### Opravná a údržbová akce ST Zlín:

# Oprava nástupišť v obvodu ST

### SO01 Oprava nástupiště zastávky Vésky

### SO02 Oprava nástupiště zastávky Popovice

**B. Souhrnná část**

Olomouc, 29. března 2021

#### B1. Souhrnná technická zpráva

##### B1.1 Zhodnocení staveniště

Oprava nástupišť v železničních zastávkách Vésky a Popovice u Uherského Hradiště bude provedena na jednokolejné trati Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk.

V rámci oprav nástupišť zastávek bude zkráceno stávající nástupiště, zároveň bude zvýšena výška stávající nástupní hrany. Bude také opraven stávající přístup na nástupiště.

SO01 Oprava nástupiště zastávky Vésky

V souvislosti s opravou nástupiště bude v rozsahu v km 103,955. 000 – 104,105 000 vyměněn stávající kolejový rošt. V délce nového svršku bude také odtěženo stávající kolejové lože a podkladní vrstva a zřízeno odvodnění pláně tělesa železničního spodku.

Opravná práce bude probíhat na drážním pozemku ve vlastnictví České republiky, právo hospodaření s majetkem státu má Správy železnic, s. o. a nebudou vznikat žádné nové trvalé zábory. Staveniště se nachází v jižní okrajové části obecní části Vésky na drážním tělese.

SO02 Oprava nástupiště zastávky Popovice

V rámci oprav zastávek bude zkráceno stávající nástupiště, zároveň bude zvýšena výška stávající nástupní hrany. Bude také opraven stávající přístup na nástupiště. V souvislosti s opravou nástupiště bude v rozsahu v km 106,005 000 až v km 106,155 000 vyměněn stávající kolejový rošt. V délce nového svršku bude také odtěženo stávající kolejové lože a podkladní vrstva a zřízeno odvodnění pláně tělesa železničního spodku.

Opravná práce bude probíhat na drážním pozemku ve vlastnictví České republiky, právo hospodaření s majetkem státu má Správy železnic, s. o. a nebudou vznikat žádné nové trvalé zábory. Staveniště se nachází v jižní okrajové části obce Popovice na drážním tělese.

##### B1.2 Průzkumy a podklady

a) Údaje o provedených průzkumech

- Místní šetření lokality – fotodokumentace 2020

- Zákresy průběhů stávajících inženýrských sítí

b) Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Vzhledem k rozsahu a typu prací nebylo nutné provádět geologický a hydrogeologický průzkum.

c) Geodetické a mapové podklady

Pro účely projektových prací bylo k dispozici geodetické zaměření stávajícího stavu a aktuální katastrální mapa v digitalizované podobě. Dále byly od jednotlivých vlastníků a správců zjištěny polohy stávajících sítí a zařízení a překresleny do souhrnného digitálního podkladu.

##### B1.3 Ochranná pásma

a) Stávající ochranná pásma

**SO01 Oprava nástupiště zastávky Vésky**

Ochranné pásmo dráhy: Opravná práce v celém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) je navrhována v ochranném pásmu dráhy dle zák. č. 266/1994 Sb. o drahách a dle vyhl. č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah. Ochranné pásmo je stanoveno v šířce 60 m (pro V ≤ 160 km/h) od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. Dle zápisů v katastru nemovitostí je hranice drážního pozemku vyznačena ve výkresové části dokumentace.

Ochranné pásmo lesa:

Opravná práce se dle zák. č. 289/1995 Sb. o lesích v platném znění **nenachází** v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

Silniční ochranné pásmo:

Dle zákona č. 13/1997 Sb. se opravná práce **nachází** v ochranném silničním pásmu silnice III/05019 spojující obec Vésky s křižovatkou silníce II/05014 a I/50. Ochranná pásma, daná uvedeným zákonem, jsou následující:

* silnice II. a III. třídy a místní komunikace 15 m

Ochranné pásmo elektrického vedení:

Opravná práce se **nachází** v ochranném pásmu elektrického vedení. Dle charakteru je ochranné pásmo elektrických vedení podle zákona č. 458/2000 Sb. následující:

* zemní kabelové vedení do 110 kV 1 m od krajního kabelu na každou stranu
* ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:
  + u napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m
  + u napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m
  + u napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m
  + u napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m ;

Ochranné pásmo telekomunikací:

Opravná práce **zasahuje** do ochranných pásem podzemních telekomunikačních vedení, které je dle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích 1,5 m od krajního vodiče obě strany. Jedná se o kabely v majetku společnosti ČD Telematika a Cetin.

