


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b> LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		IDS: kjee9md e-mail: moravia@moravia.cz <a href="http://www.moravia.cz">http://www.moravia.cz</a>

OBJEDNATEL	 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. STANISLAV VÁVRA	G.ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. STANISLAV VÁVRA	ING. STANISLAV VÁVRA	—	
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: VALAŠSKÉ MEZIRŘÍČÍ	OBEC: HRACHOVEC	
„Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“		ZÁK.ČÍSLO MCO	17-116-234-PS
		ÚČEL	DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ
		DATUM	KVĚTEN 2018
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
Souhrnná technická zpráva		ČÁST	PŘÍLOHA
		B.1	



Projekt stavby

**„Zřízení přístřešku pro cestující  
na zastávce Hrachovec“**

**B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**



<b>Obsah:</b>	<b>str.</b>
<b>B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA .....</b>	<b>7</b>
<b>B.1.1 PRŮZKUMY A PODKLADY .....</b>	<b>7</b>
B.1.1.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních .....	7
<b>B.1.2 OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PRVKY A OBJEKTY.....</b>	<b>8</b>
B.1.2.1 Stávající ochr.pásma a území, nová ochr.pásma, zeleň, zábory ZPF a LPF..	8
B.1.2.2 Stanovení nových ochranných pásem.....	14
B.1.2.3 Údaje o chráněných ložisk. územích a podm. pro návrh na zajištění stavby proti poddolování .....	14
<b>B.1.3 KONCEPCE STAVBY .....</b>	<b>14</b>
B.1.3.1 Účel stavby a její situování .....	14
B.1.3.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu .....	15
B.1.3.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, interoperabilita .....	15
B.1.3.4 Technické řešení PS a SO .....	17
B.1.3.5 Požadavky na postupné provádění stavby .....	21
B.1.3.6 Požadavky stavby na zdroje.....	21
B.1.3.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci .....	22
B.1.3.8 Napojení na dopravní systém.....	23
B.1.3.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění .....	23
B.1.3.10 Bezpečnost práce .....	23
B.1.3.11 Posouzení stavby vzhledem k užívání osob. s omezenou schopností pohybu a orientace .....	24
B.1.3.12 Podmiňující a související investice .....	27
B.1.3.13 Statické výpočty.....	27
<b>B.1.4 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....</b>	<b>27</b>
B.1.4.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby .....	27
B.1.4.2 Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu k přípravné dokumentaci .....	28
B.1.4.3 Podmínky EIA .....	28
B.1.4.4 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů – Energetická bilance..	28
B.1.4.5 Zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci.....	29
<b>B.1.5 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU .....</b>	<b>31</b>
<b>B.1.6 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB .....</b>	<b>31</b>
<b>B.1.7 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM: .....</b>	<b>31</b>
<b>B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....</b>	<b>31</b>
<b>B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>32</b>
<b>B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....</b>	<b>32</b>
<b>B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY.....</b>	<b>33</b>
<b>B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA.....</b>	<b>33</b>
<b>B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ.....</b>	<b>33</b>
<b>B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL .....</b>	<b>34</b>
<b>B.10 DOPLŇKOVÁ MĚŘENÍ A PRŮZKUMY.....</b>	<b>34</b>
<b>B.11 LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK .....</b>	<b>34</b>



## B.1 Souhrnná technická zpráva

### B.1.1 Průzkumy a podklady

#### B.1.1.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních

##### a) I-G průzkumy:

I-G průzkum zájmové lokality vzhledem k rozsahu a určení stavby nebyl proveden.

Údaje o provedených průzkumech z hlediska ŽP (v rámci přípravné dokumentace, v rámci projektu), závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby:

Vzhledem k rozsahu a charakteru předpokládaného záměru nedošlo z hlediska ŽP k žádným průzkumům v dané lokalitě.

##### B.1.1.2 Ostatní provedené průzkumy

##### A) *CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY Z GEOLOGICKÉHO HLEDISKA*

Z regionálního hlediska se zájmové území nachází v oblasti flyšového pásma Západních Karpat.

Předkvartérní podklad v podloží fluvialních sedimentů je budován především zvrásněnými vrstvami sedimentárních hornin přesunutých v příkrovech během neogénu na Český masív v důsledku alpinsko-himalájského vrásnění. Jedná se o sedimenty slezské jednotky v kelčském a godulském vývoji (stáří spodní křídly) a o sedimenty ždánickopodslézské jednotky (stáří svrchní křídly- paleogén).

Sedimenty jsou tvořené převážně jílovci, prachovci a pískovci méně často i slepenci.

