novými trasami kabelů.

SO 05-15-01 žst. Valašské Meziříčí, demolice - výměnné stanoviště č.4

Stávající stav

Jedná se o stávající objekt, který se nachází na levé straně při vjezdu do žst. Valašské Meziříčí od žst. Lhotka nad Bečvou. Půdorysné vnější rozměry objektu jsou 3,6 x 10,4 m, přístavba má rozměry 1,1 x 4,96 m, výška objektu je 3,13 m. Objekt je jednopodlažní, nepodsklepený s pultovou střechou. Obvodové zdívo je vyzděno z cihel plných, přístavba je provedena jako dřevěná konstrukce s obkladem dřevěnými deskami, konstrukce střechy je z dřevěných krokví s dřevěným záklopem, střešní krytina je z asfaltovaných pásů, základy z prostého betonu, okna a dveře jsou dřevěné.

Nový stav

Demolice objektu je navržena z důvodu nesplnění požadavku na volný schůdný a manipulační prostor. Objekt je v nevyhovujícím technickém stavu a nemá další využití.

5.2.25 Hromosvody

SO 05-15-02 žst. Valašské Meziříčí, úprava hromosvodové soustavy technologické budovy

Na budově zůstane zachována stávající hromosvodní jímací soustava, která bude doplněna dle ČSN – souboru norem ČSN EN 62305 tak, aby vyhovovala současným nárokům. Dojde k doinstalování střešních tyčových jímačů pro ochranu vyčnívajícího zařízení na střeše, případně k doplnění střešního jímacího vedení. Dojde k demontáži těch svodů, které nesplňují současné **požadavky** a k instalaci potřebného počtu svodů nových. Pro svody v blízkosti vchodů, nástupišť a případně v blízkosti technologických rozvodů a zařízení bude použito izolovaných svodových vodičů.

TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

5.2.26 Trakční vedení

Při návrhu nového trakčního vedení bude zohledněn plánovaný výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV AC, veškeré nové zařízení bude navrženo tak, aby následné přepnutí (není součástí stavby) mohlo být realizováno s vynaložením pouze nezbytně nutných nákladů. Nové trakční vedení bude navrženo v izolační hladině 25kV, včetně izolačních vzdáleností od staveb (nadjezdy), průřez vedení bude navržen pro 3kV DC. V dotčeném úseku nejsou napájecí body trakčního vedení, studie předpokládá, že SpS Hustopeče nad Bečvou nebude po přechodu na 25kV dále potřebná. Příprava proběhne i u nových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení.

SO 01-01-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení

Stávající stav

Stanice je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Převážná část podpěr a závěsů trakčního vedení je již za hranicí životnosti. Stav vodičů a ostatních prvků trakčního vedení odpovídá jejich stáří a době provozu.

Nový stav

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení v rozsahu kolejových úprav – km cca 16,0 – 16,215 (nové elektrické dělení před SpS Hustopeče).

SO 01-01-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV

Stávající stav

SpS je připojena na TV vzdušným vedením, technologie SpS byla již rekonstruována, připojení na trakční vedení včetně odpojovačů je původní.

Nový stav

SO zahrnuje rekonstrukci venkovní části připojení SpS na trakční vedení, využívá stožárů postavených v rámci SO 01-01-01, obsahuje nové odpojovače včetně pohonů a napájecí převěsy.

SO 02-01-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

Stávající stav

Trať je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Převážná část podpěr a závěsů trakčního vedení je již za hranicí životnosti. Stav vodičů a ostatních prvků trakčního vedení odpovídá jejich stáří a době provozu.

Nový stav

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celého úseku.

SO 03-01-01 žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení

Stávající stav

Stanice je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Podpěry a konstrukce byly částečně rekonstruovány, stávající stožáry na zhlavích nelze využít s ohledem na navržené kolejové řešení, v úseku mezi zhlavími podélné rozpětí nevyhovuje požadavkům pro rychlost 160km/h. Stav vodičů a ostatních prvků trakčního vedení odpovídá jejich stáří a době provozu.

Nový stav

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celé stanice, ponecháno zůstane pouze trakční vedení v areálu DEZY (kol. č. 102, 103, 104), které se napojí na nový stav. Navržená poloha výhybky č. 1 vyžaduje umístění trakčních podpěr 9-10 na mostním objektu v km 21,847 (SO 04-19-01).

SO 04-01-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení

Stávající stav

Trať je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Převážná část podpěr a závěsů trakčního vedení je již za hranicí životnosti. Stav vodičů a ostatních prvků trakčního vedení odpovídá jejich stáří a době provozu.

Nový stav

SO zahrnuje úplnou rekonstrukci trakčního vedení celého úseku.

5.2.27 Ohřev výměn

SO 03-06-01 žst. Lhotka nad Bečvou, EOV

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je na obou zhlavích (Hustopečské - HU a Valašskomeziříčské - VM) umístěn vždy jeden rozvaděč REOV, z něhož jsou provedeny rozvody pro ohřev výhybek daného zhlaví. Rozvaděče REOV jsou samostatně napojeny z rozvaděče NN RH1 v objektu trafostanice 250 kVA. Celkem je ohříváno 32 výhybek. Celkový instalovaný výkon je cca 170 kW.

Nový stav

Na obou zhlavích budou nově umístěny dva rozvaděče REOV, na sudé a liché straně kolejí, ze kterých budou napojeny ohřevy jednotlivých výhybek na zhlaví. Rozvaděče budou napojeny z hlavního rozvaděče RH z rozvodny NN. V rozvaděči RH budou provedeny dva samostatné samostatně měřené vývody pro obě zhlaví.

Je navrženo pro EOV celkem 24 výhybek, 14 výhybek na zhlaví Val.Mež. – 6 větví, 10 výhybek na zhlaví Hustopeče – 4 větve. Celkový instalovaný výkon je cca 170 kW.

Zapínání sekcí řídit softwérově. Ovládání EOV z dopravní kanceláře. Napájení EOV z nové rozvodny NN.

Stávající zařízení EOV bude demontováno a ekologicky zlikvidováno, případně předáno vlastníkově.

5.2.28 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-04-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Stávající rozvod 6 kV je veden kabely AYKCY 3x35 mm². Kabel je vyveden z objektu trafostanice STS 809 a je zatažen do objektu trafostanice TTS 808. Odtud dál pokračuje k objektu trafostanice TTS 807 – viz SO 02-04-01. Stávající kabel je veden z části na pozemcích SŽDC a z části na pozemcích cizích vlastníků.

Nový stav

Nový kabel 6 kV AYKCY 3x50 mm² bude vyveden z STS 809 (cca 15,420) v žst. Hustopeče nad Bečvou a bude zatažen do TTS 808 (cca km 15,880). Kabel bude uložen v zemi v betonových kabelových žlabech. Podchod pod kolejemi bude proveden řízeným protlakem. Kabel bude umístěn na pozemcích SŽDC. Trasa kabelu je zřejmá z výkresu situace.

Stávající a budoucí vlastník SO 01-04-01 Kabelový rozvod 6 kV je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 01-06-01 žst. Hustopeče nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Stávající stav

Kabelové rozvody NN jsou vedeny v zemi převážně vně kolejiště po obou stranách. Stavbou budou dotčeny rozvody v km cca 16,01 do km 16,13. Jedná se o stávající kabely DOÚO a kabely napájející spínací stanici v km 16,1. Ostatní rozvody NN nebudou stavbou dotčeny.

Nový stav

Kabely DOÚO od stávajících odpojovačů budou v úseku km 16,13 až 16,01 přeloženy a naspojovány na stávající kabely. Stávající kabely napájející spínací stanici v km 16,1 (jeden z rozvodů NN žst. Lhotka n/B, druhý z rozvodů NN napájených z trafostanice 6 kV), budou v km 16,01 naspojovány novými kabely a zataženy do spínací stanice.

Stávající a budoucí vlastník SO 01-06-01 Přeložky kabelových rozvodů NN je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 01-06-02 žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO

Stávající stav

V žst. Hustopeče nad Bečvou je instalována stávající technologie ovládání DOÚO ve výpravní budově, ovládání v dopravní kanceláři. Jsou vybudovány stávající kabelové rozvody k jednotlivým pohonům úsekových odpojovačů.

Nový stav

Na zhlaví směrem na Lhotku nad Bečvou budou demontovány stávající odpojovače (6ks) umístěné na stávajících trakčních stožárech. Nové odpojovače (6ks) budou umístěny na nových trakčních stožárech. Tyto nové odpojovače budou napojeny novými kabely CYKY O 7x4 mm². Kabely budou ve výpravní budově ukončeny ve stávající přechodné připojovací skříni a dále napojeny na stávající technologii.

Stávající a budoucí vlastník SO 01-06-02 Doplnění DOÚO je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 01-06-03 žst. Hustopeče nad Bečvou, indikátor státní sběrač

Stávající stav

V žst. Hustopeče nad Bečvou je na zhlaví směrem na Lhotku nad Bečvou v úseku, kde hnací vozidlo musí projíždět se staženým sběračem instalována trvalá návěstí Státní sběrač.

Nový stav

V novém stavu budou použita 4 nová občasná návěstí – světelné panely v provedení LED na 230V. Nová světelná návěstí budou umístěna do míst, kde hnací vozidlo musí jet se staženým sběračem.

Kabely od jednotlivých návěstí budou ukončeny ve spínací stanici v km 16,1 v samostatné skříni indikátoru.

Stávající a budoucí vlastník SO 01-06-03 Indikátor státní sběrač je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 02-04-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Stávající rozvod 6 kV je veden kabely AYKCY 3x35 mm². Kabel je vyveden z objektu trafostanice TTS 808 v km 15,88 a je veden na z části drážním a z části na mimodrážním

pozemku podél trati. V traťovém úseku jsou umístěny traťové trafostanice TTS 807 v km 17,26, TTS 806 v km 18,89 a TTS 805 v km 18,89. Kabel dále pokračuje směrem do žst Lhotka nad Bečvou, kde je zatažen do STS 804 v rozvodně 6 kV ve výpravní budově.

Nový stav

Nový kabel 6 kV AYKCY 3 x 50 mm² bude vyveden z TTS 808 (cca 15,88) a bude veden podél kolejí na pozemcích SŽDC do traťových trafostanic TTS 807 v km 17,26, TTS 806 v km 18,89 a TTS 805 v km 18,89. Kabel bude dále pokračovat podél trati na pozemcích SŽDC do žst. Lhotka nad Bečvou. V žst. Lhotka nad Bečvou bude kabel zatažen do stávající STS 804.

Objekty traťových trafostanic zůstanou stávající. V případech, kdy nebude v budoucnu nutné pro TZZ a PZS využívat tyto traťové trafostanice, bude vnitřní transformátor demontován a předán vlastníkovi a objekt bude dále sloužit jako možný rozpínací bod na traťovém úseku.

Stávající a budoucí vlastník SO 02-04-01 Kabelový rozvod 6 kV je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 02-04-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stav

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení na osobním nádraží. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař.

V traťovém úseku budou dle potřeby stavby provedeny přeložky kabelového rozvodu 6 kV pro zajištění provozuschopnosti. Přeložky kabelu 6 kV budou umístěny na pozemcích SŽDC.

Stávající a budoucí vlastník SO 02-04-02 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 02-06-01 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260

Stávající stav

TZZ v km 17,260 je napájeno z TTS 807 kabelem CYKY J 4x10 mm².

Nový stav

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecího kabelu. Pro spolehlivou funkci TZZ je nutné před zahájením prací provést nové napojení TZZ z TTS 807 novým kabelem CYKY J 4x10 mm². Podchod pod kolejemi bude proveden řízeným protlakem v hloubce min 150 cm pod úrovní kolejového svršku.

Kabely budou umístěny na pozemcích SŽDC.

Stávající a budoucí vlastník SO 02-06-01 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 02-06-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889

Stávající stav

PZS v km 18,889 je napájeno z TTS 806 a TTS 805 dvěma kabely CYKY J 4x10 mm². Stávající releový domek RD je umístěn na mimodrážním pozemku.

Nový stav

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecích kabelů. Pro spolehlivou funkci PZS v celém průběhu rekonstrukce trati je nutné před zahájením prací provést nové napojení PZS z TTS 806 a TTS 805 novými kabely CYKY J 4x10 mm² do stávajícího releového domku. Podchod pod kolejemi bude proveden řízeným protlakem v hloubce min 150 cm pod úrovní kolejového svršku.

Nově bude pro PZS zřízen nový releový domek RD naproti přes cestu na pozemku SŽDC. Napojení tohoto RD bude provedeno z TTS 805 případně TTS 806 kabely CYKY J 4x10mm².

Kabely budou umístěny na pozemcích SŽDC.

Stávající a budoucí vlastník SO 02-06-02 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 03-04-01 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Stávající rozvod 6 kV je veden kabely AYKCY 3x35 mm². Kabel je vyveden z objektu trafostanice TTS 805 v km 18,89 a je veden na z části drážním a z části na mimodrážním pozemku podél trati. Kabel dále pokračuje směrem do žst. Lhotka nad Bečvou, kde je zatažen do STS 804 v rozvodně 6 kV ve výpravní budově. Z STS 804 je dále kabel vyveden a je veden z části na pozemcích SŽDC a z části na pozemcích cizích vlastníků směrem na žst. Valašské Meziříčí do TTS 803 v km 21,84.

Nový stav

Nový kabel 6 kV AYKCY 3x50 mm² bude vyveden z TTS 805 (cca 18,89) a bude veden podél kolejí na pozemcích SŽDC do žst. Lhotka nad Bečvou viz SO 02-04-01. V žst. Lhotka nad Bečvou bude kabel dále pokračovat podél trati na pozemcích SŽDC a bude zatažen do stávající STS 804 ve výpravní budově. Z STS 804 bude dále kabel 6 kV AYKCY 3x50 mm² vyveden směrem na žst. Valašské Meziříčí a bude uložen na pozemcích SŽDC. V km 21,82 bude kabel zatažen do stávající traťové trafostanice TTS 803 v km 21,84.