Ochranné pásmo plynovodů:

Opravná práce se **nenachází** v ochranném pásmu plynovodu.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací:

Opravná práce se **nachází** v ochranném pásmu vodovodu a kanalizace.

Ochranná pásma jsou dle zákona č. 274/2001 Sb. vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu

1. u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,
2. u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
3. u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

**SO02 Oprava nástupiště zastávky Popovice**

Ochranné pásmo dráhy:

Opravná práce v celém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) je navrhována v ochranném pásmu dráhy dle zák. č. 266/1994 Sb. o drahách a dle vyhl. č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah. Ochranné pásmo je stanoveno v šířce 60 m (pro V ≤ 160 km/h) od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. Dle zápisů v katastru nemovitostí je hranice drážního pozemku vyznačena ve výkresové části dokumentace.

Ochranné pásmo lesa:

Opravná práce se dle zák. č. 289/1995 Sb. o lesích v platném znění **nenachází** v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

Silniční ochranné pásmo:

Dle zákona č. 13/1997 Sb. se opravná práce **nachází** v ochranném silničním pásmu silnice III/05016. Ochranná pásma, daná uvedeným zákonem, jsou následující:

* silnice II. a III. třídy a místní komunikace 15 m

Ochranné pásmo elektrického vedení:

Opravná práce se **nachází** v ochranném pásmu elektrického vedení. Dle charakteru je ochranné pásmo elektrických vedení podle zákona č. 458/2000 Sb. následující:

* zemní kabelové vedení do 110 kV 1 m od krajního kabelu na každou stranu
* ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:
  + u napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m
  + u napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m
  + u napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m
  + u napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m ;

Ochranné pásmo telekomunikací:

Opravná práce **zasahuje** do ochranných pásem podzemních telekomunikačních vedení, které je dle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích 1,5 m od krajního vodiče obě strany. Jedná se o kabely v majetku společnosti ČD Telematika a Cetin.

Ochranné pásmo plynovodů:

Opravná práce se **nachází** v ochranném pásmu plynovodu, v blízkosti stavby je veden plynovod společnosti GasNet, s.r.o.

Ze zákona č. 485/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

* u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m
* u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m
* u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
* u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací:

Opravná práce se **nachází** v ochranném pásmu vodovodu a kanalizace. Vodovodní řad bude na ploše zařízení staveniště chráněn pomocí panelů uložených na podsyp.

Ochranná pásma jsou dle zákona č. 274/2001 Sb. vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu

1. u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,
2. u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
3. u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

b) Nová ochranná pásma

Nová ochranná pásma nevzniknou.

Ochranné pásmo dráhy a další ochranná pásma uvedená výše, která jsou taxativně vymezena, se zejména z důvodu přehlednosti do dokumentace nevyznačují a stavbou se nemění.

c) Údaje o chráněných ložiskových území, zajištění stavby proti účinkům poddolování

Netýká se. V oblasti stavby ani v jejím nejbližším okruhu nejsou žádná chráněná ložisková území. Není třeba zajištění stavby proti účinkům poddolování.

d) Údaje o zeleni

Realizace záměru nevyvolá zásah do lesních pozemků. V souvislosti s opravou zastávky nedojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les, protože opravná práce probíhá v pásmu železnice, které je pravidelně mýceno správcem v rámci údržby železničního tělesa z provozních důvodů.

e) Údaje o záboru ZPF a LPF

Netýká se stavby, trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL nejsou ve stavbě realizovány.

