


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKÁCH	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	


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

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

OBJEDNATEL		 Správa železnic, státní organizace v zastoupení: Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. TOMÁŠ MALÝ <i>Malý</i>	VEDOUcí TÝMU: ING. TOMÁŠ MALÝ	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. TOMÁŠ MALÝ <i>Malý</i>	ING. TOMÁŠ MALÝ <i>Malý</i>	-	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: OLOMOUC	OBEC: NÁMĚŠŤ NA HANÉ	
„Rekonstrukce železniční zastávky Náměšť na Hané“		ZAK. ČÍSLO MCO	19 - 043 - 239 - SR
		ÚČEL	DUSP
		DATUM	ŘÍJEN 2020
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
Souhrnná technická zpráva		ČÁST B.1	POŘ.Č.

Dokumentace pro společného povolení

**"Rekonstrukce železniční zastávky
Náměšť na Hané"**

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:	str.
B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	4
B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	4
B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY.....	4
B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA	6
B.1.4 KONCEPCE STAVBY	9
B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....	20
B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	21
B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB	22
B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	22
B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	22
B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	23
B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY.....	26
B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY	28
B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA	28
B.7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI	28
B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	29
B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL.....	29
B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA	29
B.11 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	29
B.12 OCHRANA OBYVATELSTVA	30
B.13 BEZBARERIEROVÉ UŽÍVÁNÍ.....	30

LEGENDA ZKRATEK, POUŽÍVANÝCH U STAVEB NA DRÁZE:

Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
d.ú.	definiční úsek
ED	Elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
GVD	Grafikon vlakové dopravy
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
MK	místní kabelizace, místní kabel
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
ss	subsystém
TK	traťová kabelizace, traťový kabel, temeno kolejnice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
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 této zprávy vychází z požadavku objednatele – tj. Správy železnic, s.o. – na dodržení vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb a současně dodržení Směrnice generálního ředitele Správy železnic, s.o., č. 11/2006 v platném znění, která je oproti požadavkům obecných vyhlášek obsažnější.
V případě rozdílů mezi vyhl. 499/2006 Sb. a sm. č. 11/2006 platí, dle požadavku objednatele, prioritně vyhl. 499/2006 Sb. v platném znění.

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavebním záměrem stavby „Rekonstrukce železniční zastávky Náměšť na Hané“ je rekonstrukce nástupiště v železniční zastávce Náměšť na Hané včetně zpevněných ploch, osvětlení zastávky a přístřešku pro cestující. Společně s výstavbou parkovacích stání osobních automobilů a stojanu na jízdní kola dojde ke zlepšení přístupu cestujících k železniční dopravě a zvýšení bezpečnosti cestujících a uživatelského komfortu.

Železniční zastávka Náměšť na Hané se nachází na jednokolejné trati Kostelec na Hané - Olomouc hl. n. mezi stranicemi Senice na Hané a Drahanovice. Na trati je provozován obousměrný železniční provoz, trakční soustava je nezávislá. Organizování a provozování dopravy na regionální trati Kostelec na Hané – Olomouc hl. n. je prováděno dle předpisu SŽDC D3. Stávající rozsah dopravy je zastoupen jak osobní tak nákladní dopravou. Největší tržová rychlost na úseku Senice na Hané – Drahanovice je 60 km/h.

Základní dominantní rozsah stavebních prací bude proveden přímo v jednokolejné železniční zastávce Náměšť na Hané, s výběhy do obou stran širé trati a s výběhem do prostoru před zastávku směrem k ulici Nádražní.

Náměšť na Hané je městys ležící v oblasti Hané asi 15 km západně od Olomouce. Železniční zastávka v těsné blízkosti silnice III. třídy č. 44922 (ulice Prostějovská) se nachází na okraji zastavěného území – rodinné domy po jedné straně ulice Prostějovské. Dle územního plánu Náměšti na Hané je však plánována budoucí výstavba v lokalitě „u nádraží“ i na druhé straně ulice.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy. Kolejové úpravy jsou navrženy na pozemku dráhy, stejně jako úpravy nástupiště a navazujících zpevněných ploch. Napojení přístupu na nástupiště na ulici Nádražní společně s parkovištěm částečně zasahují na pozemek obce. Úprava svahu u nově zřizovaného drážního příkopu pro odvodnění kolejiště zasahuje také do vlastnictví soukromé osoby.

B.1.2 Průzkumy a podklady

a) údaje o provedených průzkumech

Stavba se svým liniovým charakterem dotýká některých nadzemních a zejména podzemních inženýrských sítí. Jejich umístění sdělili projektantovi formou listinného vyjádření jejich majitelé a správci. 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 situačních výkresech jsou stávající sítě vykresleny černě - odpovídajícím typem čar, v koordinačních situacích je připojena legenda sítí. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou doložena v dokladové části dokumentace. Originály předaných grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatelů projektové dokumentace.

Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, je v jednotlivých odvětvích různá. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u některých jsou předané údaje pouze orientační a je pro provádění stavby nutno jejich polohu zpřesnit event. doplňkovým průzkumem.

Byl proveden geotechnický průzkum pro ověření skladby drážního tělesa, geotechnických vlastností zemin tvořících pražcové podloží a ověření úrovně hladiny podzemní vody. Průzkum spočíval v provedení kopaných sond, statických zatěžovacích zkoušek, dynamických penetrací a odběru vzorků zemin ze zemní pláně. Součástí vyhodnocení průzkumu byl také návrh konstrukce pražcového podloží dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek.

Dále byly odebrány vzorky štěrkového lože pro chemickou analýzu znečištění zemin pražcového podloží. Provedená měření a průzkumy jsou součástí dokumentace v části B 14.

b) geologické a hydrogeologické poměry v území

GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Charakteristickým rysem reliéfu je kerná stavba, kterou je možno studovat z tvaru říční sítě (pravoúhlá) a z průběhu zlomových svahů. Hlavní tektonické linie, podle nichž došlo k vertikálním tektonickým pohybům zemské kůry a tím k rozčlenění území na jednotlivé kry, mají směr od SZ k JV a nachází se v jihozápadní části zájmového území. Kromě kerného členění ve směru SZ-JZ je možné rozlišit jednotlivé kry i ve směru VSV-ZJZ. Podle těchto ker došlo k jednostrannému uklonění dílčích ker ve směru údolí Šumice. Reliéf studované oblasti byl dále modelován erozně-denudačními pochody do dnešní podoby.

GEOLOGICKÉ POMĚRY

Kvartérní pokryvy tvoří svahové, eolické a fluvialní sedimenty. Na sledovaném místě se nachází Eolické sedimenty ve formě spraší.

GEOTECHNICKÉ POMĚRY

Geotechnické poměry na staveništi jsou jednoduché.

HYDROLOGICKÉ POMĚRY

Území náleží do povodí Šumice, která je pravostranným přítokem Blaty a ta je pravostranným přítokem řeky Moravy. Území tedy patří k úmoří Černého moře.

Řeka Šumice pramení v obci Luka ve výšce 485 m n. m. a je vodohospodářsky významným tokem. Její plocha povodí je 83,5 km², má délku 23 km a průměrný průtok u ústí do Blaty u Těšetic je 0,26 m³s⁻¹ (Vlček, 1984).

Říční síť Šumice a jejích přítoků je více méně pravoúhlá. Vodní toky sledují zhruba dva na sebe kolmé směry: směr SZ-JV až SSZ-JJV a na něj kolmý ZJZ-VSV.

RADONOVÉ RIZIKO

Vzhledem k charakteru stavby není výsledek radonového průzkumu rozhodující.

KLIMATICKÉ POMĚRY

V rámci klimatické regionalizace (Quitt, 1971) leží oblast přírodního parku v mírně teplé oblasti MT 11, která se vyznačuje dlouhým, teplým a suchým létem a krátkou, mírně teplou a velmi suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Přejídné období je krátké s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem. Roční průměrný úhrn srážek je 200-400 mm. V dané oblasti lze uvažovat s charakteristickou hodnotou mrazového indexu $I_{mm} = 350 - 450$ [°C den].

SEISMICKÁ AKTIVITA

Ve smyslu normy ČSN 73 0036 (ukončila platnost 1. 4. 2010), nepatří zájmové území do seizmických oblastí, není tedy potřeba uvažovat účinky zemětřesení.

Podle mapy seizmických oblastí ČR, obr. NA. 1. ČSN EN 1998 -1, spadá zájmové území do oblasti s referenčním zrychlením $a_{gR} 0,03g$.

c) geodetické a mapové podklady

Základním podkladem pro zpracování projektové dokumentace je geodetické zaměření lokality stavby, vyhotovené v roce srpnu 2019. Geodetické zaměření je zpracováno jako 3D digitální účelová mapa v přesnosti pro práce na železniční dopravní cestě.