##### *Kvartérní pokryv*

Kvartérní pokryv je v zájmovém úseku železniční trati budován výhradně fluvialními sedimenty a navážkami.

Fluvialní sedimenty jsou v zájmovém území tvořené náplavovými hlínami (písčitými hlínami a hlinitými písky) a v jejich podloží fluvialními písčitými a štěrkovitými zeminami. Fluvialní sedimenty jsou svým zrnitostním složením značně laterálně a vertikálně proměnlivé.

##### ❖ *HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY*

Hlavní erozní bázi zájmového území tvoří řeky Rožnovské Bečva tekoucí ve směru od východu k západu.

Flyšové sedimenty jsou prakticky nepropustné oběh podzemní vody je vázán na puklinové systémy anebo písčité vrstvy (s průlinovou propustností). Vrstvy jílovců a prachovců plní funkci hydrogeologického izolátoru, vrstvy pískovců a slepenců plní ve flyšovém souvrství funkci hydrogeologického kolektoru.

##### ❖ *KLIMATICKÉ POMĚRY*

Klimaticky patří zájmová lokalita do mírně teplé oblasti MT2, která je charakteristická pro krátké léto, mírné až mírně chladné, mírně vlhké, přechodné období krátké s mírným jarem a mírným podzimem, zima je normálně dlouhá s mírnými teplotami, suchá s normálně dlouhou

sněhovou pokrývkou (Quitt 1971). Bližší charakteristiky oblasti MT2 udává následující tabulka.

Podle Atlasu podnebí Česka (Tolasz et. al. 2007) se průměrná roční teplota v oblasti pohybuje mezi 8 – 9°C a průměrný úhrn srážek činí 650 – 700 mm.

Tabulka: Klimatické charakteristiky zájmového území (Quitt, 1971)

Klimatické charakteristiky	MT2
Počet letních dnů	20 – 30
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	140 – 160
Počet mrazových dnů	110 – 130
Počet ledových dnů	40 – 50
Průměrná teplota v lednu	-3 - -4
Průměrná teplota v červenci	16 – 17
Průměrná teplota v dubnu	6 – 7
Průměrná teplota v říjnu	6 – 7
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	120 – 130
Srážkový úhrn ve vegetačním období	450 – 500
Srážkový úhrn v zimním období	250 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	80 – 100
Počet dnů zamračených	150 – 160
Počet dnů jasných	40 – 50

## B) KRITICKÁ MÍSTA Z GEOLOGICKÉHO HLEDISKA

- Aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové deformace se dle dostupných údajů (Geofond České republiky) v lokalitě nenacházejí.

Podle archivu Geofondu nejsou na lokalitě dokumentovány žádné sesuvy ani jiné svahové deformace.

- Evidovaná poddolovaná území v blízkosti stavby

Dle map vlivů důlní činnosti ČGS nejsou na lokalitě evidována žádná poddolovaná území.

## B.1.2 Ochranná pásma a chráněná území, prvky a objekty

### B.1.2.1 Stávající ochr.pásma a území, nová ochr.pásma, zeleň, zábory ZPF a LPF

#### a) Ochranná pásma

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v **ochranném pásmu dráhy**.

Ochranné pásmo drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových řeší §8 zákona č. 266/1994 Sb. ("Zákon o dráhách" - v aktuálně platném znění).



Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u celostátní a regionální dráhy 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u celostátních drah vybudovaných pro rychlost vyšší jak 160 km/h – 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje

V koordinační situaci je zakreslena hranice drážních pozemků (ČD, a.s. a SŽDC, s.o.) z podkladů zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

#### ❖ Ochranné pásmo dálnice, silnic a místních komunikací

1. K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.
2. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohrazený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:
  - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
  - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy,
  - 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

*Z toho vyplývá, že místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.*

#### ❖ Ochranné pásmo elektrického vedení

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

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

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

#### ❖ Ochranné pásmo telekomunikací

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

#### ❖ Ochranné pásmo plynovodů

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

Ochranné pásmo činí :

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

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

#### ❖ Stavební práce v ochranném pásmu lesa

Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa, stavební práce budou probíhat v ochranném pásmu lesa (tzn. ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků)

*Přehled lesních pozemků ve vzdálenosti do 50 m od stavby:*

parc. č. dle KN	LV	vlastník / právo hospodařit	druh pozemku	výměra	Min. vzdálenost stavby od hranice lesního pozemku
<b>Katastrální území: Hrachovec (647624)</b>					
1188	10001	Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 75701 Valašské Meziříčí	lesní pozemek	10 484 m <sup>2</sup>	37,7 m
<b>Katastrální území: Krhová (776505)</b>					
1044	421	SJM Grobelný Miroslav a Grobelná Růžena, Hrádky 270, 75663 Krhová	lesní pozemek	3 999 m <sup>2</sup>	36,7 m