##### B1.4 Koncepce stavby

a) Účel stavby

Účelem předmětné stavby je oprava stávajících nástupišť železniční zastávky Vésky a zastávky Popovice u Uherského Hradiště na trati Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk a tím zvýšení komfortu a bezpečnosti pro cestující. Stávající délka nástupišť je zbytná a proto dojde ke zkrácení na 140 m.

b) Dodržení obecně technických požadavků na výstavbu

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

Vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č.

Vyhl č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb. - navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umisťování stavby.

c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby do krajiny

Jedná se o opravnou práci dopravních staveb beze změny začlenění do krajiny

d) Navržené technické řešení SO

OBECNĚ

Opravná práce je rozdělena z technického, funkčního a prostorového hlediska do logických celků – stavebních objektů. Každý celek je specifikován jedinečným číslem a jménem. Dále jsou SO rozděleny v souladu se směrnicí SŽDC GŘ č. 11/2006 na vyšší celky a na podcelky.

POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ V JEDNOTLIVÝCH PS / SO

#### E.1 Oprava nástupiště zastávky Vésky - SO01 Oprava nástupiště zastávky Vésky

##### E.1.1 Železniční svršek a spodek - SO 01.1 Železniční svršek a spodek

Zřízení nového nástupiště si vyžádá směrovou a výškovou úpravu koleje ve staničení od km 103,955. 000 – 104,135 000.

V rámci opravy železničního svršku bude v délce 150m vyjmut stávající kolejový rošt a bude nahrazen novým. Délka opravy kolejového roštu je navržená vzhledem ke stávajícím kolejnicovým svarům tak, aby nevznikaly další v těsné blízkosti. Sestava nového svršku je navržena soustavy S49 s kolejnicemi 49 E1 a užitými betonovými pražci SB 8 s tuhým upevněním „K“. V délce nového svršku bude také odtěženo stávající kolejové lože a podkladní vrstva až do úrovně pláně zemní pláně, která bude srovnána a vyspádovaná ve sklonu 5% směrem od nástupiště a bude řádně zhutněna. Vzhledem k úpravě pláně bude nutno v délce 30 m bude obnoveno odvodnění pomocí trativodu. Ve zbylé délce opravy železničního svršku bude stržen banket do úrovně stávajícího terénu pro umožnění svedení vody na terén.

##### E.1.2 Nástupiště - SO 01.2 Nástupiště

Délka nástupní hrany nástupiště bude 140 m, umístění dle stávajících návěstidel „konec nástupiště“. Nástupiště je navrženo ve staničení od km 103,957 000 – km 104,107 000. Nástupiště je navrženo jako vnější mimoúrovňové s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK, je situováno v přímé. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je navržena 1,670 m. Nástupiště je navrženo délky 140 m o šířce 2,50 m. Nástupní hrana je tvořena prefabrikáty typu „H“ výšky 1,3 m. Povrch nástupiště je tvořen prefabrikovanými deskami s vodící linií a dále betonovou dlažbou s příčným sklonem 2 % od koleje. Prefabrikované desky jsou navrženy tak, aby byly splněny požadavky pro bezbariérové užívání stavby - ve vzdálenosti 800 mm od nástupní hrany je navržen varovný pás šířky 400 mm s funkcí vodící linie. Tato dlaždice bude na okraji vodící linie blíže k nástupní hraně v šířce 150 mm opatřena nátěrem žlutou barvou. Pro navádění k železničnímu přístřešku a přístupovému chodníku je zřízen na nástupišti signální pás z reliéfní betonové dlažby. Přístup na nástupiště je navržen pomocí bezbariérového přístupového chodníku situovaného v místě stávajícího přístupu na nástupiště. Přístupový chodník je navržen šířky 2,0 m.

Odvodnění nástupiště je řešeno jeho příčným sklonem 2%. Nástupiště bude vybaveno plastovou žlutou nádobou na posyp.

#### E.2 Oprava nástupiště zastávky Popovice - SO02 Oprava nástupiště zastávky Popovice

##### E.2.1 Železniční svršek a spodek - SO 02.1 Železniční svršek a spodek

SO 02 Železniční svršek a spodek

Zřízení nového nástupiště si vyžádá směrovou a výškovou úpravu koleje ve staničení od km 105,600 000 – 106,160 000.