Objekty traťových trafostanic zůstanou stávající. V případech, kdy nebude v budoucnu nutné pro TZZ a PZS využívat tyto traťové trafostanice, bude vnitřní transformátor demontován a předán vlastníku a objekt bude dále sloužit jako možný rozpínací bod na traťovém úseku.

Stávající a budoucí vlastník SO 03-04-01 Kabelový rozvod 6 kV je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 03-04-02 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení na osobním nádraží. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař.

Kabel 6 kV bude dle potřeby stavby překládán pro zajištění provozuschopnosti.

Stávající a budoucí vlastník SO 03-04-02 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 03-06-02 žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení

Stávající stav

Ze stávající kioskové trafostanice SŽDC 22/04 kV, 250 kVA jsou napájeny jednotlivé samostatné odběry buďto přímo, nebo přes kabelovou skříň KS1 a následně další kabelové skříňe.

Nový stav

Z rozvaděče NN v kioskové trafostanici budou provedeny tři samostatné samostatně měřené kabelové vývody pro:

- Napojení hlavního rozvaděče RH v rozvodně NN
- Napojení rozvaděče RZS v rozvodně 6 kV
- Napojení bytovky (KS2B) a sousední budovy (KS2A).

SO 03-06-03 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN

Stávající stav

Jednotlivé odběry jsou napojeny z části přímo z rozvaděče NN v kioskové trafostanici SŽDC 22/04 kV, 250 kVA, z části z kabelové skříňe KS1 a dále přes další kabelové skříňe a podružné rozvaděče. Není vybudována hlavní rozvodna NN.

Nový stav

Z nové rozvodny NN budou realizovány nové kabelové rozvody NN. Z hlavního rozvaděče RH budou napojeny podružné rozvaděče v rozvodně NN, výpravní budově, rozvaděče a zásuvkové stojany na zhlavích hustopečském i valašskomeziříčském, stávající odběry cizích firem ve výpravní budově a na zhlavích (Cargo, Deza) a další samostatné vývody.

V RH budou odběry jednotlivých odběratelů samostatně odměřeny.

SO 03-06-04 žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN

Stávající kabelové rozvody NN budou v případech kolizí se stavbou překládány dle potřeby stavby, pro zajištění provozuschopnosti.

SO 03-06-05 žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení

Stávající stav

Venkovní osvětlení je v kolejišti realizováno 76 ks svítidel 250W na stožárech JŽ 12 m, V okolí výpravní budovy pak 6 ks svítidel 110W na starých stožárech 6m. Osvětlení je napojeno z rozvaděče RO, který je umístěn v rozvodně 6 kV.

Nový stav

Bude realizováno nové venkovní osvětlení. Stávající osvětlení bude zrušeno, stožáry a svítidla demontovány.

Pro osvětlení široké střední části prostorů kolejiště bude použito 7 ks osvětlovacích věží osazených vždy cca 6-ti ks reflektorů 400 W + poziční svítidlo. Pro osvětlení vyběhacích úzkých částí jednotlivých zhlaví budou použity sklopné osvětlovací stožáry 12 m se svítidly 250 W. Pro osvětlení přístupových cest na pozemcích SŽDC budou použity sklopné osvětlovací stožáry 6m se svítidly 70 W. Rozvody osvětlení budou napojeny z nového rozvaděče RO v rozvodně NN. Tam, kde je to technicky možné, budou přednostně použita svítidla se zdroji LED.

SO 03-06-06 žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště

Stávající stav

Osvětlení podchodu a nástupiště je realizováno zářivkovými a žárovkovými svítidly osazenými na stěně a na konstrukci. Osvětlení je napojeno z rozvaděče RO, který je umístěn v rozvodně 6 kV.

Nový stav

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 6m. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková svítidla v provedení antivandal. Ovládání osvětlení bude z dopravní kanceláře a dálkově. Napájení osvětlení z nové rozvodny NN z rozvaděče R-VO, část svítidel a stožárů bude napojeno z rozvaděče RZS.

Rozvody na nástupišti a v podchodu (zásuvky, čerpadlo, ..) budou napojeny z rozvodny NN, případně z rozvaděče RZS. Tam, kde je to technicky možné budou přednostně použita svítidla se zdroji LED.

SO 03-06-07 žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO

Stávající stav

V žst. Lhotka nad Bečvou je instalována stávající technologie ovládání DOÚO ve výpravní budově, ovládání v dopravní kanceláři. Jsou vybudovány stávající kabelové rozvody k jednotlivým pohonům úsekových odpojovačů.

Nový stav

Stávající rozvody a technologie DOÚO budou demontovány. Na nových trakčních stožárech na zhlavích a ve stanici budou umístěny nové odpojovače. Tyto nové odpojovače budou napojeny novými kabely CYKY O 7x4 mm². Ovládání DOÚO bude umístěno v dopravní kanceláři. Napojení technologie bude provedeno z RZS do R-DOÚO umístěném v rozvodně 6 kV včetně OT a HIS. Ovládání DOÚO bude umístěno v dopravní kanceláři.

SO 04-04-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Stávající rozvod 6 kV je veden kabely AYKCY 3x35 mm². Kabel je vyveden z objektu trafostanice TTS 803 v km 21,84 a je veden na z části drážním a z části na mimodrážním pozemku podél trati. Kabel dále pokračuje směrem do žst Valašské Meziříčí. V traťovém úseku jsou dále umístěny traťové trafostanice TTS 802 v km 22,90 a TTS 801 v km 24,02. Z TTS 801 pak kabel pokračuje do objektu TNS Valašské Meziříčí.

Nový stav

Nový kabel 6 kV AYKCY 3x50 mm² bude vyveden z TTS 803 (km 21,84) a bude veden podél kolejí na pozemcích SŽDC do traťových trafostanic TTS 802 v km 22,90 a TTS 801 v km 24,02. Kabel bude dále pokračovat podél trati na pozemcích SŽDC v rámci SO 05-04-01 do objektu TNS Valašské Meziříčí.

Objekty traťových trafostanic zůstanou stávající. V případech, kdy nebude v budoucnu nutné pro TZZ a PZS využívat tyto traťové trafostanice, bude vnitřní transformátor demontován a předán vlastníkovi a objekt bude dále sloužit jako možný rozpínací bod na traťovém úseku.

Stávající a budoucí vlastník SO 04-04-01 Kabelový rozvod 6 kV je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 04-04-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stav

Soustava 6kV napájí zabezpečovací zařízení a pro bezpečnost je potřeba její bezproblémový provoz. Proto musí být v provozu po celou dobu stavby kabely 6 kV, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi na železničním svršku a spodku a při úpravách trakčního vedení na osobním nádraží. S ohledem na postup prací bude kabel 6 kV postupně překládán, aby nedošlo k omezení napájení zab.zař.

V traťovém úseku budou dle potřeby stavby provedeny přeložky kabelového rozvodu 6 kV pro zajištění provozuschopnosti. Přeložky kabelu 6 kV budou umístěny na pozemcích SŽDC.

Stávající a budoucí vlastník SO 04-04-02 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 04-06-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815

Stávající stav

PZS v km 21,815 je napájeno z TTS 803 kabelem CYKY J 4x10 mm².

Nový stav

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecího kabelu. Pro spolehlivou funkci PZS je nutné před zahájením prací provést nové napojení PZS z TTS 803 novým kabelem CYKY J 4x10 mm².

Podchod pod kolejemi bude proveden řízeným protlakem v hloubce min 150 cm pod úrovní kolejového svršku.

Kabely budou umístěny na pozemcích SŽDC.

Stávající a budoucí vlastník SO 04-06-01 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 04-06-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809

Stávající stav

TZZ v km 22,809 je napájeno z TTS 802 kabelem CYKY J 4 x 10 mm².

Nový stav

V průběhu rekonstrukce kolejového svršku a spodku dojde k narušení napájecího kabelu. Pro spolehlivou funkci TZZ je nutné před zahájením prací provést nové napojení TZZ

z TTS 802 novým kabelem CYKY J 4x10 mm². Podchod pod kolejemi bude proveden řízeným protlakem v hloubce min 150 cm pod úrovní kolejového svršku.

Kabely budou umístěny na pozemcích SŽDC.

Stávající a budoucí vlastník SO 04-06-02 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 05-04-01 žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV

Stávající stav

Stávající rozvod 6 kV je veden kabely AYKCY 3 x 35 mm². Kabel je vyveden z objektu trafostanice TTS 801 v km 24,02 a je veden na z části drážním a z části na mimodrážním pozemku do objektu TNS Valašské Meziříčí.

Nový stav

Nový kabel 6 kV AYKCY 3x50 mm² bude vyveden z TTS 801 (km 24,02) a bude veden podél kolejí na pozemcích SŽDC. Kabel bude zatažen do objektu TNS Valašské Meziříčí do rozvodny 6 kV.

Stávající a budoucí vlastník SO 05-04-01 Kabelový rozvod 6 kV je a bude OŘ Olomouc – SEE.

5.2.29 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 01-01-03 žst. Hustopeče nad Bečvou , úprava ukolejnění

Stávající stav

Stávající stožáry TV jsou individuálně ukolejňeny.

Nový stav

SO řeší ukolejnění stožárů a konstrukcí ve stanici v rozsahu TV po rekonstrukci.

SO 02-01-02 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění

Stávající stav

Stávající stožáry TV jsou individuálně ukolejňeny.

Nový stav

Bude realizováno nové ukolejnění nových stožárů TV a konstrukcí v POTV.

SO 03-01-02 žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění

Stávající stav

Stávající stožáry TV jsou individuálně ukolejňeny.

Nový stav

SO řeší ukolejnění stožárů a konstrukcí ve stanici v rozsahu TV po rekonstrukci.

SO 04-01-02 t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění

Stávající stav

Stávající stožáry TV jsou individuálně ukolejňeny.

Nový stav

Bude realizováno nové ukolejnění nových stožárů TV a konstrukcí v POTV.

5.2.30 Vnější uzemnění

SO 02-06-03 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Stávající stav

Objekt TTS 806 má stávající vyhovující uzemnění.

Nový stav

Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

Stávající a budoucí vlastník SO 02-06-03 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 02-06-04 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889

Stávající stav

Objekt TTS 805 má stávající vyhovující uzemnění.

Nový stav

Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

Stávající a budoucí vlastník SO 02-06-04 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

SO 04-06-03 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233

Stávající stav

Objekt TTS 801 má stávající vyhovující uzemnění.

Nový stav

Z důvodů stavebních úprav kolejového svršku, kolejového spodku a úprav terénu dojde k porušení tohoto uzemnění.

Bude provedeno nové uzemnění objektu TTS.

Stávající a budoucí vlastník SO 04-06-03 je a bude OŘ Olomouc – SEE.

5.2.31 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 03-06-08 Žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611

Stávající kabel ČEZu je uložen napříč pod všemi kolejemi ve stanici Lhotka nad Bečvou. Bude provedena přeložka kabelu. Přeložku včetně projektové dokumentace bude realizovat ČEZ.

Stávající a budoucí vlastník zařízení SO 03-06-08 – ČEZ a.s.

SO 03-06-09 Žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611

Stávající kabel VO je uložen napříč pod všemi kolejemi ve stanici Lhotka nad Bečvou. Bude provedena přeložka kabelu. Nový kabel bude uložen v chráničce pod kolejemi v km 20,630. Podchod pod kolejemi bude realizován řízenými protlaky. Naspojování na stávající kabel VO bude na obou stranách kolejiště provedeno na pozemcích SŽDC.

Stávající a budoucí vlastník zařízení SO 03-06-09 – obec Lešná.

SO 03-06-11 Žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu

Bytový dům je z části napojen na distribuční síť kabelem AYKY 4x70 mm² přímo z trafostanice ČEZu umístěné na parcele č. 170 v blízkosti výpravní budovy. V průběhu realizace stavby bude stávající kabel na několika místech přerušen. Pro zajištění dodávky je třeba položit nový napájecí kabel ze stávajícího odběrného místa – rozvaděče NN na trafostanici ČEZu do stávající přípojkové skříně na objektu bytového domu. Nový kabel AYKY 4x70 mm² bude uložen v zemi v kabelovém žlabu nebo chráničce.

Stávající a budoucí vlastník zařízení SO 03-06-11 – vlastníci bytového domu.

SO 04-12-01 t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589

Stávající kabel 22 kV ČEZu je uložen pod kolejemi v km 22,589. Stávající stožár s kabelosvodem jsou umístěny cca 15 m od pozemků SŽDC na pozemku parc.č. 363/39.

Přeložku včetně projektové dokumentace bude realizovat ČEZ.

Stávající a budoucí vlastník zařízení SO 04-12-01 – ČEZ a.s.

5.2.32 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních

SO 06-10-01 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefonica O2

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto budou stávající kabelové trasy Telefonica O2 řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. Stávající podchody pod kolejemi jsou v km 20,267, km 24,234, km 24,247. V km 24,234 a km 24,247 se jedná pouze o křížení nové sdělovací trasy SŽDC s kabely Telefonica O2. Kabely SŽDC i Telefonica O2 budou v místě křížení uloženy do chrániček.

SO 06-10-02 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů – obec Lešná

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto bude stávající rozhlasový kabel obecního rozhlasu řádně vytýčen, bude provedena sonda na určení hloubky uložení a v nutném případě bude kabel přeložen ve stejném místě do větší hloubky. V místě nové přeložky bude proveden protlak pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabel naspojován v nezbytně nutném rozsahu. Bude použito stejného typu kabelu jako stávající. Stávající podchod pod kolejemi je situován v km 20,279.

5.2.33 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních

SO 06-10-04 Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - SŽDC

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů, proto budou stávající kabelové trasy SŽDC řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. Stávající podchody pod kolejemi jsou v km 19,960 a km 21,500.

6. Územně technické podmínky

Stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ je – z logiky rekonstrukce dnes existující železniční tratě – trvale zakomponována ve schválené územně plánovací dokumentaci.

Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaná přípravná dokumentace respektuje v maximální možné míře (při akceptaci modernizačních požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Všechny nutné zábory vyvstávají z koncepce a požadavků modernizačních, resp. optimalizačních směrnic a norem.

Vlastní traťový úsek je vytrasován na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD, a.s. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku.

Dočasné zábory vyplývají z technologických požadavků realizace výstavby. Při stavbě bude využito některých přilehlých pozemků podél pozemků dráhy, zejména jako plochy zařízení stavenišť nebo pro přístupy na stavenišť.

Další samostatnou část tvoří zábory trvalé. Trvalé zábory pozemků jsou vyvolány normovými požadavky na prostorové uspořádání stavebních objektů.

Připravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Olomouckého a Zlínského kraje.

Stavba je v souladu s Vyhl. č. 501/2006 Sb. O obecných požadavcích na využívání území. Vzhledem k charakteru stavby, kterým je rekonstrukce stávající, v území i územněplánovací dokumentaci fixované železniční tratě resp. železničních stanic, není problematika dodržení obecných požadavků na využití území relevantní.

Připravovaná stavba je od začátku zpracování přípravné dokumentace koordinována se všemi přímo či potenciálně souvisejícími investičními akcemi, které jsou plánovány realizovat v regionu stavby a o nichž byl projektant informován.

V následujícím přehledu je uveden jmenný soupis souvisejících investic, jejichž **investorem je Správa železniční dopravní cesty, s.o.**, s nimiž bylo při zpracování projektu uvažováno resp. koordinováno technické řešení:

- **„Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí“**
Projektová dokumentace byla připravena v letech 2014 – 2015. V rámci „naší“ stavby vyvstal požadavek SŽDC, s.o., SEE – ukončit kabel v TNS Valašské Meziříčí. Kabel by měl být zatažen do RS01.
Ve stavbě TNS Valašské Meziříčí bylo třeba nachystat chráničku (chráničky) pro možné protažení nového kabelu do RS01. Problémový úsek: Od plotu u svítidla OS5 po RS01.
Stavby byly vzájemně koordinovány.
Stavba byla fyzicky realizována v roce 2015.
- **„Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“**
Jedná se o studii, která je t.č. v projektovém zpracování a bude dokončena v roce 2016. Cílem studie bylo prověření možných vhodných variant infrastrukturních opatření na trati (Púchov) – Horní Lideč – Hranice na Moravě. Vzhledem k faktu, že studie mj. v plném rozsahu zahrnuje i úsek trati mezi Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, tj. úsek stavby této připravované investice, bylo výsledné variantní řešení studie schvalovacími orgány SŽDC, s.o., sjednoceno s návrhem řešení, navrženým v „naší“ stavbě. Jinak řečeno SŽDC, s.o., garantuje koordinaci obou dokumentací.
- **„Revitalizace trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“**
Projektová dokumentace stavby byla připravena v roce 2014 – 2015. Tato stavba se nachází v km 5,238 – 13,245 žel. trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. Stavby nejsou vzájemně ovlivněny a nevyplyvá z nich potřeba podmiňujících investic.
Stavba by měla být fyzicky realizována do konce roku 2015.
- **„Železniční přejezdy na trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm“**
Projektová dokumentace stavby byla připravena v roce 2014 – 2015. Tato stavba řeší rekonstrukci žel. přejezdů a PZS do km cca 5,238 trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. V rámci stavby se provede datové doplnění nově zbudovaného kontrolního, ovládacího a diagnostického pracoviště v DK Valašské Meziříčí s vnitřní technologií, umístěnou v technologické místnosti RZZ Valašské Meziříčí.
Stavby nejsou vzájemně ovlivněny a nevyplyvá z nich potřeba podmiňujících investic.
Stavba by měla být fyzicky realizována do konce roku 2015.
- **„Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) – Jablunka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo)“**

Projektová dokumentace projektu stavby byla připravena v roce 2014 – 2015. Svým charakterem se jedná o opravné práce.

Stavba nemá přímou vazbu na tuto připravovanou investici.

Stavba je aktuálně ve výstavbě a bude dokončena v roce 2016.

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

Projektová dokumentace projektu stavby byla připravena v roce 2014 – 2015. Svým charakterem se jedná o opravné práce.

Stavba nemá přímou vazbu na tuto připravovanou investici.

Stavba je aktuálně ve výstavbě a bude dokončena v roce 2016.

➤ **„GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko“**

Jedná se zatím pouze o avizovanou připravovanou stavbu GSM-R v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. – Slovensko a to v souladu s národním implementačním plánem. Stavba bude projektově připravena v roce 2016 a měla by být realizována do konce roku 2017.

Koordinace staveb, na základě výše uvedeného, nebyla zatím neprováděna.

Dále byla stavba prověřována - koordinována s připravovanými níže uvedenými **mimodrážními akcemi**:

➤ **„Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“**

V roce 2014 byla zpracována technická studie. Investorem stavby je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Mostní estakáda, navrhovaná v rámci stavby ŘSD, kříží dvoukolejnou železniční trať v km 23,610. V místě křížení dochází v rámci stavby SŽDC k nepatrnému zdvihu kolejí o cca 8 cm, dochází k rekonstrukci kolejového roštu a pražcového podloží dle předpisů SŽDC S3 a S4. Umístění trakčních stožárů je navrženo mimo most. Navrhované kabelové trasy jsou umístěny mimo podpěry mostní estakády.

Stavby jsou vzájemně koordinovány.

➤ **„Produktovod Loukov – Sedlnice“**

Aktuálně je vydáno právoplatné územní rozhodnutí SÚ Valašské Meziříčí č.30/2008. Investorem stavby je ČEPRO, a.s.

Produktovod, navrhovaný v rámci stavby ČEPRA, kříží dvoukolejnou železniční trať v km 20,062. V místě křížení nedochází v rámci stavby SŽDC k zahlubování trati, dochází pouze k rekonstrukci kolejového roštu a pražcového podloží dle předpisů SŽDC S3 a S4. Umístění trakčních stožárů je navrženo mimo trasu produktovodu.

Stavby jsou vzájemně koordinovány.

➤ **„Bečva, VD Teplice“ (nově VD Skalička)**

Jedná se zatím o předprojektovou přípravu, organizovanou Povodím Moravy, s.p. Investor této potenciální stavby prověřuje možnosti realizace VD. Poloha stávající žel. trati je akceptována.

➤ **„Plán likvidace nevýhradního ložiska Hustopeče nad Bečvou“**

V území blízko žel. trati byl aktuálně vytěžen štěrkopísek z nevýhradního ložiska Hustopeče nad Bečvou. Na základě rozhodnutí org. Českomoravský štěrk, a.s., byl pro toto území zpracován Plán likvidace hlavních důlních děl nevýhradního ložiska Hustopeče nad Bečvou.

Stavba "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou" nebude touto činností dotčena.

6.1 Základní charakteristika zájmového území

Trasa železniční trati je vedena plochým rovným územím údolní nivy řeky Bečvy. Železniční trať mírně klesá směrem od Valašského Meziříčí (280 m n. m.) do Hustopečí nad Bečvou (275 m n. m.).

Ve smyslu ČSN EN 1998-1 není nutné uvažovat účinky zemětřesení.

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. Záplavové území řeky Bečvy při průtoku Q_{100} bylo stanoveno neformálním aktem Krajského úřadu Zlínského kraje (pod č.j. KUZL 18117/2004 ŽPZE - DZ) ze dne 6.12.2004 mezi říčními km 49,885 - 55 km, který byl později pozměněn aktem Krajského úřadu Olomouckého kraje (pod č.j. KUOK 22888/2006) stanovujícím záplavové území mezi říčními kilometry 0,0 - 53,96 a dokumentem Krajského úřadu Zlínského kraje (pod č.j. KUZL 2584/2003 ŽPZE-DZ) vymezujícím záplavové území mezi říčními kilometry 55,00 - 61,20.

Při realizaci záměru nebudou v záplavovém území situována zařízení stavby a nebude shromažďován rozplavitelný materiál.

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.

Pro vydání rozhodnutí o umístění stavby doloží investor žádost závazným stanoviskem orgánu kraje v přenesené působnosti, vydaného po projednání s obvodním báňským úřadem, který navrhne podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení.

V blízkosti záměru se také nachází dobývací prostor Hustopeče nad Bečvou (č. 8708420), CHLÚ Hustopeče nad Bečvou (č. 70090000100) a Hustopeče nad Bečvou II. (č. 700900000000), výhradní ložisko Hustopeče n. Bečvou-Milotice (č. 300900000). Jedná se o těžbu štěrkopísku ve vzdálenosti cca 85 m jižně od stavebního záměru.

6.2 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

V souvislosti s předmětnou stavbou nebude prováděna asanace objektů.

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávající dvoukolejné trati, dojde k nahrazení stávajících železničních objektů (konstrukcí), které bude nutno nejprve odstranit.

Bude vytržen a snesen kolejový rošt včetně žel. spodku. Stávající stožáry trakčního vedení budou sneseny, jejich základy vybourány.

Ve stávajících výpravních budovách v žst. Hustopeče nad Bečvou a v žst. Lhotka nad Bečvou budou provedeny stavební úpravy, které vyplývají z umístění nové dopravní technologie.

V rámci stavby budou provedeny demolice stávajících nevyužívaných objektů, které musí být odstraněny z důvodu kolize s navrhovanou stavbou. Jedná se o demolici skladu a zastřešení nástupišť v žst. Lhotka nad Bečvou a dále o demolici výměnného stanoviště č.4 v žst. Valašské Meziříčí. Demolice objektů byla projednána a odsouhlasena vlastníky objektů a bude řešena bez náhrady, vyjma zastřešení nástupišť. Zastřešení nástupišť bude nahrazeno zastřešením výstupů z podchodu a pro ochranu cestujících před klimatickými vlivy bude na ostrovním nástupišti umístěn přístřešek pro cestující.

Současně bude třeba realizovat kácení zejména náletových stromů a dřevin na pozemku dráhy, které měly být káceny v rámci pravidelné údržby dráhy.

V rámci stavby trakčního vedení dojde ke kácení lesní zeleně v ochranném pásmu nadzemního vedení. Dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les a lesní zeleně.

Kácení však nebude plošné. V místech zasažených stavbou se na pozemcích PUPFL nachází zejména náletové dřeviny.

Za dřeviny rostoucí mimo les může být příslušným obecním úřadem udělena povinnost náhradních výsadeb. Toto bude prověřeno a na základě požadavků příslušných obecních úřadů zpracováno v následujícím stupni projektové dokumentace.

V rámci projektových prací byl proveden dendrologický průzkum, který stanovuje rozsah kácených dřevin rostoucích mimo les. Na základě tohoto průzkumu pak byly vytipovány dřeviny, u kterých je potřeba požádat o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a vyhláškou č. 189/2013 Sb.

Dále byla na základě tohoto průzkumu stanovena cena za ekologickou újmu kácených dřevin.

Součástí projektu je objekt kácení a náhradních výsadeb SO 06-30-01. Náhradní výsadby budou upřesněny v následujícím stupni dokumentace na základě požadavků jednotlivých příslušných obecních úřadů.

6.3 Vliv stavby na jednotlivé složky životního prostředí

Ovzduší

V období realizace záměru dojde ke krátkodobým změnám v kvalitě ovzduší a to především podél přístupových cest a zařízení stavenišť. V tomto období lze očekávat krátkodobé navýšení nákladní dopravy a v důsledku toho i nárůst emisí z automobilové dopravy a dočasnou změnu v imisní situaci podél komunikací. Stejně tak se dá očekávat zvýšení prašnosti zejména v okolí výjezdu automobilů ze stavenišť. Také plocha staveniště a vlastní stavba budou zdrojem polétavého prachu. Působení těchto vlivů však bude časově omezeno a všechny procesy spojené se zhoršením kvality ovzduší budou plně reverzibilní.

Lze konstatovat, že stavební práce budou mít velmi nízký podíl na stávajícím imisním pozadí lokality. Pro snížení negativního vlivu na ovzduší v rámci etapy výstavby byla navržena opatření na snížení emisí, a to zejména tuhých znečišťujících látek.

V etapě provozu nebude mít stavební záměr na kvalitu ovzduší vliv.

Hluk

Posuzovaný záměr bude klást mírně zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu jak v období výstavby, tak v období provozu. Nárůst dopravy na přilehlých komunikacích, který bude způsoben dovozem materiálu pro výstavbu a odvozem odpadů ze stavby, bude časově omezen pouze na dobu výstavby. V období provozu dojde vzhledem ke zvýšení rychlosti a intenzity dopravy i k navýšení hlukového zatížení okolí. Tento nárůst bude maximálně 2,4 dB v denní době. Z hlukové studie vyplývá, že provozem dojde k překročení hygienických limitů. Proto byla navržena protihluková opatření – protihlukové stěny a individuální protihluková opatření.

Vibrace

Vibrace působené pojezdy souprav po železniční trati č. 280 na posuzovaném úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou budou vyšetřovány u nejbližších obytných objektů, zejména pak ve stanici Lhotka nad Bečvou. Nejbližší objekty se nacházejí ve vzdálenosti větší než 21 m (Lhotka nad Bečvou č.p. 42) od osy nejbližší hlavní koleje.

Na základě provedených měření hladin zrychlení vibrací v budovách u tratí s obdobným stavem svršku a skladbou dopravy (měřeno na trati č. 250 Brno - Havlíčkův Brod) bylo zjištěno, že hladiny zrychlení vibrací blíží se hygienickému limitu se nacházejí ve vzdálenosti cca 15 m od osy poježděné koleje. Je zde proto předpoklad, že hladina zrychlení vibrací u nejbližších objektů v žst. Lhotka nad Bečvou se při průjezdu nákladních vlaků (které jsou při vyšetřování hladin vibrací dominantní) ve stávajícím stavu můžou přibližovat hygienickému limitu.