Pro účely řádného zpracování majetkoprávní problematiky byla k termínu únor 2020 aktualizována katastrální mapa.

B.1.3 Ochranná pásma

a) stávající ochranná pásma

OCHRANNÁ PÁSMATA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Ochranné pásmo je ohraničené území, v němž je zakázána jiná činnost než ta, pro kterou bylo toto území vymezeno. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norm. Ochranná pásma, týkající se ochrany dopravy, jsou stanovena v jednotlivých zákonech, vydávaných většinou Ministerstvem dopravy.

Ochranné pásmo dráhy

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

Obvod dráhy je u celostátní dráhy a u regionální dráhy vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

V koordinační situaci (část dokumentace C.2) je zakreslena hranice drážních pozemků (Správa železnic, s.o.) z podkladů, zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

Ochranné pásmo silnic II. a III. třídy

Silničním ochranným pásmem se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Stavba se částečně nachází v ochranném pásmu silnice III. třídy ulice Prostějovské III/44922.

OCHRANNÁ PÁSMATA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Během realizace záměru stavby budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat zejména o kabely nn, v majetku Správy železnic, s.o., ČD-Telematika, a.s., městyse Náměšť na Hané a ČEZ, a.s., plynovody, vodovody, kanalizace.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinačních situací. **Ochranná pásma inž. sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do koordinačních situací zakreslena** a proto jsou textově uvedena na tomto místě:

Ochranné pásmo elektrického vedení

Stavbou dotčené kolejiště **bude křižováno jak vzdušným, tak zejména podzemními vedením inženýrských sítí nn.**

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

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

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

Ochranné pásmo telekomunikací

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

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo plynovodů je definováno následovně:

- u nízkotlakých a středotl. plynovodů a přípojek v zast. území – 1 m,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek – 4 m,
- u technologických objektů – 4 m.

Ochranné pásmo kanalizací a vodovodů

U kanalizací a vodovodů je ochranné pásmo vymezeno dle průměru potrubí a pro vedení rozvodů v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005. Činí:

- do DN 500 mm – 1,5 m na obě strany,
- nad DN 500 mm – 2,5 m na obě strany.

Ochranné pásmo lesa

Stavební záměr nezasáhne do ochranného pásma lesa. Ochranné pásmo lesa je vymezeno do vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Zákon o ochraně přírody vymezuje tzv. zvláště chráněná území. Jsou to přírodovědecky nebo esteticky velmi významná nebo jedinečná území a člení se do následujících kategorií:

- národní parky,
- chráněné krajinné oblasti,
- národní přírodní rezervace,
- přírodní rezervace,
- národní přírodní památky,
- přírodní památky.

Žádné ochranné pásmo výše uvedených kategorií nebude stavbou dotčeno. Stavební záměr nezasáhne ani do ochranného pásma vodního zdroje.

Ochrana vod

Stavbou nebude zasahováno do žádného vodního toku.

Lokalita spadá do povodí říčky Šumice, která je pravým přítokem řeky Blatý.

b) nová ochranná pásma

Při změně polohy zařízení, z níž vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma – a to v obecné rovině, platné pro všechny typy ochranných pásem – bude takto aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy dotčeného zařízení po dokončení realizace stavby. V případě této stavby se jedná o úpravu ochranných pásem sítí pouze ve vlastnictví stavebníka.

c) Údaje o chráněných ložisk. území, zajištění st. proti účinkům poddolování

Zájmové území stavby se nenachází na území dotčeném báňskou činností, na dobývacím prostoru či ložiskovém území.

Stavba se rovněž nevyskytuje na území s možným nahodilým výskytem důlních plynů, proto není ani prováděn atmogeochemický průzkum.

Záměr nezasahuje do žádného záplavového území.

d) údaje o zeleni

Projekt stavby je od svého prvopočátku navrhován tak, aby vliv stavby na okolní stavby a pozemky byl minimalizován. V období výstavby bude dotčené území (staveniště, příjezdové komunikace, samotná trať) nepříznivě ovlivněno hutněním a narušením struktury vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů, ruderalizací odkrytého půdního povrchu či deponií zemin, dočasnou změnou odtokových poměrů a v neposlední řadě i zvýšeným rizikem kontaminace v důsledku havárie.

Při dodržení platných legislativních opatření bude sníženo riziko možné havárie na minimum a není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

V souvislosti s předmětnou stavbou nebude prováděna asanace objektů.

V rámci záměru nedojde ke kácení dřevin s obvodem kmene nad 80 cm a nebyla uložena náhradní výsadba. V rozsahu úprav terénu bude obnoven travní porost.

e) údaje o záborech ZPF a LPF

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy. Toto je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. V koordinační situaci (část dokumentace C.2) je zakresleno ochranné pásmo dráhy i hranice drážních pozemků.

Zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF)

Na této stavbě nedojde k trvalému ani dočasnému záboru pozemků zemědělského půdního fondu.

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Na této stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru pozemků k plnění funkcí lesa.

B.1.4 Koncepce stavby

a) účel stavby

Předmětem stavby je rekonstrukce nástupiště železniční zastávky Náměšť na Hané v požadované délce 60,0 m podle vyjádření Správy železnic, Odboru základního řízení provozu s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice přilehlé koleje. Rekonstrukce železničního spodku, svršku a odvodnění v délce řešeného nástupiště ve vazbě na úpravy železničního spodku a svršku ve stavbě „Rekonstrukce přejezdu v km 21,532 (P7640) trati Kostelec na Hané – Olomouc“ v blízkosti zastávky. Výstavba přístřešku pro cestující a zajištění bezbariérového přístupu k nástupišti a čekacím plochám. Výstavba parkovacích stání osobních automobilů a stojanu na jízdní kola cestujících. Navázání přístupového chodníku na nástupiště na ulici Nádražní. Rekonstrukce rozvodů nn a osvětlení zastávky.

b) dodržení obecně technických požadavků na výstavbu

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

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

V rámci této investice dojde k rekonstrukci kolejiště železniční zastávky, včetně rekonstrukce zařízení pro přepravu osob a zavazadel, tj. bude provedena komplexní rekonstrukce jednostranného úrovněového nástupiště zastávky vč. přístupu.

Bezbariérový přístup na nástupiště bude zajištěn novým chodníkem v blízkosti stávajícího žel. přejezdu P7640 v km 21,532. Tento chodník je navázán na nově budovaný chodník v související stavbě „Rekonstrukce přejezdu v km 21,532 (P7640) trati Kostelec na Hané – Olomouc“. Další bezbariérový přístup na nástupiště je chodníkem na ulici Nádražní.

V rámci stavby dojde k vybudování nového pozemního objektu, který bude situován v úrovni nového nástupiště a objekt bude sloužit jako přístřešek pro cestující. Veškerá nová zařízení a objekty byly projektovány v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let (dále jen "osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace").

Varovné pásy a vodící linie

Nástupiště bude opatřeno úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle Vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 - vodící linie s funkcí varovného pásu (kontrastně hmatově a opticky vnímatelná) a signální pásy v místech odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu (kontrastně hmatově a vnímatelná).

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

ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.

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

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

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

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

c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do krajiny

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

Stávající zděná VB bude zachována a doplněna novým pozemním objektem – krytým přístřeškem pro cestující. Pro demolici stávající výpravní budovy na železniční zastávce Náměšť na Hané byla zpracována projektová dokumentace odstranění stavby pro správu železnic, Oblastní ředitelství Olomouc. K demolici ovšem nedošlo a 8. srpna 2019 bylo vydáno oznámení o postradatelnosti objektu skladu a budovy zastávky (parc. č. st. 133) výhradně za účelem odprodeje. V případě neuskutečnění prodeje by případná demolice objektů musela být znovu projednána. Rekonstrukce železniční zastávky Náměšť na Hané umožní budoucímu vlastníku budovy zastávky komerční využití při zachování plné funkčnosti a bezpečnosti využití nově navrhované obsluhy zastávky.

Urbanistické řešení umístění nového objektu žel. zastávky a samotného nástupiště vychází ze stávající konfigurace silnice a stávající výpravní budovy v prostoru zastávky, možnosti přístupových cest a hlavních směrů příchodu a odchodu cestujících včetně bezbariérového přístupu na nástupiště.

Nástupiště je umístěno co nejbližže železničnímu přejezdu, aby byla minimalizována docházková vzdálenost cestujících. Zároveň samotný jednopodlažní nepodsklepený objekt přístřešku pro cestující je umístěn co nejbližže středu nástupiště.