V rámci opravy železničního svršku bude v délce 150 m vyjmut stávající kolejový rošt a bude nahrazen novým. Délka opravy kolejového roštu je navržená vzhledem ke stávajícím kolejnicovým svarům tak, aby nevznikaly další v těsné blízkosti. Sestava nového svršku je navržena soustavy S49 s kolejnicemi 49 E1 a betonovými pražci SB 6 s tuhým upevněním „K“. V délce nového svršku bude také odtěženo stávající kolejové lože až do úrovně pláně tělesa železničního spodku a podkladní vrstvy do úrovně zemní pláně, která bude srovnána a vyspádována ve sklonu 5% směrem od nástupiště a bude zhutněna. V délce 60 m bude obnoveno odvodnění koleje. Bude zřízen trativod šířky 0,5 m. Ten bude vyložen separační geotextílií a následně zasypán výziskem z kolejového lože. Ve zbylé délce opravy železničního svršku a spodku bude stržen banket do úrovně stávajícího terénu pro umožnění svedení vody na terén.

##### E.2.2 Nástupiště - SO 02.2 Nástupiště

Délka nástupní hrany nástupiště bude 140 m umístěno dle stávajících návěstidel „Konec nástupiště“. Nástupiště je navrženo ve staničení od km 103,957 000 – km 104,107 000. Nástupiště bude vnější mimoúrovňové s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK, situováno v přímé. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je navržena 1,670 m. Nástupiště je navrženo délky 140 m o šířce 2,50 m. Nástupní hrana je tvořena prefabrikáty typu „H“ výšky 1,3 m. Povrch nástupiště je tvořen prefabrikovanými deskami s vodící linií a dále betonovou dlažbou s příčným sklonem 2 % od koleje. Prefabrikované desky jsou navrženy tak, aby byly splněny požadavky pro bezbariérové užívání stavby - ve vzdálenosti 800 mm od nástupní hrany je navržen varovný pás šířky 400 mm s funkcí vodící linie. Tato dlaždice bude na okraji vodící linie blíže k nástupní hraně v šířce 150 mm opatřena nátěrem žlutou barvou. Pro navádění k železničnímu přístřešku a přístupovému chodníku je zřízen na nástupišti signální pás z reliéfní betonové dlažby. Přístup na nástupiště je navržen pomocí dvou bezbariérových přístupových chodníků. Jeden je situovaný podél drážní budovy ve směru do centra obce Popovice a druhý je situován ve směru k obci Podolí tak, aby bezpečně naváděl cestující na železniční přejezd. Nově bude přístup zpevněn betonovou dlažbou s obrubníky. Přístupový chodník je navržen šířky 2,0 m. Pro navádění k nástupišti je navržen signální pás šířky 800 mm. Přístupové chodníky budou přímo napojené na stávající chodníky.

Odvodnění nástupiště je řešeno jeho příčným sklonem 2 %. Nástupiště bude vybaveno plastovou žlutou nádobou na posyp.

e) Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu a předpokládané lhůty výstavby

Výluka trati je plánovaná na termín 17. - 31.5.2021. Opravná práce bude probíhat za plného vyloučení provozu po dobu patnácti dnů.

f) Požadavky stavby na zdroje

Z hlediska dočasných zdrojů – napojení staveniště na elektrickou energii a vodovodní přípojku viz část *F Zásady organizace výstavby*.

g) Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Opravná práce řeší odvedení srážkových vod z nástupiště. Voda je odváděna příčným a podélným sklonem volným zásakem v terénu. Dále dojde k obnově odvodnění koleje.

h) Napojení na dopravní systém

SO01 Oprava nástupiště zastávky Vésky

Vzhledem k poloze železniční zastávky v jižní části městské části Vésky, předpokládá se příchod pěších na nástupiště právě z tohoto směru. Přístup k nástupišti je zajištěn nejkratším možným napojením z přilehlého chodníku podél asfaltové komunikace v takovém místě, aby byl bezpečný výhled na výstražníky železničního přejezdu.