Rekonstrukcí, kdy je uvažováno s kompletní úpravou tělesa železničního spodku a celkovou obnovou železničního svršku, lze očekávat snížení hladin zrychlení vibrací až o 5 dB. Ani uvažované zvýšení maximální traťové rychlosti nebude mít vliv na změnu hladin vibrací. Zvýšení rychlosti se týká pouze dálkové osobní dopravy, tedy relativně lehkých souprav.

Rychlosti nákladních vlaků se zvýší minimálně a tak lze předpokládat, že po provedení plánované rekonstrukce nedojde k překročení hygienického limitu pro vibrace v budovách jak pro denní, tak zejména pro noční dobu.

Hydrogeologické a geologické poměry

Vzhledem k charakteru stavebního záměru nepředpokládáme negativní vlivy na horninové geologické podloží a hydrogeologické poměry.

Hydrologické poměry

Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající železniční trať, nepředpokládáme, že by vlivem provozu záměru došlo k významnému ovlivnění kvality podzemních vod tak i povrchových vod.

Vlivy na podzemní a povrchové vody mohou být spojeny s možnými havarijními stavy a to jak v období realizace záměru, tak i jeho provozu.

Lokalita záměru leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod Vsetínských vrchů.

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.

Půdy

Dojde k dočasným a trvalým záborům pozemků ZPF a PUPFL. Pozemky dotčené dočasným záborom budou po realizaci záměru uvedeny zpátky do svého původního stavu.

Negativní vliv může být spojen pouze s havarijními stavy při stavbě. Při dodržení všech legislativních podmínek a opatření na ochranu půd uvedených v přípravné dokumentaci stavby, není dán předpoklad na negativní vliv na půdní prostředí.

Fauna a flóra

V širším okolí zájmové lokality se vyskytují **zvláště chráněné druhy živočichů**. Těleso trati však nepředstavuje významný biotop pro tyto druhy živočichů. Výjimkou je mraveniště druhu *Formica* sp., které se na drázním km 18,0 po levé straně ze směru z Hustopečí nad Bečvou do Valašského Meziříčí. Pokud by mělo dojít k dotčení mraveniště tohoto taxonu, je potřeba provést záchranný transfer. Pro transfer je potřeba zažádat o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů § 56 zákona 114/1992 Sb, v platném znění.

Běžným druhem, pozorovaným v okolí železničních náspů, bývá ještěrka obecná (*Lacerta agilis*). Tento druh sice běžně využívá železniční náspy jako svůj sekundární biotop, ale jedná se o mobilního živočicha, který při stavebních pracích šterkové lože dočasně opustí. Přímo na železničním náspu posuzované trati však tento druh pozorován nebyl. Pravděpodobně proto, že na těleso dráhy nenavazují biotopy vhodné pro rozmnožování a se zdrojem potravy.

V oznámení byla navržena řada opatření ke zmírnění možných negativních vlivů v souvislosti se živočichy. Při dodržení těchto opatření lze konstatovat, že realizace stavebního záměru nebude mít významný vliv na živočichy.

Z hlediska možného ovlivnění migrační prostupnosti lze konstatovat, že při dodržení navržených opatření realizace stavebního záměru výrazně negativně neovlivní migraci živočichů přes liniovou stavbu tělesa železnice oproti současnému stavu.

Nemovitě kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště

V lokalitě se nenachází žádná městská památková zóna ani vesnická památková zóna či rezervace. V okolí stavebního záměru nejsou evidovány ani žádné památky světového kulturního dědictví či národní kulturní památky.

Archeologická a paleontologická naleziště

Na zájmovou lokalitu není třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k této skutečnosti, není nutné, aby stavebník před zahájením akce uzavřel smlouvu na provedení archeologického dozoru s institucí, které přísluší provádět archeologické výzkumy.

Estetická hodnota krajiny

Vzhledem ke skutečnosti, že železniční trať je v daném území poměrně dlouho stabilizována, nejsou negativní vlivy na krajinu (ve smyslu krajinného rázu) předpokládány.

Významné krajinné prvky

Stavba přichází do střetu s VKP vyjmenovanými dle zákona. Jedná se o vodní toky a jejich údolní nivy a les.

Pojem významný krajinný prvek byl do praxe zaveden zákonem č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny. VKP jsou dle tohoto zákona definovány jako ekologicky, geomorfologicky či esteticky hodnotné části krajiny, které utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability.

Vodní toky, které se stavba překonává mostními objekty nebo propustky jsou: Černý potok (km 23,037), Jasenický potok (km 21,847), bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 19,939), Mřenka (také Jasenka, km 17,577), občasný tok (km 17,282) a bezejmenný pravobřežní přítok Bečvy (km 16,313).

6.4 Vliv stavby na zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000

Posuzovaný záměr se dotýká nebo přímo prochází 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 vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a Krajského úřadu Zlínského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, realizace stavebního záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo na ptačí oblasti.

Při provádění stavby bude vyloučeno umístění stavebních objektů, obslužných komunikací a skládek materiálů v území EVL Choryňský mokřad a bude minimalizován rozsah kácení a záborů pozemků náležejících do PUPFL.

6.5 Vliv stavby na územní systémy ekologické stability

V souvislosti s realizací záměru dojde ke střetu s lokálním prvkem ÚSES - zásahu do LBK1, který je veden podél Černého potoka. Z hlediska možného vlivu na tento lokální biokoridor lze konstatovat, že v rámci rekonstrukce nedojde k zásadním změnám, které by tento prvek (a tedy i jeho funkci) ovlivnily. Mostní objekt, kterým daný prvek ÚSES kříží železniční trať, zůstane zachován.

6.6 Závěry zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Pro záměr bylo vypracováno oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., které bylo předloženo na krajský úřad Olomouckého kraje k zjišťovacímu řízení. Dne 31. 10. 2013 byl krajským úřadem Olomouckého kraje vydán závěr zjišťovacího řízení, s ustanovením, že záměr nebude dále posuzován podle citovaného zákona. V tomto dokumentu však byly stanoveny podmínky realizace záměru, a to, aby byla dodržena opatření uvedená v oznámení EIA, tato jsou uvedena níže:

1. V dalších stupních projektové dokumentace doplnit údaje vztahující se k vibrační zátěži působené provozem na železniční trati č.280 v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou po zvýšení traťové rychlosti pro doložení zda, resp. jakým způsobem bude po zvýšení traťové rychlosti zajištěno nepřekročení hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu.

2. V dalších stupních projektové dokumentace prověřit a doložit optimalizované možnosti ochrany chráněného venkovního prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 na základě rozboru i dalších možností snížení hlukového zatížení (mimo zmiňovanou výstavbu protihlukové stěny).
3. V dalších stupních projektové dokumentace řešit zajištění dostatečné výměny vzduchu v obytných místnostech bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 bez nutnosti otevírání oken tak, aby zejména během noční doby nebyly v důsledku spánku při pootevřených oknech ložnic zhoršeny akustické poměry v chráněném vnitřním prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 (v případě spánku při uzavřených oknech je sice snížen rušivý vliv venkovního hluku, ale zvyšuje se rušení spánku vlivem nedostatečného větrání).
4. V dalších stupních projektové dokumentace upřesnit rozsah a provedení navržených protihlukových stěn s ohledem na rozporné údaje v popisu navržených protihlukových stěn v textu oznámení záměru a v hlukové studii (dle oznámení – str. 24 je výška PHS vpravo v km 20,310 – 20,740 2,0m, dle hlukové studie – str. 12 je výška PHS vpravo v km 20,310 – 20,525 2,0m, v km 20,525 – 20,565 3,0m a v km 20,565 – 20,740 2,0m; dle oznámení záměru – str. 25 jsou všechny PHS navrženy jako jednostranně pohltivé s výjimkou PHS vpravo km 20,960 – 21,060, která je navržena jako oboustranně pohltivá, dle hlukové studie – str. 12 jsou přitom jako jednostranně pohltivé navrženy pouze PHS vlevo v km 17,490 – 17,620 a vpravo v km 19,435 – 19,556).
5. V průběhu realizace stavby provádět a koordinovat veškeré stavební činnosti tak, aby v chráněném venkovním prostoru okolních staveb nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ze stavební činnosti dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
6. Průběh hlukově významných stavebních činností zkrátit organizací prací, personálním a technickým vybavením na nezbytně nutnou dobu.
7. Pro stavební práce používat pouze zařízení a nářadí v bezvadném technickém stavu.
8. Během zkušebního provozu provést měření hluku z dopravy na dráze v měřicích místech chráněného venkovního prostoru staveb situovaných v okolí železniční trati č. 280 v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou pro doložení skutečného stavu hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru staveb po zvýšení traťové rychlosti.
9. Během zkušebního provozu provést měření hluku z dopravy na dráze v chráněném vnitřním prostoru stavby bytového domu Lhotka nad Bečvou č.p. 35 pro doložení nepřekročení hygienických limitů hluku stanovených pro hluk z dopravy na drahách, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
10. Během zkušebního provozu provést měření vibrací v chráněném vnitřním prostoru staveb situovaných v okolí železniční trati č. 280 v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou k prokázání nepřekročení hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
11. Výběr měřicích míst před provedením měření hluku a vibrací předem projednat s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.

12. Měření hluku a vibrací provede držitel osvědčení o akreditaci nebo držitel autorizace dle požadavků Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
13. Výsledky měření předložit Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně k posouzení.
14. V případě zjištění prokazatelného překročení hygienických limitů hluku z dopravy na drahách stanovených pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb, a pro denní a noční dobu v nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, hygienických limitů vibrací stanovených pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu ve shora citovaném vládním nařízení, provést dodatečná protihluková či antivibrační opatření k zajištění nepřekročení platných hygienických limitů hluku, která předem projednat s Krajskou hygienickou stanicí Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.
15. Protihlukové stěny PHS 3, 4, 5 realizovat tak, aby byly tvořeny oboustranně akusticky pohltivými panely s členitým rustikálním povrchem.
16. V dalších stupních projektové dokumentace řešit ozelenění protihlukových stěn.
17. V dalších stupních projektové dokumentace k návrhu opatření pro realizaci, doplnit ke konstrukci protihlukových stěn opatření viditelné pro ptáky.
18. V období výstavby dodržet minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť.
19. V období výstavby používané komunikace pravidelně čistit, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti.
20. V období výstavby používané komunikace a zařízení staveniště v suchém období roku pravidelně skrápět.
21. V období výstavby stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby důsledně čistit.
22. V období výstavby nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál řádně zaplachtovat.
23. V období výstavby zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot umístit mimo obytnou zástavbu.

Všechny podmínky ze závěru zjišťovacího řízení budou zohledněny ve smyslu toho závěru. Bod č. 4 a 15. byl zapracován již v tom stupni projektové dokumentace.

V závěru zjišťovacího řízení, jehož celé znění je v dokladové části, je konstatováno, že záměr „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ nebude dále posuzován podle zákona.

Vzhledem k novelizaci zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, která vešla v platnost od 1.4.2015, byl v rámci aktualizčních prací v roce 2015 vznesen dotaz na příslušný úřad, který vedl zjišťovací řízení (tj. Krajský úřad Zlínského kraje), týkající se platnosti závěru zjišťovacího řízení a nutnosti nového zjišťovacího řízení vzhledem k provedeným změnám projektu.

Dne 16.10.2015 pod č.j. KUZL 58380/2015 vydal Krajský úřad Zlínského kraje vyjádření, že nemá z hlediska zákona č.100/2001 Sb., v platném znění, k výše uvedenému záměru námitek, neboť záměr byl již posouzen a dne 04.03.2014 byl pod čj. KUZL 3151/2014 vydán závěr zjišťovacího řízení bez nutnosti dalšího posuzování záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Závěr zjišťovacího řízení zůstává přes aktualizací vyvolané změny -

týkající se úpravy délky kolejí, rozšíření tělesa v navrhovaných místech, prodloužení nástupiště, rozdílného řešení mostu - i nadále v platnosti.

6.7 Nároky stavby na okolní infrastrukturu

Voda pro provozní účely

Odběr vody lze předpokládat pouze ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště apod.). Voda použitá při technologických procesech bude z dovezených zdrojů. Odběr vody v průběhu stavby bude záviset na momentální potřebě zařízení staveniště. Potřeba pitné vody bude kryta balenou vodou, potřeba užitkové vody bude kryta pomocí mobilních WC a zásobníků s užitkovou vodou.

Elektrická energie

V rámci realizace bude spotřebovávána el. energie pouze v prostoru staveniště.

V etapě provozu nedojde ke změně oproti současnému stavu.

Surovinové zdroje

Zvýšené nároky na pohonné hmoty a další suroviny potřebné pro realizaci je možné očekávat výhradně v období realizace záměru.

Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V období realizace záměru budou kladeny zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu, především ve spojení s odstraňováním odpadů a dovozem materiálu potřebným na stavbu. Pro transport materiálu bude využito stávajících komunikací.

V etapě provozu nebude stavební záměr klást nároky na infrastrukturu.

6.8 Nepříznivé účinky stavby na životní prostředí

Odpadní vody

Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat odpadní vody technologické, splaškové a vody dešťové.

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Půjde jednak o vody použité v rámci technologických postupů, jednak o vody produkované v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství těchto vod není za současného stavu znalostí možno odhadnout.

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je použití chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť.

Po dokončení stavby odpadní vody vznikat nebudou.

Odpady

Obecně lze konstatovat, že **odpady**, které vzniknou v průběhu stavebních prací budou odváženy a likvidovány mimo staveniště v souladu se stávající právní úpravou. Tato činnost bude zajištěna ze strany prováděcí firmy či odbornou firmou zabývající se nakládáním s odpady. Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů z výstavby předmětného záměru.

Hluk

V období provozu dojde vzhledem ke zvýšení rychlosti a intenzity dopravy i k navýšení hlukového zatížení okolí. Tento nárůst bude maximálně 2,4 dB v denní době. Z hlukové studie vyplývá, že provozem **dojde k překročení hygienických limitů**. Proto byla navržena protihluková opatření – protihlukové stěny a individuální protihluková opatření.

7. Majetkoprávní vztahy

Stavba "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou" je liniovou železniční stavbou, při níž jsou rekonstruovány vybrané prvky železniční dopravní cesty.

Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích:

Od km:	Do km:	KÚ:
Zač. st. 15,370*	18,347*	k.ú. Hustopeče nad Bečvou
18,347*	18,944*	k.ú. Choryně
18,944*	21,302*	k.ú. Lhotka nad Bečvou
19,610*	19,933*	k.ú. Lešná
21,302*	22,011*	k.ú. Příluky
22,011*	22,241*	k.ú. Juřinka
22,500*	22,804*	k.ú. Mštěnovice
22,241*	Konec st. 25,015*	k.ú. Krásno nad Bečvou

LEGENDA: * stávající kilometráž v ose dvoukol. tratě
(měřeno v ose os k nejbližšímu nižšímu hektometrovníku)

Stavba bude realizována převážně na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Snahou investora i projektanta bylo co v nejvyšší míře omezit nebo zredukovat jak trvalé, tak i dočasné zábory mimodrážních pozemků. V rámci stavby však dojde k trvalému i dočasnému záboru mimodrážních pozemků.

Seznam pozemků a staveb dotčených umístěním stavby

Parcelní číslo	List vlastnictví	Vlastník - adresa	Druh pozemku
katastrální území: Hustopeče nad Bečvou			
1194/4	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
1014/39	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
1014/40	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
stavba bez č.p. na par.č.1194/5 (LV 949)	138	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	doprava
326	949	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří
1194/1	949	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha
1194/5	949	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří
1015/1	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	ostatní plocha
1015/2	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	ostatní plocha
1045/2	212	Číp Jiří Branka 77, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda
1045/3	50	Hadaš Antonín Štramberská 310/61, 74221 Kopřivnice; Hadaš Zbyněk náměstí Míru 96, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda

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

1045/4	1101	Škodová Danuše; Váhalová Hana ing. Vodní 15, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda
1045/8	556	LUKROM plus s.r.o. č.p. 81, 76311 Lípa	orná půda
1046/2	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	ostatní plocha
1060/16	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda
1071	50	Hadaš Antonín Štramberská 310/61, 74221 Kopřivnice; Hadaš Zbyněk náměstí Míru 96, 75366 Hustopeče nad Bečvou	ostatní plocha
1072/1	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	vodní plocha
1081/1	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	vodní plocha
1081/2	60000	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	vodní plocha
1099/1	53	Jambor Karel Polní 165, 75366 Hustopeče nad Bečvou	travní porost
1099/3	351	Dohnal František; Dohnalová Zdenka Dílce 249, 75366 Hustopeče nad Bečvou	travní porost
1102/3	923	Vahala Zdenek Ing. Vodní 17, 75366 Hustopeče nad Bečvou	orná půda
1112/1	516	Městys Hustopeče nad Bečvou nám. Míru 21, 75366 Hustopeče nad Bečvou	lesní půda
1215	915	Správa silnic Olomouckého kraje Lipenská 753/120, Hodolany, 77211 Olomouc	ostatní plocha
1216	915	Správa silnic Olomouckého kraje Lipenská 753/120, Hodolany, 77211 Olomouc	ostatní plocha
katastrální území: Choryně			
726	318	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
705/1	10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	ostatní plocha
708/70	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	orná půda
708/75	10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	orná půda
727	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	orná půda
728	60000	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	ostatní plocha
729	60000	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	ostatní plocha
787/6	724	Arcibiskupský kněžský seminář, Žerotínovo nám. 605/2, 77900 Olomouc	ostatní plocha
787/7	60000	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	ostatní plocha
katastrální území: Lhotka nad Bečvou			

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

345/2	10	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
359	10	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
161	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha
162	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří
163	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ost. plocha
165	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří
170	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ost. plocha
345/1	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha
345/3	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha
345/4	518	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha
46/6	60000	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábreží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	ostatní plocha
91/1	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha
91/2	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha
164	596	Fait Roman, Lhotka Nad Bečvou 35, 75641 Lešná	zastavěná pl., nádvoří
		Holcová Taťána, Lhotka Nad Bečvou 35, 75641 Lešná	
		Hlaváčová Marie, Lhotka Nad Bečvou 35, 75641 Lešná	
		Vomočilová Alena, Lhotka Nad Bečvou 35, 75641 Lešná	
166	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ost.pl., manipulační
167	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ost.pl., komunikace
168	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha
173/3	165	MOBIKO plus a.s. Hranická 293/5, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha
315/1	513	Hegar Ondřej, Lhotka nad Bečvou 15, 75641 Lešná	ost. plocha
315/4	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha
318/3	201	Horná Jana Lhotka nad Bečvou 74, 75641 Lešná	orná půda
318/8	608	Hořínek Petr, Domlivilova 787/8, 75701 Valašské Meziříčí	orná půda
318/10	588	Janíček Bronislav č.p. 450, 75651 Zašová	orná půda
335	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	zahrada
337	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ostatní plocha
344/1	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost.pl., dráha
344/5	4	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost.pl., dráha
346/1	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	vodní tok
346/7	10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	vodní tok
346/8	513	Hegar Ondřej, Lhotka nad Bečvou 15, 75641 Lešná	ost. plocha

358	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	lesní
362	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ost. plocha
365	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	lesní
367	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	lesní
371	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ost.pl., dráha
372	85	Kývala Miloslav Ing., Lhotka nad Bečvou 91, 75641 Lešná Kývala Vladimír, Lhotka nad Bečvou 11, 75641 Lešná	ost.pl., dráha
katastrální území: Lešná			
607/1	78	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
607/2	78	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
523	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	ost. plocha
katastrální území: Příluky			
236/1	50	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
236/2	50	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
257	50	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
300	50	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
222/12	202	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	orná
234	202	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvíží
235	202	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvíží
239/13	202	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	vodní plocha, tok
220/1	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha
221/2	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha
221/3	10002	Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	ostatní plocha
221/4	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost.pl., zeleň
221/5	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha
222/3	193	Podzemní Miroslav, Podlesí 462, 75701 Valašské Meziříčí	orná půda
222/5	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	orná půda
222/6	10001	Obec Lešná, č.p. 36, 75641 Lešná	orná půda
222/8	28	Janotová Marie, Příluky 18, 75641 Lešná	orná půda
222/11	60	Zámorský Josef, Příluky 15, 75641 Lešná	orná půda
233	184	Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, K majáku 5001, 761 23 Zlín	ostatní plocha
239/9	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	vodní plocha, koryto

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

246	216	Zemědělské obchodní družstvo Lešná se sídlem v Lešné, č. p. 35, 75641 Lešná	orná půda
256	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost.pl., dráha
301	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	orná půda
302	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha
304	16	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	orná půda
katastrální území: Juřinka			
690	32	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
445/2	149	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost.pl., komunikace
447/1	128	Gerla Josef, Lhotka nad Bečvou 34, 75641 Lešná	orná půda
447/3	149	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	orná půda
683/1	149	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha
katastrální území: Krásno nad Bečvou			
283/64	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., manipulační
991	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
992/1	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
992/2	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
992/5	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
992/6	4812	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	silnice
406/8	656	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha
959/3	656	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., komunikace
1007/35	656	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	ostatní pl., dráha
1227	656	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11015 Praha	zastavěná pl., nádvoří
354/5	5193	Zemědělské obchodní družstvo Lešná se sídlem v Lešné, č.p. 35, 75641 Lešná	orná půda
363/29	166	Bělunková Petra, Příluky 12, 75641 Lešná	orná půda
363/38	636	Gerla Josef, Lhotka nad Bečvou 34, 75641 Lešná	orná půda
363/39	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	orná půda
382/8	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha

382/60	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ostatní plocha
979/1	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, neplodná
979/2	10001	Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, neplodná
979/4	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, neplodná
981/1	22	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	vodní tok
1007/48	10001	Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, dráha
katastrální území: Mštěnovice			
525	56	ČR - Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00	ostatní pl., dráha
115/44	20	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	ost. plocha, zeleň
523/1	20	DEZA a.s., Masarykova 753, Krásno nad Bečvou, 75701 Valašské Meziříčí	vodní plocha, koryto

Dočasné zábory vyplývají z technologických požadavků realizace výstavby. Při stavbě bude využito některých přilehlých pozemků podél pozemků dráhy, zejména jako plochy zařízení staveniště nebo pro přístupy na staveniště. Rozsah stavby je patrný z koordinačních situací stavby. Rozsah dočasných záborů je vyznačen v geodetické části přípravné dokumentace stavby.

Další samostatnou část tvoří zábory trvalé. Trvalé zábory pozemků jsou vyvolány zejména prostorovými požadavky norem na prostorové uspořádání stavebních objektů.

Dále dojde k dočasným a trvalým záborům pozemků ZPF a PUPFL. Pozemky dotčené dočasným záborům budou po realizaci záměru uvedeny zpátky do svého původního stavu.

Přehled trvalých a dočasných záborů mimodrážních pozemků:

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)				Věcné břemeno (m ²)	Dočasný zábor (m ²)			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem		ZPF	PUPFL	ostatní	celkem
Hustopeče nad Bečvou	735	310	495	1540	70,0	20		3595	3615
Choryně	1830	-	64	1894	10	-	-	70	70
Lhotka nad Bečvou	20	1032	2574	3626	620	10	10	840	860
Lešná	-	-	420	420	-	-	-	-	-
Přiluky	1567	-	200	1767	15	-	-	275	275
Krásno nad Bečvou	565	-	760	1325	285	-	-	30	30
Juřinka	190	-	5	195	55	-	-	-	0
Mštěnovice	-	-	70	70	-	-	-	35	35
ZÁBORY CELKEM	4907	1342	4588	10837	1055,0	30	10	4845	4885

8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska předpisů hygienických, jakostních, bezpečnostních, ochrany zdraví při práci apod.

a) Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

Stavba je navržena podle současně platných předpisů pro projektování staveb. Bezpečnost provozu stavby při jejím užívání bude zajištěna především provedením stavby v souladu s projektovou dokumentací.

Další nezbytnou podmínkou je řádně provedený proces kolaudace stavebního díla.

Za bezpečnost provozu poté zodpovídá vlastník a správce stavby a jím pověřené osoby.

b) Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Obecně platí, že při zpracování všech projektů drážních staveb je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání zrekonstruovaných staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

V následující kapitole jsou stručně popsány jednotlivé prvky bezbariérového řešení stavby, prokazující dodržení požadavků na bezbariérovost stavby jako celku. Podrobněji je doloženo v projektech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

Jedná se o:

➤ **Nástupiště a zpevněné plochy**

Ve stavbě je navržena rekonstrukce ostrovního nástupiště v žst. Lhotka nad Bečvou. Nástupiště ve stávajícím stavu není bezbariérové - nesplňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Rekonstruované nástupiště je navrženo s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K.

Povrchová úprava nástupiště je nově řešena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60 mm. Použitý typ dlažby musí vyhovovat požadavku na min. smykové tření.

Ve stavbě je navržena rekonstrukce podchodu se zajištěním bezbariérového přístupu na nástupiště za pomoci přístupového chodníku, který splňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

➤ **Varovné pásy a vodící linie**

Upravovaná nástupiště a zpevněné plochy jsou také vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se mj. o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. K návrhu a vytváření těchto prvků sloužila projektantovi jako podklad nejen základní vyhláška č. 398/2009 Sb., ale také Metodické poznámky k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob.

Součástí plochy každého nástupiště je bezpečnostní pás (šířky min. 800 mm) – tedy část plochy nástupiště u nástupní hrany, oddělená od ostatní plochy nástupiště kontrastně opticky a hmatově (slepeckou holí a nášlapem) vnímatelným varovným pásem (min. šířky 400 mm). Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm.

Dále budou nástupiště a zpevněné plochy vybaveny signálními pásy, které vyznačují zrakově postiženým občanům důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům - schodiště, výtahy, ..., nebo upozorňují na zákaz vstupu (konce nástupišť).

Kontrastní optické značení v š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodící linii blíže k nástupní hraně.

Pro vytváření linií a pásů je použita zejména reliéfní dlažba s výstupky.

➤ **Vstupy do budov, řešení vstupních dveří**

Ve stavbě je navržena rekonstrukce výpravní budovy v žst. Lhotka nad Bečvou – technologická část. Další stavební úpravy ve výpravní budově budou prováděny v rozsahu nutném pro zajištění požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. Stávající bezbariérová rampa z přednádražního prostoru do haly 0P24 bude doplněna zábradlím, čímž bude zajištěn bezbariérový přístup k prodeji jízdenek, přístup do nového bezbariérového podchodu zůstane zachován dle stávajícího stavu, tzn. z haly pomocí rampy do přednádražního prostoru a bezbariérovým chodníkem k podchodu. Budou provedeny nové vstupní dveře do haly z přednádražního prostoru a od kolejiště v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Sociální zařízení pro veřejnost, které bylo rekonstruováno v roce 2006 včetně WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zůstane beze změny.

➤ **Informační zařízení**

Součástí speciálních stavebních objektů a provozních souborů stavby je také orientační a informační systém veřejné části výpravní budovy a nástupiště, který zajišťuje poskytování vizuálních a akustických informací (případně hmatových) cestující veřejnosti a má vliv zejména na kvalitu kultury cestování.

Informační systém podává oznámení o jízdách vlaků osobní přepravy, o poskytovaných službách, přičemž pro invalidní občany je prvořadou informací zajištění jejich orientace v prostoru.

Mezi akustické informační zařízení patří např. rozhlas, akustické naváděcí systémy, orientační majáčky apod.

Informační zařízení vizuální se dělí na zařízení stálé (např. piktogramy, stálé nápisy, vitríny) a měnitelné v reálném čase (jsou zajištěny pomocí elektronických sdělovacích zařízení – počítače, odjezdové panely, hodiny apod.).