Stavebně architektonické řešení **nového objektu zastávky** navazuje na obdobné přístřešky pro cestující použité v žel. zastávkách: jednopodlažní nepodsklepený betonový přístřešek zastřešený dřevěnou valbovou střechou krytou plechovými hliníkovými šablonami. Stěny přístřešku budou v přírodní (šedé, betonové) barvě. Prolisy betonových stěn budou obloženy cihelnými pásky v přírodní červené barvě.

Prostor **rekonstruovaného nástupiště** a nový objekt zastávky budou řešeny bezbariérově, dosažitelné po zpevněných plochách vedených po drážních (a obecních) pozemcích.

d) navržené technické řešení SO a PS

Stavba je rozdělena z technického, funkčního a prostorového hlediska na 8 logických celků – stavebních objektů, provozních souborů. Každý celek je specifikován jedinečným číslem a jménem. Dále jsou SO/PS/podobjekty rozděleny v souladu s vyhláškou 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb na vyšší celky *D. Technologická část* a *E. Stavební část* a dále na podcelky.

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní kabelizace

PS 02-02 Přeložka kabelizace

Bude přeložena stávající kabelizace kvůli kolizi s nově budovaným odvodnění koleje. Přeložená kabelizace bude vedena v lichém směru vlevo od osy koleje (vpravo po směru staničení). V km 21,780 bude naspojován stávající kabel 10XN0,8, který bude zavlečen do SSP u RD v km 21,532. Překládaný kabel bude mít délku 275 m. V km cca 21,773 budou naspojovány

stávající kabely č. 423 7P, č. 881 7P, vyhledávací kabel 1XN0,6 a HDP 40/33 trubka. Zmíněné kabely budou naspojovány na stávající stav. Z SSP u RD v km 21,532 povede kabel 10XN0,8 do km cca 21,544, kde bude naspojován na stávající stav.

D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 02-01 Rozhlas pro cestující

Stávající stav:

V současné době je na zastávce Náměšť na Hané rozhlasové zařízení pro tratě D3 jako součást zab. zař. přejezdu a je aktivováno z žst. Senice na Hané pomocí přenosového systému REMOTE. Přenosové zařízení je na zastávce Náměšť na Hané umístěno ve výpravní budově. Jinými sdělovacími zařízeními zastávka doposud nedisponuje.

Nový stav:

Stávající rozhlasové zařízení, bude jako součást zabezpečovacího zařízení přejezdu přesunuto do technologického objektu (reléový domek) a umístěno do reléového stojanu zabezpečovacího zařízení. Způsob zapojení a ovládní zařízení se stavbou nemění.

V rámci tohoto PS budou zrušeny stávající reproduktory z výpravní budovy. Na nově zřizovaných stožárech osvětlení podél nástupiště (OS02, OS03 a OS04) budou umístěny nové reproduktory s možností nastavení výkonu. Reproktory budou dle stávajícího zapojení připojeny kabelem CYKY-O 3x1,5 mm². Spolu s kabelem CYKY bude položena chránička pro budoucí kabel audiovizuálního informačního zařízení a pro budoucí kamery. Stávající rezerva kabelu 701 TCEPFLEY 3p bude přesunuta mimo prostor nástupiště.

V související stavbě "Rekonstrukce přejezdu v km 21,532 (P7640) trati Kostelec na Hané – Olomouc" dojde v rámci PS 01-01 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 21,532 k přesunu zařízení PZS do téhož reléového domku u přejezdu.

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 02-01 Železniční svršek

Stávající stav:

Železniční svršek je tvořen kolejnicemi tv. T z roku 1975, uložených na rozponových pokladnicích a betonových pražcích VUS. V místě železničního přejezdu jsou použity dřevěné pražce s žebrovými podkladnicemi. Kolejové lože je znečištěné jemnou frakcí.

Nový stav:

Kolejové úpravy směrově i výškově navazují na nestavební projekt sloužící pro opravné a udržovací práce OŘ Olomouc – „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2211 a 2212 Olomouc – Čelechovice na Hané, km 0,637 – 34,054 = 2,765 – 0,242“. Směrová a výšková úprava koleje je navržena od km 21,665, kde končí rekonstrukce železničního svršku, do km 21,790.

Železniční svršek je uvažován nový z kolejnic tv. 49 E1 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním a rozdělením pražců „c“.

Rychlost v koleji je do km 21,495 50 km/h a dále se zvyšuje na 60 km/h.

SO 01-02 Železniční spodek

Stávající stav:

Kolejiště je v prostoru železničního přejezdu odvodněno pomocí trativodů. V ostatních částech koleje není odvodnění zřejmé.

Nový stav:

Rekonstrukce železničního spodku proběhne v rozsahu rekonstrukce železničního svršku od km 21,544, kde se nachází rozhraní staveb pro SO kolejí, do km 21,667. Je navrženo vybudování otevřeného odpařovacího/vsakovacího příkopu v celé délce zřízení nové konstrukce železničního spodku.

E.1.2 Nástupiště **SO 02-03 Nástupiště**

Stávající stav:

V současném stavu je nástupiště řešeno konstrukcí typu Tischer. Plocha nástupiště je sypaná ze šterkodrti bez ohraničení protější nenástupní nástupištní hranou. Proto je jeho stávající šířka těžko stanovitelná, avšak pohybuje se v rozmezí 1,5 – 4,0 m. Délka stávajícího nástupiště je dle geodetického zaměření 77,0 m. Nástupní hrana je ve výšce 200 mm nad TK.

Pro přístup na nástupiště slouží dlážděný chodník z ulice nádražní vedoucí kolem nepoužívané výpravní budovy. Pěším dále slouží jako přístup nepevněný chodník podél koleje č. 1, který se napojuje na silnici III/44922 v blízkosti železničního přejezdu. V blízkosti nástupiště se nachází dřevěný čekárenský přístřešek pro cestující.

Nový stav:

Na základě návrhu dopravní technologie, požadavku odboru řízení provozu k délkám nástupišť, kolejového řešení, požadavků na zabezpečovací zařízení a projednání na výrobních poradách, bylo nástupiště navrženo v parametrech délky 60 m a šířky 3 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

Nástupní hrana tohoto vnějšího nástupiště je konstruována z nástupištních prefabrikátů typu H130 s rozšířenou nášlapnou plochou o šířce 250 mm opatřenou protiskluzovou úpravou.

Řešení nenástupní hrany vyplývá z výškového usazení nástupiště do reliéfu stávajícího terénu. V části nástupiště tvoří tuto hranu chodníkový betonový obrubník 250/100/100. U obrubníku je navázání na terén vyřešeno svahováním. Hrana svahu je vzdálena 400 mm od vnější hrany obrubníku. Od této hrany je svah veden ve sklonu 1:2 ke stávajícímu terénu. Obrubník je navržen jako zapuštěný s výjimkou úseku mezi monolitickou zídkou a přístřeškem. V této části je obrubník převýšen o 60 mm z důvodu vytvoření vodící linie, na kterou naváže signální pás upozorňující na umístění přístřešku.

V druhé části nástupiště je vzhledem k většímu výškovému rozdílu stávajícího terénu a navrženého nástupiště, ale i k nutnosti zachování průchodu mezi nástupištěm a stávající rampou, navržena monolitická zídka opatřená ocelovým zábradlím.

Na začátku nástupiště (ve smyslu staničení) je vytvořen přístup na nástupiště dle vzorového listu Ž 8.5 „Ukončení mimoúrovňového nástupiště typu SUDOP u zabezpečeného přejezdu“. Čelní strana nástupiště je řešena pravým rohovým dílem nástupištní zídky H/L130, na který dále navazuje částečně zpevněný svah, aby nemohlo dojít k pádu z kolmé výšky v prostoru bez zábradlí. Vodící linie s funkcí varovného pásu je ukončena obrubníkem, který je vůči okolní pochozí ploše převýšení 60 mm. Obrubník je částečně usazen na vnitřní hraně L části rohového prefabrikovaného dílce. Za obrubníkem je umístěno ocelové zábradlí, které dále pokračuje podél přístupu směrem k železničnímu přejezdu. Ukončení zábradlí je řešeno tak, aby nedocházelo k narušení rozhledových poměrů na přilehlém železničním přejezdu.