SO02 Oprava nástupiště zastávky Popovice u Uh. Hradiště

Vzhledem k poloze železniční zastávky v jižní části obce Popovice u Uherského Hradiště, předpokládá se příchod pěších na nástupiště právě z tohoto směru. Přístup k nástupišti je zajištěn nejkratším možným napojením ke stávajícímu přilehlému chodníku. Dále se předpokládá příchod cestujících z nedaleké, jižně umístěné obce Podolí, přístup k nástupišti je zajištěn nejkratším možným napojením k chodníku vedoucímu ke komunikaci směřující k železničnímu přejezdu ve směru ovce Podolí.

i) Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Ve stavbě není navrženo kácení. Je uvažováno pouze s mýcením drobných náletů a keřů nevyžadujících povolení ke kácení a ve všech případech pouze na drážním tělese.

j) Bezpečnost práce

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno respektovat zejména následující předpisy (v aktuálním znění):

* Vyhláška o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č.363/2005 Sb.
* TKP staveb státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly
* SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.
* SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
* SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
* SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
* SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
* SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

k) Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace, bezbariérové řešení stavby

Je řešeno v odstavci B.13.

l) Související investice, nároky na jejich zabezpečení

Nejsou prováděny.

##### B1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

a) Změny oproti předchozímu stupni dokumentace, dodržení kapacitních údajů

Předchozí stupeň dokumentace nebyl zpracován.

##### B1.6 Příprava pro výstavbu

a) Uvolnění staveniště

Staveniště je navrženo v místě stávajícího prostoru zastávky na nezastavěných zpevněných plochách na drážním pozemku. Potřebné úpravy staveniště se provedou v rámci zahájení stavby.

b) Využití stávajících nebo budovaných objektů

Využití stávajících objektů není uvažováno, zhotovitel si zajišťuje sociální zázemí dle svých potřeb v rámci přípravy a realizace stavby.

c) Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Využití stávajících objektů není v projekční přípravě uvažováno.

d) Způsob provedení demolic a místa skládek

V rámci stavby bude odstraněna stávající konstrukce nástupiště a chodník k nástupišti a demolice také budou vznikat z opravy železničního svršku. Budou řešeny v rámci samostatných SO.

Pro stavbu budou využity skládky dle druhů jednotlivých odpadů – viz část f) Likvidace škodlivých odpadů.

e) Likvidace porostů

Ve stavbě není navrženo kácení. Je uvažováno pouze s mýcením drobných náletů a keřů nevyžadujících povolení ke kácení a ve všech případech pouze na drážním tělese.

f) Likvidace škodlivých odpadů

Odpady budou zpracovány v souladu s platnou legislativou. Během stavby nesmí docházet k únikům látek a nečistot. Pracoviště bude po dokončení prací vyklizeno a v případě závad na životním prostředí budou tyto závady odstraněny zhotovitelem na jeho vlastní náklady. Odpady budou vznikat ze zřízení nástupiště, výměny kolejového roštu a obnovy příkopů. Bude se jednat o výkopovou zeminu, betonové tvárnice, vrstvy asfaltového krytu, betonové pražce, kolejnice, PE podložky, pryžové podložky, část vytěženého kolejového lože, základový beton, případně další drobné materiály; materiál bude odvezen na skládku. Betonové tvárnice, betonové pražce, kolejnice, PE podložky, pryžové podložky, drobné kolejivo budou předány TO Kunovice k následnému použití nebo k likvidaci dle interních směrnic. Kamenivo štěrkového lože a část vytěžené zeminy budou znovu použity v rámci opravné práce. K likvidaci na oficiální skládce budou předány vyfrézované vrstvy živičné konstrukce vozovky v oblasti železničního přejezdu a zemina z reprofilace kolejového spodku.

**Ostatní vyzískané suroviny a odpad**

Ostatní druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly, apod. budou tvořit pouze malý podíl z celkového množství odpadů. Vznik významného množství dalších, než popsaných nebezpečných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

**Pryžové podložky**

Podle Katalogu odpadů je řazena pod kódem 07 02 99 Odpady jinak blíže neurčené, kategorie odpadu O. Vyzískané podložky budou předány TO Kunovice.