➤ **Osvětlení podchodu a nástupiště**

Osvětlení nástupiště bude realizováno pomocí svítidel na sklopných osvětlovacích stožárech výšky 6m. Pro osvětlení podchodu budou použita zářivková - LED svítidla v provedení antivandal. Ovládání osvětlení bude řešeno z dopravní kanceláře a dálkově. Stožáry svítidel umožňují současnou montáž dvou svítidel a reproduktorů informační soustavy (rozhlas). Přednostně se použijí svítidla se zdroji LED.

Nová osvětlovací soustava je navržena zejména na základě odsouhlaseného protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy a dále v souladu s normami ČSN EN 12464-2, ČSN EN 12464-1, předpisu E11 a v souladu se směrnicí TSI č. 2008/164/ES, týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“.

C) Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

• **Povodně**

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 uvedeného záplavového území kříží. Záplavové území řeky Bečvy při průtoku Q_{100} bylo stanoveno neformálním aktem Krajského úřadu Zlínského kraje (pod č.j. KUZZL 18117/2004 ŽPZE - DZ) ze dne 6.12.2004 mezi říčními km 49,885 - 55 km, který byl později pozměněn aktem Krajského úřadu Olomouckého kraje (pod č.j. KUOK 22888/2006) stanovujícím záplavové území mezi říčními kilometry 0,0 - 53,96 a dokumentem Krajského úřadu Zlínského kraje (pod č.j. KUZZL 2584/2003 ŽPZE-DZ) vymezujícím záplavové území mezi říčními kilometry 55,00 - 61,20.

Při realizaci záměru nebudou v záplavovém území situována zařízení stavby a nebude shromažďován rozplavitelný materiál.

- **Sesuvy půdy**

Prostředí karpatského flyše je velice náchylné k svahovým pohybům. V zájmovém území železniční trati mezi žst. Valašské Meziříčí a žst. Hustopeče nad Bečvou však není v České geologické službě - Geofondu ČR evidována žádná svahová deformace. Důvodem je to, že je žel. trať vedena v údolní nivě v dostatečné vzdálenosti od úrodných svahů.

- **Poddolovaná a ložisková území**

Železniční trať neprochází žádným poddolovaným územím registrovaným v České geologické službě - Geofondu ČR.

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.

Pro vydání rozhodnutí o umístění stavby doloží investor žádost závazným stanoviskem orgánu kraje v přenesené působnosti, vydaného po projednání s obvodním báňským úřadem, který navrhne podmínky pro umístění, popřípadě provedení stavby nebo zařízení.

V blízkosti záměru se také nachází dobývací prostor Hustopeče nad Bečvou (č. 8708420), CHLÚ Hustopeče nad Bečvou (č. 70090000100) a Hustopeče nad Bečvou II. (č. 70090000000), výhradní ložisko Hustopeče n. Bečvou-Milotice (č. 30090000). Jedná se o těžbu štěrkopísku ve vzdálenosti cca 85 m jižně od stavebního záměru.

- **Seismicita**

V zájmovém území převládají zlomové linie směru SV-JZ a SZ- JV směru. Na případnou stavbu nebudou mít tektonické linie podstatnější vliv. Ve smyslu ČSN 73 0036 (dříve platná) nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

- **Radon**

Není třeba navrhovat žádná mimořádná opatření pro ochranu proti radonu. Území stavby mezi Hustopečemi nad Bečvou a Valašským Meziříčím náleží dle aktualizovaných map radonového rizika (ČGS) do kategorie nízkého radonového indexu pozemků. V dalším stupni projektové dokumentace je nezbytné provést stanovení radonového indexu pro konkrétní pozemní objekty.

- **Hluk v chráněném vnitřním prostoru a chráněném venkovním prostoru stavby**

V období provozu dojde vzhledem ke zvýšení rychlosti a intenzity dopravy i k navýšení hlukového zatížení okolí. Tento nárůst bude maximálně 2,4 dB v denní době. Z hlukové studie vyplývá, že provozem **dojde k překročení hygienických limitů**. Proto byla navržena protihluková opatření – protihlukové stěny a individuální protihluková opatření.

Geologické poměry:

Předkvartérní podklad je budován především zvrásněnými vrstvami sedimentárních hornin přesunutých v příkrovech během neogénu na Český masív v důsledku alpínsko-himalájského vrásnění. Sedimenty jsou tvořené převážně jílovci, prachovci a pískovci méně často i slepenci a vápenci. Povrch sedimentů lze na lokalitě očekávat v hloubce 5 - 7 m pod původním terénem.

Kvartérní pokryv je budován výhradně fluvialními sedimenty a navážkami. Fluvialní sedimenty jsou vázané na nivu Bečvy. Svrchu jsou tvořené náplavovými hlínami (písčitymi hlínami a hlinitými písky) a v jejich podloží fluvialními písčitymi a štěrkovitými zeminami. Fluvialní sedimenty v nivě Bečvy jsou svým zrnitostním složením značně laterálně a vertikálně proměnlivé. Mocnost sedimentů je cca 2,5 - 4,5 m.

Navážky se vyskytují v celém úseku trasy v náspech železniční trati, tam kde se kříží trať s místními komunikacemi a v městské zástavbě Valašského Meziříčí. Mocnost navážek je průměrně cca 1,5-2,1 m.

Celková mocnost kvartérního pokryvu je nejčastěji 5 - 7 m.

Hladina podzemní vody je nejčastěji v hloubce 3-4 m pod původním terénem.

Hydrogeologické poměry:

Hlavní erozní bázi zájmového území tvoří řeka Bečva tekoucí ve směru od JV k SZ, generelní směr proudění podzemní vody je stejný, avšak na dílčích lokalitách může být odlišný.

Flyšové sedimenty jsou prakticky nepropustné oběh podzemní vody je vázán na puklinové systémy a nebo písčité vrstvy (s průlinovou propustností). Vrstvy jílovců a prachovců plní funkci hydrogeologického izolátoru, vrstvy pískovců a slepenců plní ve flyšovém souvrství funkci hydrogeologického kolektoru.

Nejvýznamnější kolektor tvoří fluvialní sedimenty nivy Bečvy s charakteristickou průlinovou propustností. Mocnost fluvialních sedimentů je zde (dle provedených vrtných sond) 5,0 až více než 7,5 m. Hladina podzemní vody se nachází cca 3-4 m pod terénem. Hladina je volná nebo jen mírně napjatá, volně komunikuje s hladinou vody v Bečvě.

Fluvialní sedimenty jsou tvořené pod náplavovými hlínami (málo propustnými) průlinově propustnými písky a štěrky. Místa se nacházejí fluvialní písky a štěrky již od povrchu terénu.

Zhodnocení:

Geotechnické poměry na lokalitě jsou obecně vhodné, nebo podmíněně vhodné pro výstavby s ohledem na charakter budovaných objektů. Limitující faktory

- podzemní voda vázaná na propustný kolektor štěrkovitých zemin v kvartérním pokryvu, která bude znesnadňovat zakládání ve stavebních jámách, dno jam bude proto vhodné umístit nad úroveň hladiny podzemní vody (čerpané množství vody z jam by mohlo být značné).
- svahy stavebních jam bude vhodné ve většině případů zajistit pažením, a to i nad hladinou podzemní vody. Důvodem je, že hladina podzemní vody (vyskytuje se relativně mělce pod terénem) je vázaná na hladinu vody v Bečvě, která kolísá s ohledem na velikost srážek.

d) Civilní ochrana

- **Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva**

U navrhovaných SO a PS se nepředpokládá jejich využití k ochraně obyvatelstva.

- **Řešení zásad prevence závažných havárií**

Charakter SO a PS nepřepokládá při realizaci ani provozu vznik havárie závažného charakteru.

- **Zóny havarijního plánování**

Charakter stavby a provozu nevyžaduje stanovit zóny havarijního plánování. Realizace stavby se nenachází v žádné jiné zóně havarijního plánování.

e) Vliv stavby na ŽP

Vlivy aktivit spojených s modernizací tratě náleží v souvislosti s vegetací spíše mezi vlivy přímé, spojené s fází výstavby. Mezi takové přímé vlivy patří v souvislosti s modernizací tratě především odstranění rostlin vyskytujících se na železničním náspu a v jeho nejbližším okolí a dále na plochách využívaných jako zařízení stavenišť a podobně. Jedná se především o

likvidaci náletů dřevin na náspu železničního tělesa, v místech stavebních objektů a jejich okolí a na plochách zařízení stavenišť. Na takových místech dojde s velkou pravděpodobností i k narušení či úplné eliminaci celkového vegetačního krytu.

Na základě podrobného terénního průzkumu můžeme konstatovat, že v souvislosti s modernizací železniční tratě nepředpokládáme výrazně negativní vliv na stávající rostlinná společenstva. Je to dáno především výchozími poměry ve sledovaném území. Také ve volné krajině je s ohledem na intenzivní využití území přirozená vegetace silně redukována. K tomu přistupuje i fakt, že s nutností zajistit bezpečný provoz jsou náletové porosty dřevin z nejbližšího okolí trati pravidelně odstraňovány. Nutnost kácet dřeviny je tak dále snížena i s ohledem na tuto skutečnost.

Výraznější zásah tak mohou představovat především zařízení stavenišť a přístupové komunikace, která jsou podél trati plánována. Aby byl tento negativní dopad stavby minimalizován na nejmenší možnou míru, doporučujeme kácení dřevin omezit na opodstatněné případy a především citlivě volit umístění přístupových komunikací a zařízení stavenišť, aby nedocházelo ke zbytečné degradaci přírodních biotopů. Hodnotné, především solitérní dřeviny, by měly být uchráněny před likvidací či poškozením.

Negativní vliv záměru spojený s přímou fyzickou likvidací živočichů při zemních a stavebních pracích nebude tak významný jako u rostlin. Dotkne se jen omezeného počtu druhů, které jsou schopné osidlovat biotopy železnice a jejího blízkého okolí. Mohl by se tedy týkat některých skupin bezobratlých (např. někteří brouci, saranče, měkkýši), z obratlovců pak např. ještěrky obecné. Pečlivým naplánováním stavebních prací a minimalizací zasažených ploch však lze tento vliv výrazně snížit a postiženy by tak měly být jen ty druhy živočichů, které se vyskytují přímo na železničním náspu nebo na místech, která budou využita jako zařízení stavenišť apod. Většinou by však mělo jít o druhy běžné, které jsou schopny znovu osidlovat tyto biotopy z okolní krajiny.

Realizace záměru bude mít dočasný negativní vliv na faunu v okolí trati zvýšením úrovně hluku a emisí v době stavebních prací. Tento vliv však bude krátkodobý, omezený na určitou denní dobu a jen po čas rekonstrukce.

Vzhledem ke skutečnosti, že železniční trať je v daném území stabilizována nejsou negativní vlivy na krajinu (ve smyslu krajinného rázu) spojené s jejím směrovým a výškovým vedením předpokládány. Výstavbou ani provozem železnice nedojde ve volné krajině k vytvoření nových krajinných dominant či k porušení stávajících vztahů mezi jednotlivými krajinnými složkami. Výjimku zde představuje pouze období těsně po ukončení stavebních prací.

V období realizace záměru dojde ke krátkodobým změnám v kvalitě ovzduší a to především podél přístupových cest a zařízení stavenišť. V tomto období lze očekávat krátkodobé navýšení nákladní dopravy a v důsledku toho i nárůst emisí z automobilové dopravy a dočasnou změnu v imisní situaci podél komunikací. Stejně tak se dá očekávat zvýšení prašnosti zejména v okolí výjezdu automobilů ze stavenišť. Také plochy zařízení stavenišť a vlastní stavba budou zdrojem polétavého prachu. Působení těchto vlivů však bude časově omezeno a všechny procesy spojené se zhoršením kvality ovzduší budou plně reverzibilní.

V období provozu nebude instalován žádný nový malý, střední, velký ani zvláště velký zdroj znečišťování ovzduší. Vzhledem k tomu, že je posuzovaná trať již v současné době plně elektrifikována, nepředpokládáme ani po uvedení stavby do provozu negativní ovlivnění ovzduší.

f) Vlivy stavby na veřejné zdraví

V průběhu výstavby budou do jisté míry dotčeni obyvatelé obytných domů, které leží v blízkosti stavby. Tento vliv se bude projevovat jednak v důsledku dopravy materiálu na staveniště, jednak vlastními pracemi na stavbě. Půjde především o negativní vlivy hluku

vyvolané dopravou a stavebními pracemi, a jednak o možné znečištění ovzduší a to především polétavým prachem.

Rozsah tohoto negativního ovlivnění bude omezen na nejnižší možnou míru. Za tímto účelem bude v rámci projektové dokumentace zpracován harmonogram výstavby. Negativním vlivům bude rovněž předcházet dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. stavba nebude prováděna v nočních hodinách apod.).

Stavební práce mohou být a budou zdrojem prašnosti, což lze hodnotit jako určitý negativní vliv ve vztahu k obyvatelstvu. Během realizace stavby lze očekávat krátkodobě navýšení emisí z nákladní dopravy a tudíž i dočasnou změnu v imisní situaci podél příjezdových komunikací.

Zdravotní rizika

Zdravotní stav obyvatelstva bude ovlivněn především ve fázi rekonstrukce kolejíště, a to jednak hlukovou zátěží, jednak škodlivinami uvolňovanými do ovzduší v důsledku dopravy či ze stacionárních zdrojů. Tento vliv bude sice významný, ale potrvá pouze po dobu výstavby. Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v předložené dokumentaci, bude minimalizován vliv na zdravotní stav obyvatelstva v důsledku rekonstrukce posuzované stavby. Po ukončení realizace záměru bude vliv na zdravotní stav obyvatelstva minimální, z hlediska hlukové zátěže pak dojde ve vytipovaných lokalitách ke zlepšení.

g) Sociální a ekonomické důsledky

Realizace stavby se neprojeví negativně ve smyslu sociálních a ekonomických dopadů. Spíše naopak. Výsledný stavlepší „kulturu“ cestování pro cestující.