Konec nástupiště (ve smyslu staničení) je ukončen opět rohovým dílem (levým) nástupištní zídky H/L130 a na tento rovoý díl dále navazuje monolitická zídka, která dále pokračuje jako nenástupní nástupištní hrana. Ukončení na této straně je rovněž opatřeno ocelovým zábradlím. Sloupky zábradlí jsou kotveny do monolitické zídky. Hrana zábradlí je navržena mimo průjezdný průřez železničního vozidla

E.1.6 Potrubní vedení

SO 02-07 Přeložka vodovodní přípojky

Stávající stav:

Stávající vodovodní přípojka ve správě Správy železnic, OŘ Olomouc SPS, z tlakového lineárního polyethylenu LPE (nebo také označení HDPE) Ø 50 x 4,6 mm (DN 40), je vedena od žel. přejezdu napříč pod silniční komunikací v chráničce, a dále ve směru podél žel. tratě až k výpravní budově, kde je VP zaústěna. Celková délka představuje cca 76,0 m, vodoměrná šachta je umístěna na začátku vodovodní přípojky přímo na probíhajícím řádu ve správě provozovatele vodovodu společnosti INSTA CZ s.r.o. Dimenze stávající přípojky je pro neměnný odběr vody dostačující i s výraznou rezervou. V místech průchodu vodovodní přípojky pod silnicí u stávajícího přejezdu se přípojka nachází v hloubce cca 2,2 m pod P.T.

Nový stav:

Trasa přeložky vodovodu je vedena mimo navrhované pozemní objekty stavby, křížuje však stavební parcelu č. 866, kde je možno očekávat zbytky základového zdiva, které bude výkopovými pracemi odstraněno. Propojení č. 1 je situováno ve volném prostoru mezi výpravní budovou a vzrostlými stromy, ale blíže k trati, kde bude tato poloha upřesněna vytyčením budoucích objektů přístřešku a nástupištní rampy. Propojení č. 2 je v místech mezi budoucí dlažbou okolo přístřešku a stávající dlažbou výpravní budovy. V těchto místech se také nacházejí kabely SŽDC SEE NN, které jsou zakresleny pouze orientačně a proto budou výkopové práce u napojení č. 2 probíhat manuálně. Přeložka je vedena podél navrhovaného odláždění přístřešku a vsakovacím drénem odvodnění stejného přístřešku, tedy mezi těmito objekty přístřešku a vsaku. Vzdálenost přeložky od navrhovaného přístřešku je cca 1,6 m, mimo dlážděnou plochu a cca 0,7 m od osy navrhovaného vsakovacího drénu. Od navrhovaných nebo stávajících sítí povahy silnoproudých kabelů bude min vzdálenost přeložky činit 0,7 m v souběhu. Křížení stávajících a nových sítí bude provedeno kolmo, případně pod úhlem min. 60°.

V místě se nacházejí neznámé sítě nefunkčních stok dešťové kanalizace, pravděpodobně se jedná o pozůstatky odvodnění dnes již neexistujících objektů (WC na parcele st. č. 866 a blíže nespecifikovaného přístřešku), které byly v zemi ponechány i po demolici nadzemních částí těchto objektů. V případě kolize navržené trasy přeložky vodovodu s nefunkčním řádem dešťové kanalizace, bude taková stoka vytažena, tedy až po potvrzení její nefunkčnosti.

Přeložka vodovodu je navržena z tlakových trubek PE 100 RC SDR 11 Ø 50 x 4,6 mm trubek a tvarovek tlakových pro pitnou vodu, délka propojení je 20 m.

Pro zásobování stavby vodou bude v místě propojení č. 2 vsazena do potrubí odbočka DN 40/25 mm a nad terén vyvedeno ocelové potrubí s hadicovým ventilem 1“, nebude-li užito stávajících vývodů ve výpravní budově. Po dokončení celé stavby bude odbočka obnažena, potrubí s ventilem demontováno a odbočka zaslepena.

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 02-04 Parkoviště a místní komunikace IV. třídy

Stávající stav:

V současném stavu je stávající MK Nádražní povrchu z asfaltového betonu. Tento stávající kryt je již značně porušen. Chodník vedoucí k VB je povrchu z betonové dlažby. Tato beto-

nová dlažba je rovněž ve velmi nevyhovujícím stavu. Plocha pod budoucím parkovištěm je travnatého charakteru.

Stávající místní komunikace ul. Nádražní a chodník jsou v majetku Městys Náměšť na Hané.

Nový stav:

Chodníky

Pro zajištění přístupu od stávajícího chodníku přes MK Nádražní až po nové nástupiště je navržen chodník šířky 2~2,5 m. Chodník je navržen povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm.

Chodníky jsou lemovány po obou stranách betonovým obrubníkem BO 10/25. Po jedné straně je obrubník zapuštěn, po druhé zvýšen o 60 mm tak, aby tvořil přirozenou vodící linii pro slabozraké občany. Chodník je napojen na MK Nádražní přes snížený betonový obrubník BO 15/15 výšky 20 mm. Při osazení sníženého betonového obrubníku dojde k zásahu do stávajícího krytu MK. Z tohoto důvodu je navržena oprava krytu v šířce 1m. Hrana styku nového a starého krytu bude zařezána a spoj bude zalit asfaltovou zálivkou.

Příčný sklon chodníku je 2 %. Podélný sklon nepřekračuje sklon 8,33 %.

Chodníky jsou odvodněny volně do terénu, kde budou dešťové vody přirozeně vsakovat a vypařovat se.

Kolmé parkovací stání

Před stávající VB jedle požadavku investora navrženo 5 nových kolmých parkovacích stání, z nichž jedno stání je určeno pro zdravotně handicapované občany.

Parkovací stání jsou navrženy o rozměrech 2,5 x 5 m, krajní stání je rozšířeno o 0,25 m. Stání pro zdravotně handicapované občany je o rozměrech 3,5 x 5 m. Parkovací stání jsou povrchu z betonové dlažby tl. 80 mm. Parkovací stání jsou lemována z dvou čelních stran zvýšeným betonovým obrubníkem BO 10/25 výšky 100 mm, ze strany boční jsou parkovací stání lemována zvýšeným betonovým obrubníkem BO 10/25 výšky 100 mm, kde co ob jeden kus je vložena zapuštěná žulová kostka střední velikosti. Tímto je zajištěn odvod dešťových vod do nově navrženého průlehu (viz charakteristický řez). V tomto průlehu budou dešťové vody přirozeně vsakovat a vypařovat se.

Parkovací stání jsou připojeny na MK přes snížený betonový obrubník BO 15/15 výšky 20 mm. Při osazení sníženého betonového obrubníku dojde k zásahu do stávajícího krytu MK. Z tohoto důvodu je navržena oprava krytu v šířce 1m. Hrana styku nového a starého krytu bude zařezána a spoj bude zalit asfaltovou zálivkou.

Příčný sklon parkoviště je 1 %, podélný sklon kopíruje niveletu stávající MK.

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.2 Přístřešek pro cestující

SO 02-05 Přístřešek pro cestující

Stávající stav:

V současnosti ochranu cestujícím proti nepříznivým povětrnostním vlivům poskytuje obedněný dřevěný přístřešek, s trámovou nosnou konstrukcí, půdorysně 3,1 x 5,1 m, v nevalném technickém stavu. Tento dřevěný přístřešek bude odstraněn.

Nový stav:

Vzdálenost přístřešku od hrany nástupiště je 3700 mm (okapní hrana, přesah zastřešení, tak nezasahuje do šířky nástupiště 3000 mm).

Navržený prefabrikovaný přístřešek pro cestující je situován zhruba uprostřed navrženého nástupiště na zastávce. Přístup na nástupiště a do přístřešku je navržen bezbariérový, v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb.

S ohledem na nevhodné chování cestujících (vandalismus), je přístřešek pro cestující na zastávce navržen prefabrikovaný (montovaný) ze tří železobetonových buněk „U“, rozměru 12,0 (3 x 4,0) x 1,8 m, založený na základové betonové desce, se světlou výškou 2,6 m a výškou hřebene cca 3,5 m nad upraveným terénem.

Ocelové armování jednotlivých částí konstrukce přístřešku, vč. základové desky, bude navzájem vodivě propojeno a připojeno na zemnicí soustavu přístřešku.

Betonové stěny ve tvaru „U“ budou doplněny sedlovou valbovou střechou, se dřevěným krovem, z interiéru otevřeným. Střecha je krytá plechovými hliníkovými šablonami na bednění.

Potřebná krytá čekací plocha je odvozena z průměrného denního obratu cestujících na zastávce a činí 19,6 m². Byla projednána s O23 GR ŠŽDC (Odbor pozemních staveb – metodika).

Zastavěná plocha přístřešku je 21,6 m², krytá čekací plocha (včetně přesahu střechy) je 21,0 m² a je větší než potřebných 19,6 m². Zároveň je krytá čekací plocha větší než minimální čekací plocha (9 m²) dle TNŽ 73 4955.

Obestavěný prostor přístřešku je 82,1 m³.

Vnitřní podlaha přístřešku a jeho vnější lemuující plocha budou vydlážděny impregnovanou betonovou dlažbou tl. 60 mm.