**Nástupištní tvárnice, betonové prefabrikované podložky pod nástupištní tvárnice, železniční pražce**

Podle Katalogu odpadů je řazena pod kódem 17 01 01 Beton, kategorie odpadu O. Bude předáno TO Kunovice.

**Asfaltový kryt nástupiště a zpevněné plochy**

Podle Katalogu odpadů je řazena pod kódem 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O. Asfaltové směsi budou recyklovány nebo předány na oficiální skládku.

**Kolejnice**

Podle Katalogu odpadů je řazena pod kódem 17 04 05 Železo a ocel, kategorie odpadu O. Bude předáno TO Kunovice.

**Štěrk z kolejiště**

Podle Katalogu odpadů je řazena pod kódem 17 05 08 Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O. Bude použit na stavbě jako zásyp nástupiště.

**Výkopová zemina a podkladní vrstvy**

Podle Katalogu odpadů je řazena pod kódem 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O. Bude využita ke svahování, zbytek bude odvezen na skládku – ostatní odpady.

g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných porostů a objektů po dobu výstavby

V části *F Zásady organizace výstavby* jsou zapracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

Při rekonstrukci budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

h) Přeložky nadzemních a podzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

V rámci stavby nejsou plánovány přeložky.

i) Omezující a bezpečnostní opatření

Bezpečnostní opatření jsou uvedena v části ZOV.

j) Výluka dopravy a jiná dopravní omezení

Opravná práce proběhne v jedné patnáctidenní výluce trati, během níž proběhnou rozhodující práce na železničním svršku, spodku a nástupní hraně. Po dobu výluky bude zavedena náhradní doprava v úseku Kunovice - Hradčovice.

Silniční provoz na přejezdu P7964 bude přerušen jen krátkodobě při najíždění mechanizace. Uzavření přejezdu se nedotkne veřejné dopravy. Přejezd převádí silnici lll/05014

Silniční provoz na přejezdu P7965 bude přerušen jen krátkodobě při najíždění mechanizace. Uzavření přejezdu se nedotkne veřejné dopravy. Přejezd převádí silnici lll/05016

k) Omezení v dodávce energií

Opravná práce nevyvolá žádné omezení ve veřejné dodávce energií.

##### B1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Opravná práce je navržena na drážních pozemcích ve vlastnictví společnosti Správa železnic, s. o.. Na základě tohoto nejsou pro stavbu vyžadovány trvalé ani dočasné zábory.

##### B1.8 Výjimky z předpisů

Nejsou uplatňovány.

#### B2. Provozní a dopravní technologie

Oprava nástupišť železničních zastávek Vésky a Popovice se nachází na trati Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk v km 103,955. 000 – 104,135 000 a 105,600 000 – 106,160 000. Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou trať. Opravou zastávek se tyto parametry trati nezmění.

Provozní a dopravní technologie řeší dopravní opatření během stavby. Po dobu 15 dní bude vyloučen provoz mezi stanicemi Kunovice a Hradčovice. Vlaky osobní dopravy budou nahrazena autobusy, nákladní vlaky využijí odklonových tras, případně silniční dopravy. Firmy využívající nákladní dopravu budou před zahájením prací předzásobeny. Proto o plánovaných výlukách bude třeba s předstihem informovat.

#### B3. Vliv stavby na životní prostředí

Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí lze konstatovat, že opravou zastávky nedojde ke změně využití území. Během opravy dojde k demolici stávající konstrukce nástupiště. Lze proto tedy očekávat zvýšený hluk. Demoliční práce budou probíhat v délce cca 2 dnů. V bezprostřední blízkosti železniční zastávky se sice nenachází větší zástavba, přesto je vhodné během stavby dodržovat tato doporučení: V době 6:00-7:00 je vhodné s ohledem na hygienické limity nezahajovat hlučné pracovní činnosti, protože by docházelo k překročení nejvyšších přípustných hodnot. Nejhlučnější fáze prací je vhodné provádět až po 7. hodině.

Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem.

Celkově lze říci, že vlivy stavby na životní prostředí jsou malé.

#### B4. Odolnost a zabezpečení stavby

a) Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku.