#### ❖ Ochrana vod

Zájmová lokalita náleží k povodí Moravy a úmoří Černého moře. Nejvýznamnějším vodním tokem v oblasti je řeka Rožnovská Bečva. Vodní tok Rožnovská Bečva je, dle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, v platném znění, významným vodním tokem. Vodní toky, nacházející se v blízkosti předpokládaného záměru, jsou uvedeny v následující tabulce č. 1.

*Tab. 1: Přehled vodních toků*

ID vodního toku	Název toku	Správce vodního toku
405330000100	Rožnovská Bečva	Povodí Moravy, s.p.
405570005800	Bezejmenný vodní tok	Povodí Moravy, s.p.

Dle Hydroekologického informačního systému (<http://heis.vuv.cz>) je podél toku Rožnovské Bečvy vymezeno záplavové území pro průtok Q100. Záplavové území Rožnovské Bečvy bylo vyhlášeno Krajským úřadem Zlínského kraje dne 17.2.2006 (č.j. KUZZL 8644/2005 ŽPZE-IK). Území stavby nebude zasahovat do záplavového území Rožnovské Bečvy.

### **Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.:**

Rozsah stavby je mimo záplavovou oblast. Podle archivu Geofondu nejsou na lokalitě dokumentovány žádné sesuvy ani jiné svahové deformace. Dle map vlivů důlní činnosti ČGS nejsou na lokalitě evidována žádná poddolovaná území.

### **Střet regionální trati se stanoveným záplavovým územím při průtoku Q100**

Regionální trať se nachází mimo záplavové území při průtoku Q100 řeky Rožnovská Bečva. Na obrázku níže je záplavové území vyznačeno šrafováním.



### **Vliv stavby na území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV)**

Záměr zasahuje do území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Vsetínské vrchy (ID 112).

Ovšem nepředpokládá se, že by stavba měla vliv na území chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

#### **b) Chráněná území, prvky a objekty**

##### Památkově chráněné objekty:

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

V okolí stavebního záměru se nenachází žádné nemovité kulturní památky. Výskyt těchto nemovitých kulturních památek je lokalizován v širším okolí záměru (Valašské Meziříčí, Zášová, Střítež nad Bečvou). Ty však nebudou realizací stavebního záměru dotčeny.

##### Chráněná ložisková území, dobývací prostory:

Předmětný záměr nezasáhne do stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Negativní vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí lze vzhledem k charakteru stavebního záměru vyloučit.

#### Flóra a fauna:

V dotčeném území nebyla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Rovněž nepředpokládáme v zájmovém území výskyt hodnotných rostlinných společenstev ani zvláště chráněných druhů rostlin. V lokalitě záměru se vyskytují pouze druhy běžné, ruderalní, vázané převážně na liniové stavby, intravilán a extravilán a polní ekosystémy.

V zájmové lokalitě nelze očekávat ani výskyt zvláště chráněných živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. V území lze předpokládat výskyt převážně běžných živočichů, kteří jsou vázáni na příměstské prostředí a polní biotopy.

Vzhledem k menšímu rozsahu záměru, jeho charakteru a umístění v intravilánu Hrachovce předpokládáme pouze zanedbatelný vliv na flóru a faunu.

#### Dřeviny rostoucí mimo les navržené ke kácení:

Realizace záměru nevyžaduje kácení dřevin rostoucích mimo les.

#### Prvky ÚSES:

##### **a) Nadregionální prvky ÚSES**

V zájmové lokalitě se nenachází nadregionální prvky ÚSES.

##### **b) Regionální prvky ÚSES**

V blízkosti stavebního záměru se nachází ÚSES, který představuje řeka Rožnovská Bečva, jež tvoří regionální biokoridor (RK 1547 – Střítež). Nicméně tento ÚSES v podobě regionálního biokoridoru řeky Rožnovské Bečvy se nachází přibližně 70 metrů od předpokládaného záměru, tudíž nebude realizací stavební činnosti tento územní systém ekologické stability jakkoliv dotčen.

##### **c) Lokální prvky ÚSES**

V zájmové lokalitě se nenachází lokální prvky ÚSES.

#### VKP (významné krajinné prvky)

##### **Vodní toky**

V blízkosti zamýšleného záměru se nachází řeka Rožnovská Bečva vzdálená přibližně 105 metrů od stavby. Nicméně při realizaci stavební činnosti nedojde k dotčení a zásahu do tohoto VKP.