Před přístřeškem bude v podlaze osazen sběrný odvodňovací žlábek, krytý mřížkou, který odvede vodu z nástupiště mimo přístřešek (plastovými trubkami uloženými v zemi), do umělého příkopu s trativodem (vsakovacím drénem), v přílehlé ploše za přístřeškem. Tento umělý příkop zachytí také vodu ze střechy přístřešku a povrchovou vodu z plochy za přístřeškem, která se k němu mírně svažuje.

Podlaha a lemuující plocha okolo přístřešku budou v jednotném 2% spádu směrem od nástupištní hrany k přílehlé ploše za nástupištěm. Pro průtok srážkové vody, kterou nezachytí sběrný žlábek, jsou v zadní stěně přístřešku navrženy odtokové otvory.

Na boční stěně přístřešku bude osazena informační nástěnka o odjezdech vlaků v provedení antivandal, s možností uzamykatelné vitríny, základní informace i v Braillově písmu. Na zadní stěně budou ukotveny sedačky s opěradly jednoduché a odolné konstrukce. Prostor přístřešku bude vybaven také odpadkovým košem se stříškou v provedení antivandal, umístěným vně přístřešku pod jeho střechou.

Veškeré betonové plochy povrchu přístřešku, včetně stěn s imitací cihelného zdiva, budou opatřeny bezbarvým nástřikem antigraffiti.

Přístřešek má navrženo podstřešní osvětlení a ochranu proti blesku (hromosvod). Toto osvětlení je výkonově napojeno na rozvody venkovního osvětlení.

Barevné řešení

Stěny přístřešku budou v přírodní (šedé, betonové) barvě.

Prolisy betonových stěn budou dodatečně (na stavbě) obloženy cihelnými pásky v přírodní červené barvě, v klasickém formátu zdiva, tj. 290 x 65 mm (vazba na hanáckou lidovou architekturu).

Otevřený krov bude naimpregnován proti škůdcům a opatřen lazurovacím nátěrem v odstínu teak (střední hnědá).

Střešní krytina a klempířské výrobky budou v barvě grafitové šedé.

Sedačky a odpadkový koš budou v barvě grafitové šedé; bude tak docílen potřebný barevný kontrast s šedobílými betonovými stěnami.

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 02-06 Osvětlení nástupiště

Stávající stav:

Osvětlení nástupiště je zastaralé a není možno jej nadále využít při rekonstrukci zastávky. V blízkosti reléového domku byl na podzim 2019 vybudován nový rozváděč RO.

Nový stav:

Osvětlení nástupiště a přístupové cesty na nástupiště bude realizováno pomocí sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 5,5 m na přírubu. Osvětlovací stožáry budou upevněny na kotvící rámečky zabetonované do základu stožáru. Při betonování základu je nutno založit do základu trubky ke každému osvětlovacímu stožáru z důvodu možnosti zatažení napájecích kabelů do stožárů. Základy budou zhotoveny z betonu třídy C16/20.

Stožáry budou osazeny svítidly z Al slitiny ve třídě izolace II se zdrojem LED. Pro dosažení předepsané osvětlenosti je nutno respektovat navržený světelný tok svítidel, vyzařovací charakteristiku, náklon svítidel, atd.

Napájení svítidel bude provedeno ze stávajícího rozváděče RO umístěného u RD přejezdu v km 21,532 kabelem CYKY-O 4x6 mm² smyčkováným ve stožárových rozvodnicích (provedení třídy izolace II, s pojistkou 6A) jednotlivých stožárů. Ve stožáru bude od svorkovnice vzhůru veden kabel A05ZZ-F 2x2,5 mm² pro napájení svítidla.

Přístřešek pro cestující bude vybaven 3ks LED svítidel typu antivandal, které budou napájeny z rozváděče RO. Svítidla budou umožňovat jednofázové průběžné propojení.

e) postupné provádění stavby, lhůty výstavby

Začátek stavby: 07/2021

Konec stavby: 11/2021

Doba výstavby: cca 4 měsíce

Obecně lze stavbu zahájit až po získání stavebního povolení a jeho nabytí právní moci. Postup stavebních prací je podrobně popsán v části F.3. Časový postup prací této dokumentace.

f) požadavky stavby na zdroje

Stavba nevyžaduje žádné nové požadavky na trvalé zdroje.

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ze stávající vodovodní přípojky v místě přeložky (napojení č. 2) vsazením do potrubí odbočku DN 40/25 mm s vedením ocelového potrubí nad terén s hadicovým ventilem.

Zařízení staveniště budou připojena dle potřeby na stávající rozvody NN v železniční zastávce. Každé odběrné místo bude projednáno s příslušným poskytovatelem elektrické energie a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie, je nutné použít mobilní elektrocentrály.

g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavba nemá žádné nové požadavky na odvedení povrchových vod nebo trvalé napojení na kanalizaci.

Odtok vody ze staveniště se předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami.

Kanalizace, respektive žumpy pro WC a sociální zařízení - jejich budování v rámci zařízení staveniště, se nepředpokládá.

Odvedení srážkových vod z plochy nástupiště je narženo příčným sklonem povrchu nástupiště o velikosti 2 % směrem od koleje do volného terénu popř. zasakovacího průlehu. V části nástupiště před stávající výpravní budovou je podél monolitické zídky navržen odvodňovací žlab s krycím roštem. Odtok bude napojen na svodné potrubí vyústěné do vsakovací jímky. Před přístřeškem u nástupiště bude v podlaze osazen sběrný odvodňovací žlábek, který odvede vodu z nástupiště mimo přístřešek do umělého příkopu se vsakovacím drénem. Tento umělý příkop zachytí také vodu ze střechy přístřešku a povrchovou vodu z plochy za přístřeškem.

h) napojení na dopravní systém

Stavba nevyžaduje žádné nové trvalé napojení na dopravní systém.

Přístup na stavbu a dopravní cesty pro realizaci stavby jsou blíže specifikovány v samostatné části dokumentace *F. Zásady organizace výstavby*.

Nástupiště v zastávce Náměšť na Hané bude po rekonstrukci bezbariérově přístupné z východní strany obce a po vybudování chodníků v navazující stavbě „Rekonstrukce přejezdu v km 21,532 (P7640) trati Kostelec na Hané – Olomouc“ i ze západní strany z čela nástupiště u železničního přejezdu. V blízkosti stávající výpravní budovy na ulici Nádražní je v rámci stavby navrženo 4+1 parkovacích stání pro osobní automobily.

i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Náhradní výsadba není uložena. V rozsahu úprav terénu bude obnoven travní porost.

j) bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění zákona č. 88/2016 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích, ve znění nařízení č. 136/2016 Sb.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě (Bp1, které nahradilo původní Op16), vydané SŽDC a platné od roku 1. října 2013.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN EN 50110-1 ED.2, pro práce na trakčním vedení pak platí ještě norma TNŽ 34 3109. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.

Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 220 V resp. 380 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při nutném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. Dále je nutno zajistit trvalé spojení mezi jednotlivými

pracovišti a pověřeným pracovníkem ČD. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně).

Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky ČD.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. **Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytyčeny a poloha předána stavebníkovi.** Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inž. sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

1. Na základě zhodnocení koordinátora BOZP při přípravě budou při výstavbě prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., ve znění nařízení vlády č. 136/2016 Sb., Příloha 5:

- Bod 6. - Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení,
- Bod 11. - Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

2. Na základě zhodnocení rizik nejsou navrhované zvláštní opatření z hlediska velké finanční náročnosti, mimo opatření podle právních předpisů - dočasné stavební konstrukce (lešení), pažení, automatický výstražný systém, OOPP atd.

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví (Dle zákona č. 309/2006 Sb., v platném znění, zejména po novele zákonem č. 88/2016, Sb.)

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je dokument obsahující údaje, informace a postupy zhotovitele zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce při realizaci stavby. V plánu jsou uváděna potřebná opatření z hlediska časové potřeby způsobu provedení prací.

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací v kolejišti, prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb a pracích na elektrickém zařízení, **zahrne tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví:**

- rizika práce s elektrickými zařízeními,
- rizika práce na elektrickém zařízení,
- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí,
- rizika práce železářské, betonářské,
- rizika práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb,

- rizika při vykonávání svářečských prací,
- rizika práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě za řízení technického vybavení,
- rizika práce v kolejišti,
- rizika vznikající při práci s mechanizací.

Plán BOZP byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb., ve znění zákona č. 88/2016 Sb.. Vlastní plán BOZP je dokladován v části F. Organizace výstavby jako část F.5.

Všeobecně:

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět dle Ob1 - Vydávání povolení do prostor Správy železnic, s.o.. Všichni pracovníci musí dodržovat Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách v platném znění (Zákon č. 169/2018Sb.).

k) bezbariérové řešení stavby

Stavba je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci této investice dojde k rekonstrukci kolejiště železniční zastávky, včetně rekonstrukce zařízení pro přepravu osob a zavazadel, tj. bude provedena komplexní rekonstrukce jednostranného úrovněového nástupiště zastávky vč. přístupu.