Zahájení a ukončení prací na stavbě je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č.23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č.246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

b) Odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení

Stavby se netýká – na trati není elektrická trakce.

#### B5. Energetické výpočty

a) Spotřeba elektrické energie pro elektrickou trakci

Stavby se netýká – stávající stav zůstane zachován.

b) Zpětné vlivy trakčního vedení

Stavby se netýká – stávající stav zůstane zachován.

c) Bilance výkonů, zajištění předepsaného účiníku

Stavby se netýká – stávající stav zůstane zachován.

#### B6. Protikorozní ochrana

Stavby se netýká – na trati není elektrická trakce.

#### B7. Graf dynamického průběhu rychlosti

Stávající traťová rychlost se nezvyšuje. Graf dynamického průběhu rychlosti není součástí dokumentace.

#### B8. Dopravní opatření

Opravná práce si vyžádá dopravní opatření v železniční dopravě.

**Železniční doprava:**

Opravná práce bude realizována za plné výluky traťové koleje. Bude zavedena náhradní autobusová doprava. **Celková doba výluky bude 15 dní**.

**Silniční doprava:**

Silniční provoz na přejezdu P7964 bude přerušen jen krátkodobě při najíždění mechanizace. Uzavření přejezdu se může dotknout veřejné dopravy jen krátkým zpožděním. Přejezd převádí silnici lll/05014.

Silniční provoz na přejezdu P7965 bude přerušen jen krátkodobě při najíždění mechanizace. Uzavření přejezdu se může dotknout veřejné dopravy jen krátkým zpožděním. Přejezd převádí silnici lll/05016.

#### B9. Trvalé a dočasné zábory pozemků

Stavby se netýká

#### B10. Úspora energie a ochrana tepla

a) Energetická náročnost budov

Stavby se netýká.

b) Celková energetická náročnost stavby

Stavby se netýká.

#### B11. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Z hlediska záplav je opravná práce situována mimo záplavové území.

Z hlediska tektoniky nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska seismicity nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska sesuvů nejsou v zájmovém území registrovány žádné deformace.

Z hlediska poddolování se opravná práce nenachází v chráněném ložiskovém území.

Z hlediska výskytu radonu nehrozí nebezpečí, součástí stavby nejsou uzavřené prostory.

#### B12. Ochrana obyvatelstva

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

#### B13. Bezbariérové užívání stavby

a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Nástupiště je navrženo jako vnější mimoúrovňové s výškou nástupní hrany 550mm nad TK. Nástupiště je navrženo jako bezbariérové - splňuje požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je 1,670m. Povrch nástupiště je ze zámkové dlažby v kombinaci s nástupištními dekami s příčným sklonem 2% od koleje. Použitý typ dlažby musí vyhovovat požadavku na min. smykové tření.

Bezbariérový přístup na nástupiště bude zajištěn v místě stávajícího přístupu. Nově bude povrch vydlážděn betonovou zámkovou dlažbou. Podélný sklon chodníku je 2 % směrem od nástupiště. Nástupiště je z čelní strany u přejezdu opatřeno zábradlím zabraňujícím přístup na nástupiště mimo přístupový chodník. Jeho začátek musí být vzdálen minimálně 2,500 metru od osy koleje.

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Nástupiště a přístupy k němu jsou vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. Ve vzdálenosti 800 mm od nástupištní hrany je navržen varovný hmatově vnímatelný pás šířky 400 mm s funkcí vodící linie. Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm. Pro navádění k železničnímu přístřešku a přístupovému chodníku budou zřízeny signální pásy v šířce 800 mm z reliéfní dlažby. Průběžný varovný pás na nástupišti bude v místě napojení signálního pásu přerušen na délku 400 mm.

c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Zastávka není osazena audiovizuálním informačním systémem, pro sluchově postižené tedy bude k dispozici psaná informace.

d) Použité zvláštní stavební výrobky, použití informačních systémů

Stavby se netýká – stávající stav zůstane zachován.

Zpracoval: Bětík Václav, Správa železnic; tel. 724 645 877; [betik@spravazeleznic.cz](mailto:betik@spravazeleznic.cz), Olomouc, únor 2021