##### **Údolní niva**

Údolní niva řeky Rožnovské Bečvy představuje VKP, který je dán zákonem. Tato údolní niva nevstupuje do kontaktu s realizací stavební činnosti zamýšleného záměru, tudíž se nepředpokládá zásah do významného krajinného prvku.

##### **Lesy**

K záborům pozemků určených pro plnění funkcí lesa (PUPFL) nedojde.

## VKP registrované

V okolí stavebního záměru se nenachází žádný registrovaný VKP dle §6 zák. č. 114/1992 Sb.

## Památné stromy

V blízkosti záměru nebyly vyhlášeny památné stromy či stromořadí, které by mohly být posuzovaným záměrem ovlivněny.

Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou stavebním záměrem dotčeny.

## Pozemky náležející do zemědělského půdního fondu, pozemky určené k plnění funkcí lesa

Stavba bude probíhat především na drážních pozemcích, ale vyžádá si i trvalé a dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu. Do pozemků určených k plnění funkcí lesa stavba nezasahuje.

## Archeologické památky:

Stavba neprochází žádným územím s archeologickými památkami.

## Ochranná pásma dle zákona o ochraně přírody a krajiny, údaje o zeleni, údaje o zábo-rech 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):

Stavba je situována pouze na tzv. „pozemcích dráhy“ a nedochází k záboru mimodrážních pozemků. Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky Zemědělského půdního fondu.

## Zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa:

Stavba je situována pouze na tzv. „pozemcích dráhy“ a nedochází k záboru mimodrážních pozemků. Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa, stavební práce v minimálním rozsahu budou probíhat v ochranném pásmu lesa (tzn. ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků).

Přehled lesních pozemků ve vzdálenosti do 50 m od stavby:

parc. č. dle KN	LV	vlastník / právo hospodařit	druh pozemku	výměra	Min. vzdálenost stavby od hranice PUPFL
<b>Katastrální území: Hrachovec (647624)</b>					
1188	10001	Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 75701 Valašské Meziříčí	lesní pozemek	10 484 m <sup>2</sup>	37,7 m
<b>Katastrální území: Krhová (776505)</b>					
1044	421	SJM Grobelný Miroslav a Grobelná Růže- na, Hrádky 270, 75663 Krhová	lesní pozemek	3 999 m <sup>2</sup>	36,7 m

### **B.1.2.2 Stanovení nových ochranných pásem**

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.

Vzhledem k charakteru stavby, kdy kolejové úpravy jsou prováděny na stávajícím drážním tělese, kdy příčné posuny kolejí byly minimalizovány a nemají zásadní vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy, se proto hranice dráhy nemění.

Stavbou nedojde k zásadní změně stávajících ochranných pásem inženýrských sítí. Nicméně nová ochranná pásma je nutné zaregistrovat zejména pro rekonstrukce a přeložky dotčených inženýrských sítí (energetika – silnoproud a slaboproud).

### **B.1.2.3 Údaje o chráněných ložisk. územích a podm. pro návrh na zajištění stavby proti poddolování**

Předmětná stavba nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. Nejbližší stavby se nachází, dosud netěžené, ložisko štěrkopísků v lokalitě Veselá, které je vzdálené cca 825 m od nákladiště a zastávky Hrachovec. Přibližně 882 m od prostoru stavby se vyskytuje ložiskové území Krhová s ukončenou těžbou cihlářské suroviny. Ve vzdálenosti 2,875 km se nachází hranice Čs.části Hornoslezské pánve s těžbou černého uhlí a zemního plynu.

Stavba se nenachází na poddolovaném území - tudíž není nutné stavbu navrhovat dle ČSN 73 0039 (Navrhování objektů na poddolovaném území).

## **B.1.3 Koncepce stavby**

### **B.1.3.1 Účel stavby a její situování**

Stavba „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ řeší na nákladišti a zastávce Hrachovec rekonstrukci stávajícího nástupiště v délce 100m. Dále stavba řeší odstranění nevyužívaných částí nástupiště a směrovou a výškovou úpravu přiléhající koleje v nejnutnějším rozsahu.

Součástí stavby je zbudování nového přístřešku pro cestující na nákladišti a zastávce. Dle vyhlášky č. 177/1995 Sb., § 21, „Vybavenost železniční stanice a železniční zastávky“ musí být žel. zastávky vybaveny prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy, případně pro odbavování cestujících. Součástí stavby je také napojení rekonstruovaného nástupiště na stávající přístupový chodník, vedený od nástupiště ke stávající autobusové zastávce, a napojení nástupiště navrženým chodníkem ke stávající místní komunikaci, která kříží kolej u nástupiště. Oboustranný přístup na nástupiště je navržen bezbariérový, v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb.