Bezbariérový přístup na nástupiště bude zajištěn novým chodníkem v blízkosti stávajícího žel. přejezdu P7640 v km 21,532. Tento chodník je navázán na nově budovaný chodník v související stavbě „Rekonstrukce přejezdu v km 21,532 (P7640) trati Kostelec na Hané – Olomouc“. Další bezbariérový přístup na nástupiště je chodníkem na ulici Nádražní.

V rámci stavby dojde k vybudování nového pozemního objektu, který bude situován v úrovni nového nástupiště a objekt bude sloužit jako přístřešek pro cestující. Veškerá nová zařízení a objekty byly projektovány v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let (dále jen "osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace").

Varovné pásy a vodící linie

Nástupiště bude opatřeno úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle Vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 - vodící linie s funkcí varovného pásu (kontrastně hmatově a opticky vnímatelná) a signální pásy v místech odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu (kontrastně hmatově a vnímatelná).

l) podmiňující a související investice

Předmětná dokumentace pro společné povolení byla koordinována se souběžně zpracovávanou projektovou dokumentací pro společné povolení „**Rekonstrukce přejezdu v km 21,532 (P7640) trati Kostelec na Hané - Olomouc**“, zpracovatel MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., termín odevzdání dokumentace - 10/2020. Pro obě projektové dokumentace je zpracován společný POV a obě stavby by měly být realizovány současně.

m) statické výpočty

Z hlediska statiky se projektově jedná o jednoduchou stavbu, která využívá především prefabrikované součásti.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Seznam základních právních dokumentů a technických předpisů, které sloužily jako podklad pro zpracování projektu je uveden v Průvodní zprávě, odst. A.3 Přehled výchozích podkladů.

a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Jedná se o dokumentaci pro společné povolení. Stavební úřad Městyse Náměšť na Hané vydalo závazné stanovisko, ve kterém shledává navrhovaný stavební záměr za přípustný (spis. zn. 0913/2020/Pa, č.j. NnH/1170/2020/Pa).

a) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Dotčení jakéhokoliv prvku ÚSES stavbou není předpokládáno.

Záměr leží mimo zvláště chráněné území.

Při stavebních pracích se neočekává ovlivnění některého z významných krajinných prvků.

Stavební záměr nezasáhne na území přírodního parku.

Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba leží mimo jakékoliv území chráněné v rámci soustavy Natura 2000. Z tohoto důvodu nelze předpokládat významný vliv na soustavu Natura 2000.

Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišť. řízení nebo stanoviska EIA

Stavba svým charakterem nevyžaduje zjišťovací řízení nebo stanovisko EIA

Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavba, vzhledem ke svému rekonstrukčnímu charakteru, nevyvolává potřebu na zřízení či modifikaci zákonem vydefinovaných ochranných pásem.

Stávající ochranná pásma jsou popsána v kapitole B.1.3.

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

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství se vyjádřil k navrhovanému stavebnímu záměru (SpZn.: KÚOK/46141/2020/OŽP/507 a ČJ.: KUOK 51705/2020) kladně a nestanovil projektantovi žádné doplňující podmínky. Vyjádření je součástí dokladové části.

b) dodržení kapacitních údajů

Kapacitní údaje stavby jsou uvedeny v části dokumentace A. Průvodní zpráva, v kapitole A.2.b). Řešenému stavebnímu záměru nepředcházela žádná projektová stupeň a navrhované kapacity vycházejí z požadavků investora na řešení stavby, popřípadě z platného legislativního rámce.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

a) uvolnění staveniště

Uvolnění staveniště bude dle postupu výstavby prováděno v předstihu. Nepředpokládají se žádná zvláštní opatření.

b) využití stávajících nebo budovaných objektů

Plán organizace výstavby nepředpokládá využití stávajících či budovaných objektů pro potřeby budoucího dodavatele stavby.

c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Projektové řešení nepředpokládá dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby. Projekt upřednostňuje jako plochy a přístupové cesty využívání pozemků objednatele, to znamená pro staveništní dopravu a pro zřízení zázemí stavby a ploch zařízení staveniště.

d) způsob provedení demolic a místa skládek

Předpokládá se provedení demolic stávajících staveb a zařízení v rámci náplně jednotlivých SO a PS – železničního svršku, spodku, nástupiště, přístřešku pro cestující apod. Součástí stavby není demolice žádné stavby charakteru budovy. Místa skládek jsou specifikována v kapitole B.3.2 Odpadové hospodářství.

e) likvidace porostů

Stavbou by neměly být dotčeny stávající vzrostlé stromy ani žádné plochy křovin. V zeleném pásu mezi železničním přejezdem a stávající výpravní budovou se nacházejí stromy a křoviny, které by stavbou neměly být dotčeny.

f) likvidace škodlivých odpadů

Je řešeno v kapitole B.3.4 Odpadové hospodářství.

g) zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

V plánu organizace výstavby části F.1 jsou zpracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

h) přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras

Jsou řešeny v rámci jednotlivých SO a PS. V rámci stavby budou prováděny především úpravy vedení ve vlastnictví stavebníka. Přeložky dopravních tras (objížděky) jsou vedeny s využitím stávajících komunikací a projednány s orgány státní správy.

i) omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Bezpečnostní opatření jsou uvedena v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby a dále pak v části dokumentace F.5 Plán BOZP.

j) výluky dopravy a jiná omezení dopravy

Akce formálně představuje dvě stavby:

1) „Rekonstrukce železniční zastávky Náměšť na Hané“

2) „Rekonstrukce přejezdu v km 21,532 (P7640) trati Kostelec na Hané – Olomouc“.

Záměrem objednatele je skutečnost, aby obě stavby dle bodů 1) a 2) probíhaly v souběhu a aby byly realizovány jedním zhotovitelem. Část F bude zpracována pro obě stavby společně se společně navrženou výlukovou činností.

Stavba si vyžádá nepřetržitou výlukou železniční tratě v úseku Senice na Hané – Drahanovice v trvání 21 dnů. Pro individuální silniční dopravu úplnou uzavírku silnice III/44922 (ulice Prostějovské) v místě železničního přejezdu ev. č. 44922-1 (P7640) v trvání 45 dnů.

Podrobně popsáno v části F. Zásady organizace výstavby.

k) omezení v dodávce energií

Stavba nevyvolá žádné omezení ve veřejné dodávce energií.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb

Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků stavby:

701548 k.ú. Náměšť na Hané (Obec: Náměšť na Hané 504505)

Parcela KN	LV	Druh/ využití pozemku	Vlastník, adresa	Rozsah záboru	Druh záboru
Pozemky a stavby mimodrážní - dotčené realizací stavby					
395/16	10001	ostatní plocha	Městys Náměšť na Hané, nám. T.G. Masaryka 100, 783 44 Náměšť na Hané	16 m ²	dočasný zábor do 1 roku
395/16	10001	ostatní plocha	Městys Náměšť na Hané, nám. T.G. Masaryka 100, 783 44 Náměšť na Hané	43 m ²	trvalý zábor – bez výkupu
732/2	10001	ostatní plocha	Městys Náměšť na Hané, nám. T.G. Masaryka 100, 783 44 Náměšť na Hané	52m ²	trvalý zábor – výkup
732/2	10001	ostatní plocha	Městys Náměšť na Hané, nám. T.G. Masaryka 100, 783 44 Náměšť na Hané	56 m ²	dočasný zábor do 1 roku
732/2	10001	ostatní plocha	Městys Náměšť na Hané, nám. T.G. Masaryka 100, 783 44 Náměšť na Hané	44 m ²	trvalý zábor – bez výkupu
732/8	1719	ostatní plocha	HEXIBUS s.r.o., Slatinky 140, 783 42 Slatinky	267 m ²	trvalý zábor – výkup

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

Technická řešení navržená v předmětné projektové dokumentaci jsou zpracována v souladu s platnými ČSN a předpisy Správy železnic a nevyžadují udělení výjimky nebo úlevových řešení z předpisů.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Nová nástupní hrana v železniční zastávce Náměšť na Hané bude po rekonstrukci délky 60 m ve výšce 550 mm nad temenem kolejnicového pásu. Podrobnější popis provozní a dopravní technologie je uveden v samostatné příloze B.2.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Níže je stručně uvedena problematika ochrany životního prostředí.

B.3.1 Ovzduší

Vliv stavby na ovzduší lze rozdělit na vlivy v období výstavby a v období provozu.