Jako podstatné je současně třeba vnímat to, že se nejen zvýší estetická úroveň zájmového území, ale navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Nejvýznamněji faktory pohody budou narušeny v časově omezeném období výstavby v důsledku průjezdu automobilů na zařízení staveniště a vlastními stavebními pracemi.

h) Počet obyvatel ovlivněných účinky provedení záměru

Přesný počet obyvatel, ovlivněných účinky stavby, nelze stanovit. Vezmeme-li v úvahu pouze obyvatele bydlící v blízkosti zamýšleného záměru, můžeme na základě údajů, které máme k dispozici, jejich počet odhadnout na cca do 100. Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena, je možno ovlivnění obyvatelstva v důsledku výstavby a provozu minimalizovat.

i) Vlivy na strukturu a využití území

Vzhledem ke skutečnosti, že železniční trať je v daném území stabilizována, nejsou negativní vlivy na strukturu a využití území předpokládány. Výstavbou ani provozem železnice nedojde k vytvoření nových vazeb či k porušení stávajících vztahů mezi jednotlivými složkami struktury území. Výjimku zde představuje pouze období stavebních prací. Zde může na některých úsecích dojít k dočasné změně struktury území v souvislosti se zřízením ZS a nových přístupových komunikací na ZS. Tato změna však je časově omezená jen na dobu výstavby. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci nepředpokládáme žádnou změnu ve využití území.

j) Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Přesný počet obyvatel, ovlivněných realizací záměru, nelze přesně stanovit.

k) Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahující státní hranice

Nejsou předpokládány žádné nepříznivé vlivy přesahující hranice ČR.

I) Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Opatření ve fázi přípravy:

1. Investor zajistí před vlastním odstraněním dřevin povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les u příslušného orgánu ochrany přírody. Kácení dřevin je nutné načasovat mimo vegetační období, tj. v měsících listopad až únor.
2. Zařízení stavenišť a stavební objekty budou naplánovány tak, aby byl, pokud možno, minimalizován rozsah kácení dřevin a degradace přírodních biotopů.
3. Investor zpracuje pro případ úniku ropných derivátů havarijní a povodňový plán, který bude schválený příslušným vodoprávním orgánem.
4. V průběhu přípravných prací i v průběhu rekonstrukce bude důsledně dbáno na likvidaci neoindigenofytů na plochách zařízení stavenišť a deponiích zemin.

Opatření ve fázi realizace:

1. Pohyb mechanizace ve vodních tocích je nutno omezit na nejnižší nutnou míru. Jakýkoliv mechanický vstup do říčního dna vždy představuje významný zásah do říčního ekosystému.
2. Je třeba zcela vyloučit možné havarijní znečištění vyplývající z úniku provozních kapalin (pohonných hmot, olejů), nátěrových hmot či jiných chemikálií do vodního prostředí. Jelikož však není možné toto riziko zcela vyloučit, měly by být během prací v korytě nainstalovány norné stěny zachycující případně unikající chemické látky.
3. Pokud bude během stavebních prací zjištěn úhyn ryb či jiných vodních živočichů, je třeba okamžitě práce zastavit a povolat příslušné orgány a organizace ochrany přírody (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Česká inspekce životního prostředí).
4. Při stavebních pracích je nutné dbát na dodržování všech zásad ochrany vod před znečišťujícími látkami.
5. Solitérní dřeviny doporučujeme ochránit dřevěným obložením před poškozením mechanizací.
6. Odstraňování dřevin je třeba provádět mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy mimo měsíce únor až listopad).
7. Plochy stavebních objektů a zařízení stavenišť mimo samotné kolejiště je třeba po stavbě uvést do původního stavu nebo minimálně oset přeměněné plochy směsí původních druhů bylin, aby nedošlo k zárůstu nepůvodními či invazními druhy.
8. Případné krátkodobé deponie zeminy budou udržovány v bezplevelném stavu a jejich konfigurace bude taková aby bylo omezeno riziko eroze. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skryvky, budou osety travinami.
9. Bude prováděna preventivní a pravidelná údržba všech mechanismů, které budou na zájmové lokalitě používány. Stroje budou zabezpečeny (záchytné vany) proti úniku ropných látek.
10. Budou dodržovány bezpečnostní opatření při manipulaci s látkami závadných vodám.
11. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
12. V případě úniku ropných látek budou dodržovány zásady a postupy uvedené v havarijním plánu (zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob), neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru).
13. Budou důsledně dodržována ochranná opatření proti možnosti znečištění povrchových i podzemních vod (např. záchytné vany pod odstavenou technikou).
14. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.

15. Nově provedené výsadby budou řádně udržovány včetně provedení případných dosadeb.
16. V případě archeologického nálezu je třeba oznámit tuto skutečnost příslušnému Památkovému ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.
17. Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či zneškodnění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení k úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.
18. Vznikající odpady budou zařizovány v souladu s „Katalogem odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů).
19. Z důvodů prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
20. Producenti nebezpečných odpadů si zajistí udělení souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy pro nakládání s nebezpečným odpadem. Tato podmínka platí i pro fázi výstavby.
21. Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu, ty které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skryvky, budou osety travinami.
22. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám k tomuto účelu vyhrazených prostorách.
23. Případná kontaminovaná zemina, zjištěna při výkopových pracích, bude odtěžena samostatně a bude s ní naloženo v souladu s příslušnými právními normami a technickými postupy.
24. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
25. Vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a přístupových komunikací.
26. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
27. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě v pracovní dny v rámci běžné pracovní doby. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22.00 - 6.00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.
28. V blízkosti obytné zástavby nebudou zakládány mezideponie vytěžené zeminy.
29. Pro fázi výstavby bude stanoven plán příjezdových cest ke staveništi, který bude odsouhlasen dotčenými městskými úřady.

Opatření pro fázi provozu

1. Pravidelně bude kontrolován stav lokality a v případě výskytu nepůvodních či invazních druhů rostlin (především křídlatky a bolševníku) bude zajištěna jejich likvidace.

Rekonstrukcí dopravní cesty na nové parametry, vybudováním nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, rekonstrukcí železničního svršku a spodku, mostních objektů, vybudováním protihlukových stěn a realizací individuálních protihlukových opatření dojde především ke:

- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy,
- zvýšení bezpečnosti cestujících,
- zvýšení kultury cestování,
- zkvalitnění úrovně řízení vlakové dopravy.

9. Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku

Stavba nezvýší nároky na počty zaměstnanců obsluhujících dotčený úsek trati. Realizací stavby dojde ke snížení nároků na údržbu z titulu rekonstrukce železničního svršku, spodku, zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudých zařízení a rozvodů, trakčního vedení a některých dalších souvisejících objektů, které jsou uvedeny v tabulce níže.

Tabulka rozdělení investicí pořízeného majetku dle budoucího majitele (v tis. Kč v roce sestavení):

Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO	Investiční náklady	Budoucí vlastník
D.D.	TECHNOLOGICKÁ ČÁST		
D.D.1	Železniční zabezpečovací zařízení		
D.D.1.1	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)		
PS 01-28-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění SZZ	3 918 093	
PS 01-28-01.1	žst. Hustopeče nad Bečvou, úvazka TZZ	2 746 571	SŽDC, s.o.
PS 01-28-01.2	žst. Hustopeče nad Bečvou, provizorní SZZ	1 171 522	SŽDC, s.o.
PS 03-28-01	žst. Lhotka nad Bečvou, SZZ	115 489 236	SŽDC, s.o.
PS 03-28-01.1	žst. Lhotka nad Bečvou, definitivní SZZ	104 598 657	SŽDC, s.o.
PS 03-28-01.2	žst. Lhotka nad Bečvou, provizorní SZZ	10 522 279	SŽDC, s.o.
PS 03-28-01.3	žst. Lhotka nad Bečvou, klimatizace technologických místností	368 000	SŽDC, s.o.
PS 05-28-01	žst. Valašské Meziříčí, doplnění SZZ	3 536 226	SŽDC, s.o.
PS 05-28-01.1	žst. Valašské Meziříčí, úvazka TZZ	2 834 711	SŽDC, s.o.
PS 05-28-01.2	žst. Valašské Meziříčí, provizorní SZZ	701 515	SŽDC, s.o.
D.D.1.2	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)		
PS 02-28-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, TZZ	23 435 840	SŽDC, s.o.
PS 02-28-01.1	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, definitivní TZZ	21 093 222	SŽDC, s.o.
PS 02-28-01.2	t.ú. Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou, provizorní TZZ	2 342 618	SŽDC, s.o.
PS 04-28-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, TZZ	11 105 764	SŽDC, s.o.
PS 04-28-01.1	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, definitivní TZZ	9 527 478	SŽDC, s.o.
PS 04-28-01.2	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, provizorní TZZ	1 578 286	SŽDC, s.o.
D.D.1.5	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)		
PS 02-28-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ETCS	0	SŽDC, s.o.
D.D.2	Železniční sdělovací zařízení		
D.D.2.1	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů		
PS 02-14-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, traťový kabel	6 942 233	SŽDC, s.o.
PS 02-14-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, diagnostický optický kabel	1 986 610	SŽDC, s.o.
PS 03-14-01	žst. Lhotka nad Bečvou, místní kabelizace	2 598 582	SŽDC, s.o.
PS 04-14-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, traťový kabel	4 938 665	SŽDC, s.o.
PS 04-14-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, diagnostický optický kabel	1 569 236	SŽDC, s.o.

Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO	Investiční náklady	Budoucí vlastník
PS 06-14-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přenosové zařízení	2 674 749	SŽDC, s.o.
D.D.2.2	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)		
PS 03-14-02	žst. Lhotka nad Bečvou, sdělovací zařízení	323 636	SŽDC, s.o.
PS 03-14-03	žst. Lhotka nad Bečvou, ASHS	729 594	SŽDC, s.o.
PS 03-14-04	žst. Lhotka nad Bečvou, EZS	328 493	SŽDC, s.o.
D.D.2.3	Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)		
PS 03-14-05	žst. Lhotka nad Bečvou, rozhlas pro cestující	373 695	SŽDC, s.o.
PS 03-14-06	žst. Lhotka nad Bečvou, informační systém	1 089 953	SŽDC, s.o.
PS 03-14-07	žst. Lhotka nad Bečvou, kamerový systém	776 423	SŽDC, s.o.
D.D.2.4	Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)		
PS 03-14-08	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava MRS	131 250	SŽDC, s.o.
D.D.2.5	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení		
PS 06-14-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, DOZ	364 403	SŽDC, s.o.
D.D.3	Silnoproudá technologie včetně DŘT		
D.D.3.1	Dispečerská řídicí technika (DŘT)		
PS 01-05-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, SpS - zařízení DŘT	853 455	SŽDC, s.o.
PS 01-05-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, STS 6kV - úprava DŘT	303 373	SŽDC, s.o.
PS 03-05-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zařízení DŘT	797 469	SŽDC, s.o.
PS 03-05-02	žst. Lhotka nad Bečvou, DDTS ŽDC	1 625 000	SŽDC, s.o.
PS 05-05-01	žst. Valašské Meziříčí, zařízení DŘT	799 977	SŽDC, s.o.
PS 06-05-01	ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému	1 102 370	SŽDC, s.o.
D.D.3.6	Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)		
PS 03-08-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava rozvodny 6 kV	511 000	SŽDC, s.o.
D.D.3.7	Provozní rozvod silnoproudu		
PS 03-07-01	žst. Lhotka nad Bečvou, rozvodna NN	1 146 000	SŽDC, s.o.
PS 03-07-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava technologie v objektu stávající trafostanice 250 kVA	325 000	SŽDC, s.o.
D.E.	STAVEBNÍ ČÁST		
D.E.1	Inženýrské objekty		
D.E.1.1	Železniční svršek a spodek		
SO 02-16-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční spodek	87 648 263	SŽDC, s.o.
SO 03-16-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční spodek	53 748 117 Z toho: 53 412 683 218 763 116 671	SŽDC, s.o. ČD, a.s. DEZA a.s.
SO 04-16-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční spodek	43 470 407	SŽDC, s.o.

Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO	Investiční náklady	Budoucí vlastník
SO 02-17-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční svršek	180 378 844	SŽDC, s.o.
SO 03-17-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční svršek	237 973 214 Z toho: 236 570 816 961 874 440 524	SŽDC, s.o. ČD, a.s. DEZA a.s.
SO 04-17-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční svršek	90 009 133	SŽDC, s.o.
SO 05-17-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, výstroj trati	475 759	SŽDC, s.o.
SO 06-30-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, kácení zeleně a náhradní výsadba	2 269 309	SŽDC, s.o.
D.E.1.2	Nástupiště		
SO 03-16-02	žst. Lhotka nad Bečvou, nástupiště	7 478 892	SŽDC, s.o.
D.E.1.3	Železniční přejezdy		
SO 02-17-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční přejezd v ev. km 18,889	1 134 591	SŽDC, s.o.
SO 04-17-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční přejezd v ev. km 21,815	2 015 629	SŽDC, s.o.
D.E.1.4	Mosty, propustky, zdi		
SO 02-19-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 16,313	1 602 714	SŽDC, s.o.
SO 02-19-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,718 - zrušení	209 586	SŽDC, s.o.
SO 02-19-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 16,953	536 868	SŽDC, s.o.
SO 02-19-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,086 - zrušení	368 157	SŽDC, s.o.
SO 02-19-05	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,282	642 123	SŽDC, s.o.
SO 02-19-06	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, silniční nadjezd v km 17,302	16 993 288	Olomoucký kraj
SO 02-19-07	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,342 - zrušení	97 662	SŽDC, s.o.
SO 02-19-08	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 17,577	4 469 758	SŽDC, s.o.
SO 02-19-09	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 17,800	1 062 263	SŽDC, s.o.
SO 02-19-10	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,202	900 432	SŽDC, s.o.
SO 02-19-11	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,351	921 918	SŽDC, s.o.
SO 02-19-12	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,582	1 404 618	SŽDC, s.o.
SO 02-19-13	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 18,886 - zrušení	356 290	SŽDC, s.o.
SO 02-19-14	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,112	936 567	SŽDC, s.o.
SO 02-19-15	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,483	1 032 185	SŽDC, s.o.
SO 02-19-16	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční propustek v ev. km 19,939	1 140 205	SŽDC, s.o.
SO 03-19-01	žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 - podchod	22 646 800	SŽDC, s.o.
SO 03-19-02	žst. Lhotka nad Bečvou, návěsní lávka v km 21,517	1 495 806	

Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO	Investiční náklady	Budoucí vlastník
SO 04-19-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847	7 070 964	SŽDC, s.o.
SO 04-19-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010 - zrušení	412 370	SŽDC, s.o.
SO 04-19-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 22,777 - bez rozpočtu	0	SŽDC, s.o.
SO 04-19-04	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037	1 703 388	SŽDC, s.o.
SO 04-19-05	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106 - zrušení	262 374	SŽDC, s.o.
SO 04-19-06	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288 - zrušení	327 581	SŽDC, s.o.
SO 04-19-07	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473	660 472	SŽDC, s.o.
SO 04-19-08	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825 - zrušení	571 904	SŽDC, s.o.
D.E.1.6	Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)		
SO 02-27-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu	120 000	obec Lešná
SO 03-27-01	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, výpravní budova	1 848 000	ČD, a.s.
SO 03-27-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, bytový dům	358 250	Fait Roman, Hašová Vendula, Hlaváčová Marie, Vomočilová Alena
SO 03-27-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, kancelářská budova	455 450	ČD, a.s.
SO 03-27-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava kanalizace, pozemní komunikace	1 147 000	obec Lešná
SO 03-27-05	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava a ochrana vodovodu	266 800	ČD, a.s.
SO 04-27-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, úprava a ochrana vodovodu	340 000	DEZA a.s.
D.E.1.8	Pozemní komunikace		
SO 02-18-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 17,302	6 223 415	Olomoucký kraj
SO 03-18-01	žst. Lhotka nad Bečvou, zpevněné plochy	735 744	SŽDC, s.o.
SO 03-18-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - obec Lešná	924 340	obec Lešná
SO 03-18-03	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava chodníku - bytový dům	58 176	Fait Roman, Hašová Vendula, Hlaváčová Marie, Vomočilová Alena
D.E.1.9	Kabelovody, kolektory		
SO 03-15-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelovod	21 651 898	SŽDC, s.o.
D.E.1.10	Protihlukové objekty		
SO 02-15-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny	3 136 248	SŽDC, s.o.
SO 03-15-02	žst. Lhotka nad Bečvou, protihlukové stěny	16 557 911	SŽDC, s.o.
D.E.2	Pozemní stavební objekty		
D.E.2.1	Pozemní objekty budov		
SO 01-15-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, stavební úpravy VB	809 965	ČD, a.s.
SO 03-15-03	žst. Lhotka nad Bečvou, stavební úpravy VB	9 306 777	ČD, a.s.
SO 03-15-04	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava oplocení	58 016	ČD, a.s.
D.E.2.2	Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích		

Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO	Investiční náklady	Budoucí vlastník
SO 03-15-05	žst. Lhotka nad Bečvou, zastřešení výstupů z podchodu	3 269 740	SŽDC, s.o.
SO 03-15-06	žst. Lhotka nad Bečvou, přístřešek na nástupišti	606 989	SŽDC, s.o.
D.E.2.3	Individuální protihluková opatření		
SO 03-15-07	žst. Lhotka nad Bečvou, individuální protihluková opatření	208 944	Fait Roman, Hašová Vendula, Hlaváčová Marie, Vomočilová Alena
D.E.2.4	Orientační systém		
SO 03-15-08	žst. Lhotka nad Bečvou, orientační systém	169 245	SŽDC, s.o.
D.E.2.5	Demolice		
SO 03-15-09	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení vstupu do podchodu	334 989	-
SO 03-15-10	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - zastřešení ostrovního nástupiště	1 625 593	-
SO 03-15-11	žst. Lhotka nad Bečvou, demolice - sklad	149 994	-
SO 05-15-01	žst. Valašské Meziříčí, demolice - výměnné stanoviště č.4	232 750	-
D.E.2.11	Demolice		
SO 05-15-02	žst. Valašské Meziříčí, úprava hromosvodové soustavy technologické budovy	250 000	SŽDC, s.o.
D.E.3	Trakční a energetická zařízení		
D.E.3.1	Trakční vedení		
SO 01-01-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava trakčního vedení	5 638 158	SŽDC, s.o.
SO 01-01-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava připojení SpS na TV	3 165 840	SŽDC, s.o.
SO 02-01-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, trakční vedení	58 267 228	SŽDC, s.o.
SO 03-01-01	žst. Lhotka nad Bečvou, trakční vedení	63 334 042	SŽDC, s.o.
SO 04-01-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, trakční vedení	33 775 842	SŽDC, s.o.
D.E.3.4	Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)		
SO 03-06-01	žst. Lhotka nad Bečvou, EOv	20 480 000	SŽDC, s.o.
D.E.3.6	Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů		
SO 01-04-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV	1 880 000	SŽDC, s.o.
SO 01-06-01	žst. Hustopeče nad Bečvou, rozvody NN, přeložky kabelových rozvodů NN	575 000	SŽDC, s.o.
SO 01-06-02	žst. Hustopeče nad Bečvou, doplnění DOÚO	1 530 000	SŽDC, s.o.
SO 01-06-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, indikátor státní sběrač	975 000	SŽDC, s.o.
SO 02-04-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV	9 915 000	SŽDC, s.o.
SO 02-04-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stav	370 000	SŽDC, s.o.
SO 02-06-01	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro TZZ km 17,260	171 000	SŽDC, s.o.
SO 02-06-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, úprava napájení pro PZS km 18,889	360 000	SŽDC, s.o.
SO 03-04-01	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelový rozvod 6 kV	4 215 000	SŽDC, s.o.
SO 03-04-02	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stav	1 440 000	SŽDC, s.o.
SO 03-06-02	žst. Lhotka nad Bečvou, úprava napájení	1 255 000	SŽDC, s.o.

Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO	Investiční náklady	Budoucí vlastník
SO 03-06-03	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody NN	4 450 000	SŽDC, s.o.
SO 03-06-04	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložky kabelových rozvodů NN	3 825 000	SŽDC, s.o.
SO 03-06-05	žst. Lhotka nad Bečvou, venkovní osvětlení	24 260 000 Z toho: 23 910 000 350 000	SŽDC, s.o. DEZA a.s.
SO 03-06-06	žst. Lhotka nad Bečvou, kabelové rozvody a osvětlení podchodu a nástupiště	4 110 000	SŽDC, s.o.
SO 03-06-07	žst. Lhotka nad Bečvou, DOÚO	2 960 000	SŽDC, s.o.
SO 04-04-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV	5 795 000	SŽDC, s.o.
SO 04-04-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložky kabelového rozvodu 6 kV, provizorní stavy	800 000	SŽDC, s.o.
SO 04-06-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro PZS km 21,815	257 000	SŽDC, s.o.
SO 04-06-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, úprava napájení pro TZZ km 22,809	212 000	SŽDC, s.o.
SO 05-04-01	žst. Valašské Meziříčí, kabelový rozvod 6 kV	2 545 000	SŽDC, s.o.
D.E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí		
SO 01-01-03	žst. Hustopeče nad Bečvou, úprava ukolejnění	177 300	SŽDC, s.o.
SO 02-01-02	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, ukolejnění	1 457 300	SŽDC, s.o.
SO 03-01-02	žst. Lhotka nad Bečvou, ukolejnění	617 300	SŽDC, s.o.
SO 04-01-02	t.ú. Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, ukolejnění	857 300	SŽDC, s.o.
D.E.3.8	Vnější uzemnění		
SO 02-06-03	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 806 - 6/0,4 pro PZS km 18,889	80 000	SŽDC, s.o.
SO 02-06-04	t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, uzemnění TTS 805 - 6/0,4 pro PZS km 18,889	80 000	SŽDC, s.o.
SO 04-06-03	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, uzemnění TTS 801 - 6/0,4 pro TZZ km 24,020 a PZS km 24,233	75 000	SŽDC, s.o.
D.E.3.9	Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních		
SO 03-06-08	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN ČEZu km 20,611	300 000	ČEZ, a.s.
SO 03-06-09	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka kabelu NN VO obce Lešná km 20,611	347 000	obec Lešná
SO 03-06-11	žst. Lhotka nad Bečvou, přeložka napojení bytového domu	475 000	Fait Roman, Hašová Vendula, Hlaváčová Marie, Vomočilová Alena
SO 04-12-01	t.ú. Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí, přeložka kabelu VN 22 kV ČEZu km 22,589	600 000	ČEZ, a.s.
D.E.3.10	Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení		
D.E.3.10.1	Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních		
SO 06-10-01	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - Telefonica O2	212 877	Telefónica Czech Republic, a.s.
SO 06-10-02	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - obec Lešná	152 618	obec Lešná
D.E.3.10.2	Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení drážních		

Číslo PS, SO	Plný nezkrácený název části dokumentace, PS, SO	Investiční náklady	Budoucí vlastník
SO 06-10-04	Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přeložky a úpravy kabelů - SŽDC	514 500	SŽDC, s.o.

10. Přínosy k řešení problému zaměstnanosti

Na celém úseku dojde k nasazení nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, ale bez úspor pracovníků na obsluhu zařízení dopravní cesty.

Stanice i nadále zůstane obsazena výpravčím a to do doby zapojení celé trati na dálkové ovládání z CDP Přerov. Celý úsek po dalších rekonstrukcích může být na tento stav převeden.

Případný vliv na zaměstnanost může mít projekt pouze v průběhu výstavby.

11. Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Záměrem připravované stavby je zvýšení traťové rychlosti dvoukolejné trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Rozsah stavby je výsledně vymezen od km 15,370 do km 25,015.

Trať č. 280 Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě je zařazena do evropského železničního systému, konkrétně do mezinárodního Česko-slovenského koridoru (RFC 9). Koridor číslo 9 je definován trasou Praha – Horní Lideč / Ostrava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (alternativně Maťovce) – slovensko-ukrajinská hranice.

Ve stanici Lhotka nad Bečvou je řešena rekonstrukce obou výhybkových zhlaví, předjízdnyh kolejí včetně přípojů do staničních kolejí v nezbytném rozsahu a rekonstrukce ostrovního nástupiště. Kolejové objekty zahrnují i rekonstrukci železničních přejezdů, které se v daném úseku nachází.

Rekonstrukcí traťového úseku dojde ke **zlepšení parametrů** jednotlivých zařízení dopravní cesty, s ohledem na zajištění **vyšší bezpečnosti provozu dráhy**. Optimalizací směrových prvků žel. dráhy se dosáhne **zvýšená traťová rychlost** $V=135$ km/h ($V_k=160$ km/h). Současně se prokazatelně **sníží hladina hluku**,lepší se **komfort jízdy a kultura cestování**. **Zkrátí se jízdní doba**. Výrazně **poklesnou nároky na údržbu a opravy**.

Vytvořením volného schůdného prostoru podél obou kolejí se **zvýší bezpečnost pracovníků údržby** a dohlédací služby (pochůzkářů).

Shrnutí výsledků finanční a ekonomické analýzy

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno metodou Analýzy nákladů a výnosů (CBA – Cost benefit analysis) a prostřednictvím finanční analýzy bylo zpracováno z hlediska investora projektu, který je zároveň i provozovatel železniční infrastruktury. V rámci ekonomické analýzy byly posouzeny celospolečenské účinky investice, kterými jsou v případě této investice zejména úspora času a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

Dosažení hodnot klíčových ekonomických ukazatelů:

Ukazatel	Symbol	Finanční analýza	Ekonomická analýza
Čistá současná hodnota	NPV	-288 636 tis. Kč	70 366 tis. Kč
Vnitřní míra výnosu	IRR	1,57%	6,30%
Poměr přínosů a nákladů	B/C ratio	-	1,06

Z výsledků uvedených výše je patrné, že projekt není sám o sobě finančně efektivní, nicméně po započtení celospolečenských účinků investice splňují ukazatele ekonomické efektivity parametry efektivní investice (**EIRR > 5,5%, ENPV > 0**) a z tohoto důvodu lze investici jednoznačně doporučit k realizaci.

12. Rozpis nákladů

	V TIS. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	77 367
2	Nákup pozemků	3 744
3	Výstavba	1 305 957
4	Technologie	0
5	Nepředvídané okolnosti ⁽¹⁾	129 748
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0
7	Technická pomoc	5 865
8	Propagace	450
9	Dozor v průběhu stavby	21 073
10	MEZISOUČET	1 544 204
11	(DPH) ⁽³⁾	
12	C E L K E M ⁽⁴⁾	1 544 204

1)	Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.
2)	Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.
3)	Pouze je-li DPH nerefundovatelná
4)	Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná

13. Výčet příloh

- Příloha A: dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- Příloha B: oponentní posudek podle čl. 4.3 - **NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO**
- Příloha C: identifikační údaje projektu – Vzor 80
- Příloha D: (investiční akce) předpokládaná bilance investičních potřeb a zdrojů financování projektu – Vzor 81
- Příloha E: (neinvestiční akce) předpokládaná bilance neinvestičních potřeb a zdrojů financování projektu – Vzor 82 – **NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO**
- Příloha F: stavební objekty projektu – Vzor 83
- Příloha G: G.1 Celkový situační výkres M 1:10 000
G.2 Dopravní schéma současného a navrhovaného stavu žst. Lhotka nad Bečvou

- Příloha H: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů – **JE SOUČÁSTÍ TEXTOVÉ ČÁSTI ZP**
- Příloha I: prohlášení zhotovitele projektové dokumentace v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem
- Příloha J: výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací) – **NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO**
- Příloha K: audit bezpečnosti pozemních komunikací podle ustanovení §18g zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T) – **NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO**
- Příloha L: prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu.
- Příloha M: ostatní přílohy – např. výsledky zpracovaných studií – **NETÝKÁ SE, NEDOLOŽENO**

V Olomouci prosinec 2015

Zpracoval: Ing. Pavel Kučera
Ing. Kamil Pur
a kol.
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.