V období výstavby bude znečištění ovzduší významnější, jelikož bude docházet k emisím tuhých znečišťujících látek ze stavby (pojízdky stavebních mechanismů, stavební práce, atd.) Znečištění ovzduší v období výstavby bude krátkodobé, časově omezené a plně reverzibilní. K ochraně ovzduší před nepříznivými účinky stavby je navržena řada opatření (část dokumentace B.3).

V období provozu nedojde k navýšení emisí znečišťujících látek oproti současnému stavu. Nebude rovněž instalován žádný vyjmenovaný zdroj dle přílohy č.2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

B.3.2 Hluk

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu.

V období výstavby budou zdrojem hluku stavební mechanismy, nasazené v průběhu stavebních prací a doprava materiálu na staveniště a odvoz odpadů. Hluk z výstavby bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby, bude časově omezeno a bude plně reverzibilní.

Pro období provozu nebylo zatížení modelováno hlukovou studií a to proto, že díky záměru nedojde k navýšení intenzity dopravy ani k navýšení rychlosti projíždějících vlaků. Samotná rekonstrukce kolejového lože je z hlediska hlukových poměrů prospěšná, díky tomu, že po výměně kolejového svršku a spodku dochází k mírnému snížení hlukové zátěže.

B.3.3 Voda

Odběr vody lze předpokládat pouze ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště apod.).

Vodní toky nejsou tímto záměrem dotčeny. Lokalita záměru nezasahuje do žádného záplavového území.

Zájmové území nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Stavební záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou rekonstrukcí (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. povrchové či podzemní vody). Stavební záměr nebude mít vliv na odtokové poměry území, jelikož se jedná o rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu a funkce všech mostů a propustků (kromě v již v současnosti nefunkčních a zasypaných) zůstane zachována.

B.3.4 Odpady

Při realizaci stavby budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v aktuálním znění. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu. Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích.

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v aktuálním znění, upřesňuje, mimo jiné i pravidla pro nakládání s odpady při dodržování ochrany životního prostředí, ochrany zdraví člověka a trvale udržitelného rozvoje. Nakládání s odpady je v zákoně o odpadech definováno jako jejich shromažďování, soustřeďování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Při nakládání s odpady musí každý původce dodržovat jednak obecné povinnosti dané legislativou, tj.:

- předcházet vzniku odpadů,
- přednostně odpady nabízet k využití,
- odstraňovat odpady v zařízeních k tomu určených,
- odpady předávat pouze oprávněným osobám (viz § 12 odst. 3 zákona o odpadech), buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,

ale i dodržovat povinnosti původců odpadů, tak jak jsou uvedeny v § 16 zákona o odpadech

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem. Tuto evidenci archivovat po dobu, kterou stanovuje zákon o odpadech nebo prováděcí právní předpis,
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených zákonem č.185/2001 Sb., v aktuálním znění, podle § 15,
- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech.

Původce, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., v aktuálním znění.

Zhotovitel stavby předloží zpracovanou písemnou dokumentaci o nakládání s odpady, s ohledem na finanční náklady stavby, ve formě závěrečné zprávy. V ní bude jako původce odpadu dokladovat způsob nakládání s odpady v průběhu stavby a předá ji zástupci Správy železnic při kolaudaci stavby.

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady. Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v aktuálním znění, a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v aktuálním znění.

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních staveniště vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem lidí (většinou komunální odpad). Odpadový materiál kategorie N (bude-li vznikat) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné ukládat odpady jen krátkodobě.

B.3.5 Půda

Riziko pro půdy mohou představovat pouze možné havárie při realizaci stavby. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím a vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávajícího železničního zastávky a souvisejících provozních souborů a stavebních objektů, nepředpokládáme negativní vlivy tohoto stavebního záměru na půdy.

B.3.6 Ochrana dřevin

Stavba leží mimo pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL).

Část záměru, který procházel ochranným pásmem lesa, a to pokládka kabelů, byla z tohoto záměru vyjmuta. Záměr tak ani neprochází ochranným pásmem lesa.

Z tohoto důvodu nelze předpokládat významný vliv na PUPFL.

V rámci záměru nedojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

B.3.7 Ochrana rostlin a živočichů

Stavba je situována na území bývalé železniční stanice, v intravilánu obce Náměšť na Hané. Proto zde nelze předpokládat významnější vliv na rostliny a živočichy.

B.3.8 Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Dotčení jakéhokoliv prvku ÚSES stavbou není předpokládáno.

Záměr leží mimo zvláště chráněná území. Vzhledem k charakteru prací nelze předpokládat významný negativní vliv na nejbližší zvláště chráněné území, kterým je přírodní rezervace Terežské údolí. Nejbližší hranice této PR je od záměru vzdálená cca 900 m.

Při stavebních pracích se neočekává ovlivnění některého z významných krajinných prvků.

Stavební záměr nezasáhne na území přírodního parku.

B.3.9 Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba leží mimo jakéhokoliv území chráněné v rámci soustavy Natura 2000. Z tohoto důvodu nelze předpokládat významný vliv na soustavu Natura 2000.

B.3.10 Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavba, vzhledem ke svému rekonstrukčnímu charakteru, nevyvolává potřebu na zřízení či modifikaci zákonem vydefinovaných ochranných pásem.

Stávající ochranná pásma jsou popsána v kapitole B.1.3.

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

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a ČSN 73 0810 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29. 6. 2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru a předpisu SŽDC Ob14 pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železnic, státní organizace.

Umístění stavby z hlediska požární ochrany

Stavba probíhá na stávajícím drážním tělese a v jeho blízkosti a rovněž v ochranném pásmu dráhy. Stavba nevytváří nové bariéry v příjezdu do území. 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.

Odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor

Stavba je z velké části dopravní (nástupiště, přístupový chodník, inženýrské sítě). Na nástupišti bude umístěn prefabrikovaný betonový zastávkový přístřešek pro cestující. Odstupová vzdálenost 3,7 m v čelní otevřené stěně ve směru do kolejiště nepřesahuje hranici pozemku investora (nezasahuje do stávajících objektů na sousedních pozemcích).

Střeška se nepovažuje za požárně otevřenou ploch dle ČSN 73 0802 čl. 8.15.4 b1)

Požárně nebezpečný prostor nezasáhne žádný stávající objekt, ani nepřesáhne hranici pozemku investora. V prostoru 4 m od objektu doporučujeme udržovat prostor bez náletové zeleně.

Zdroje požární vody a jiného hasiva

Objekt zastávky bude tvořit samostatný požární úsek. Není třeba zřizovat vnitřní zdroj požární vody. Vnější požární voda bude zajištěna ze stávajícího obecního vodovodu, který je veden v ulicích Nádražní – Prostějovská.

V nově zřizovaném objektu nebude osazen přenosný hasicí přístroj.

Vybavení stavby vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením

Objekt zastávkového přístřešku nebude vybaven vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením.

Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku

V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Stavba se odehrává na drážních pozemcích, v rámci stávajícího tělesa dráhy. Příjezd je uvažován po místní ulici Nádražní respektive Prostějovské přes železniční přejezd.

S ohledem na charakter stavby (požární výška stávajících budov $h < 12$ m) se nepožaduje nástupní plocha, vnitřní zásahové cesty se nepožadují (zásah lze vést vně budovy).

Zabezpečení stavby či území jednotkami požární ochrany

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽ – JPO Přerov, Tovární 439/14, 750 02 Přerov, nepoplachové č. tel. 972 734 144, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

Požární bezpečnost objektů

SO 02-05 *Přístřešek pro cestující*

Přístřešek na nástupišti bude montovaný, železobetonový, ze tří buněk „U“, rozměru 12,0 (3 x 4,0) x 1,8 m, se světlou výškou 2,6 m a výškou hřebene cca 3,5 m nad upraveným terénem. Betonový přístřešek je doplněn valbovou střechou s viditelným dřevěným krovem. Přístřešek je doplněn jednoduchým mobiliářem (jednotlivé sedáky + tabule s jízdním řádem, odpadkový koš).

Přístřešek bude vybaven 3 ks LED svítidel v provedení antivandal.

Pro přístřešek pro cestující byl zpracován výpočet rizika dle normy ČSN EN 62305-2:2013-02, ze kterého vyplývá, že je nutno zajistit ochranu před bleskem. Avšak hromosvod není potřeba budovat, protože přístřešek se nachází v ochranném prostoru osvětlovacích stožárků (ověřeno pro konkrétní vzdálenosti metodou ochranného úhlu a valivé koule).

Ve vzdálenosti cca 1 m vodorovně od zadní stěny přístřešku bude do kabelové kynety pro kabely osvětlení uložen zemnicí pásek FeZn 30x4 mm, na který bude pomocí drátu FeZn8 připojeno uzemnění ocelové konstrukce sedáků uvnitř přístřešku pro cestující. Na zemnicí soustavu bude také připojeno uzemnění armatury jeho železobetonové konstrukce (tzv. zemnicí bod). Uzemnění bude společné jak pro přístřešek, tak pro osvětlovací stožár OS3, jelikož se nachází ve vzdálenosti menší než 5 m.

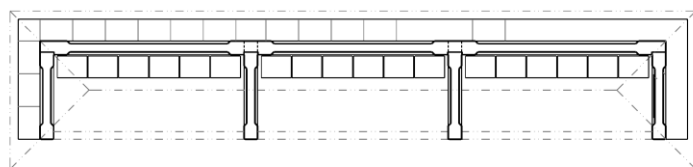
Jedná se o přízemní nepodsklepený objekt, obvodové konstrukce železobetonové. Jedná se o konstrukční systém smíšený. Objekt bude tvořit samostatný požární úsek, zařazený do I. SPB. Nehráněné únikové cesty z otevřeného přístřešku navazují přímo na nástupiště a vyhovují bez požadavků a průkazů.

Odstupová vzdálenost 3,7 m nepřesahuje hranici pozemku investora (nezasahuje do stávajících objektů na sousedních pozemcích). V prostoru 4 m od objektu doporučujeme udržovat prostor bez náletové zeleně.

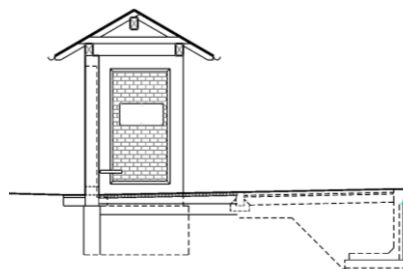
Zařízení tvořící systém ochrany stavby a jejího uživatele před bleskem nebo jinými atmosférickými elektrickými výboji musí být navrženo z výrobků třídy reakce na oheň nejméně A2.

K objektu je přístup po nástupišti a stávajících komunikacích. Vnitřní, vnější ani zásahové cesty se nevyžadují. Objekt nebude vybaven přenosným hasicím přístrojem.

PŮDORYS



ŘEZ A-A



Požadavky na zajištění provozu a ke kolaudaci stavby

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce.

a) Hodnoty požární odolnosti:

- podlaha: betonová dlažba bez požadavku na požární odolnost,
- stěny: železobetonová stěna montovaná, obklad keramickými pásky, požární odolnost R 30
- konstrukce střechy: konstrukční dřevo, dřevěné bednění, bez požadavku na požární odolnost

b) Konstrukční systém - smíšený (s konstrukcemi DP2)

c) Třída reakce na oheň

- podlaha: betonová dlažba, třída reakce na oheň A1
- stěny: železobetonová stěna montovaná, obklad keramickými pásky, třída reakce na oheň A1
- konstrukce střechy: konstrukční dřevo, dřevěné bednění, třída reakce na oheň D
- elektroinstalace: přístřešek pro cestující bude vybaven 3ks LED svítidel typu antivandal, které budou napájeny z rozváděče RO. V případě umístění na konstrukci krovu budou svítidla osazena na nehořlavé podložce (A1 nebo A2).

Závěrečné hodnocení

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována 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. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování.

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

B.5 Energetické výpočty

Netýká se. Trať není elektrifikována.

B.6 Protikorozní ochrana

Netýká se. Trať není elektrifikována, tudíž nedochází ke nativnímu vlivu zpětných trakčních proudů na okolní zařízení a sítě.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

V rámci stavby nedochází ke zvýšení rychlosti.

B.8 Dopravní opatření

Železniční doprava:

Stavba si vyžádá nepřetržitou výluku tratě v úseku Senice na Hané – Drahanovice. Nároky na výluky jsou podrobně popsány v části F.3 Časový postup prací. **Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, Odborem operativního řízení a výluk (O11).**

Po dobu výluky bude v úseku Drahanovice – Senice na Hané železniční provoz zastaven. Pro Os Prostějov – Senice na Hané – Červenka bude na úseku Prostějov – Senice na Hané zavedena NAD, jízda vlaků v úseku Senice na Hané – Červenka bude bez omezení v provozu.

Os vlaky Drahanovice – Senice na Hané – Olomouc budou v úseku Drahanovice – Senice na Hané nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Jízda vlaků v úseku Senice na Hané – Olomouc bude bez omezení v provozu.

V pravidelné nákladní vlakové dopravě je ŽST Třebčín obsluhována Mn vlakem ve směru Olomouc hl.n. – Senice na Hané – Třebčín. Po dobu výluky bude prováděna obsluha ŽST Třebčín z ŽST Prostějov hl.n.

Silniční doprava:

Pro individuální silniční dopravu úplnou uzavírku silnice III/44922 (ulice Prostějovské) v místě železničního přejezdu ev.č.44922-1 (P7640) v trvání 14+28+3=45 dnů.

Objízdná trasa je navržena ze silnice III/44922 po silnicích II/449 a III/37340 (ulice Válník) přes železniční přejezd ev.č.37340-5 (P7639) a zpět na silnici III/44922.

Vedení linek autobusové VLD po náhradní trase se vznikem vícenákladů v trvání 14+3=17 dnů.

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

ZÁBOR POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA (PUPFL)

Realizace stavby si nevyžádá zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

ZÁBOR POZEMKŮ TVOŘÍCÍCH SOUČÁST ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU (ZPF)

Realizace stavby si nevyžádá zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF).

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Netýká se. Předmětem řešení není žádná budova, není tedy možné aplikovat vyhlášku č. 148/2007 o energetické náročnosti budov.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Z hlediska záplav stavba nezasahuje do záplavového území. Nebezpečí zaplavení stavby nehrozí.

Z hlediska tektoniky nehrozí žádný vliv.

Z hlediska seismicity nehrozí žádná aktivita mající vliv na stavbu.

Z hlediska sesuvů nejsou v zájmovém území registrovány žádné deformace.

Z hlediska poddolování se stavba nenachází v chráněném ložiskovém území

B.12 Ochrana obyvatelstva

Jedná se o soubor opatření při mimořádných událostech (vojenské i nevojenské krizové situace), zejména varování, vyrozumění, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku.

Mezi krizové situace související s žel. infrastrukturou a jejím provozováním patří především:

- požár,
- povodeň,
- závažná havárie v dopravě,
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek,
- terorismus a organizovaný zločin,
- ozbrojený konflikt,
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury.

Problematika mimořádných událostí je legislativně ošetřena obecně platnými předpisy, oborovými normami a vnitřními předpisy vlastníka a provozovatele dráhy.

Projektantem stavby byla navržena a dotčenými orgány státní správy schválena taková řešení, která při dodržení obecně platné legislativy, oborových norem a vnitřních předpisů zhotovitele budou po uvedení stavby do provozu předcházet a vylučovat nebo snižovat a kompenzovat následky mimořádných událostí, především požáru, povodně a závažné havárie. Všeobecně lze konstatovat, že byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zvýšení bezpečnosti odolnosti proti vzniku a následkům mimořádných událostí. Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

B.13 Bezbariérové užívání

Stavba je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci této investice dojde k rekonstrukci kolejiště železniční zastávky, včetně rekonstrukce zařízení pro přepravu osob a zavazadel, tj. bude provedena komplexní rekonstrukce jednostranného úrovněového nástupiště zastávky vč. přístupu.

Bezbariérový přístup na nástupiště bude zajištěn novým chodníkem v blízkosti stávajícího žel. přejezdu P7640 v km 21,532. Tento chodník je navázán na nově budovaný chodník v související stavbě „Rekonstrukce přejezdu v km 21,532 (P7640) trati Kostelec na Hané – Olomouc“. Další bezbariérový přístup na nástupiště je chodníkem na ulici Nádražní.

V rámci stavby dojde k vybudování nového pozemního objektu, který bude situován v úrovni nového nástupiště a objekt bude sloužit jako přístřešek pro cestující. Veškerá nová zařízení a objekty byly projektovány v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let (dále jen "osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace").

Varovné pásy a vodící linie

Nástupiště bude opatřeno úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle Vzorového listu železničního spodku Ž 8.7 - vodící linie s funkcí varovného pásu (kontrastně hmatově a opticky vnímatelná) a signální pásy v místech odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu (kontrastně hmatově a vnímatelná).

Posouzení navrhovaného stavebního záměru z hlediska Stavebního zákona č. 183/2006 Sb., a prováděcích vyhlášek a zejména vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb bylo provedeno národním institutem pro integraci osob – NIPI, jejichž stanovisko je součástí dokladové části.

V Ostravě, březen 2020

Vypracoval: Ing. Tomáš Malý
hlavní inženýr projektu
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.