Předmětem stavby je také rekonstrukce venkovního osvětlení zastávky, rekonstrukce přípojky NN a přeložka slaboproudé sdělovací sítě SŽDC, ve správě ČD – Telematika a.s., v nutném rozsahu pro provedení stavby.

Stavba „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ se celá nachází na:

- katastrálním území Hrachovec,
- z hlediska krajského uspořádání na území zlínského kraje,

- z hlediska Zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění v ochranném pásmu dráhy a v obvodu dráhy,
- regionální trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí
- na trati 281 dle knižního jízdního řádu

Základní obvod stavby je dán prostorovou polohou všech stavebních objektů:

- Začátek stavby je v km 3,268 000
- Konec stavby je v km 3,450 000

Rozsah kolejových úprav je navržen od km 3,281 342 do km 3,427 706 (km polohy zahrnují i směrovou a výškovou úpravu stávajících kolejí pro navázání do stávající geometrické polohy kolejí).

### **B.1.3.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu**

Obecně požadavky na výstavbu jsou stanoveny Vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č.268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby. Jejím předmětem je stanovení základních požadavků územně technického charakteru na všechna druhy staveb a stanovení základních požadavků stavebně technického charakteru na stavby, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů a orgánů obcí podle zákona č.183/2000 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění zákonů č. 68/2007 Sb., č. 191/2008 Sb., č. 223/2009 Sb., č. 227/2009 Sb., č. 281/2009 Sb., č. 345/2009 Sb., č. 379/2009 Sb., č. 424/2010 Sb., č. 420/2011 Sb., č. 142/2012 Sb., č. 167/2012 Sb., č. 350/2012 Sb., č. 257/2013 Sb., č. 39/2015 Sb., č. 91/2016 Sb., č. 264/2016 Sb., č. 298/2016 Sb., č. 183/2017 Sb., č. 193/2017 Sb., č. 194/2017 Sb., č. 205/2017 Sb. a č. 225/2017 Sb.

Podmínky pro stavby drah, staveb na drahách a podmínky pro provozování drah, jsou stanoveny zákonem č.266/1994 (Zákon o drahách) v platném znění.

Technické požadavky na výstavbu pro stavby na dráze a na drahách stanovují i další následující dokumenty:

- Vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah v platném znění.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah v platném znění.
- Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č.16/2005 v platném znění.
- Technicko - kvalitativní podmínky, č.j. 55 560/96-S7 ze dne 1.3.1994.v platném znění.
- Techn. normy platné před 1.1.1994, české státní normy, dražní předpisy, vzorové listy aj. (vše v platném znění).

Technická řešení v projektu stavby "Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec" jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálně platných zněních.

### **B.1.3.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, interoperabilita**

Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný projekt stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci modernizačních požadavků investora) stávající pozemek dráhy.

Stavba „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

Již při projednávání přípravné dokumentace stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ bylo potvrzeno, že podle vyjádření orgánů státní správy je řešení v souladu



s územním plánem Valašského Meziříčí právní stav po vydání změny č.1. Projekt řeší stavbu, která je v souladu s územně plánovací dokumentací.

Městský úřad Valašské Meziříčí, odbor územního plánování a stavebního řádu vydal dne 14.12.2017 vyjádření pod č.j. MeUVM 114102/2017, ve kterém sděluje, že „**Výše uvedená stavba nevyžaduje vydání územního souhlasu ani územního rozhodnutí**“.

**Interoperabilita** je jedním z předpokladů fungování integrovaného transevropského železničního systému. Interoperabilitou se rozumí schopnost tohoto systému umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců, které splňují základní parametry stanovené pro tyto vybrané tratě. Interoperabilita sestává z řady technických a zákonných zásad, které sladují různé národní železniční systémy dohromady a vytváří tak železniční síť, která je otevřená a integrovaná na evropské úrovni.

Projekt stavby je zpracován v souladu s těmito požadavky interoperability. V níže uvedené tabulce jsou uvedeny stavební objekty (provozní soubory stavba neobsahuje) podléhající interoperabilitě v rozčlenění do jednotlivých subsystémů.

Bezpečnost a ochrana životního prostředí těchto SO je společně s ostatními stavebními objekty popsána v příslušných kapitolách souhrnné technické zprávy a v samostatných přílohách souhrnné části.

Spolehlivost SO z hlediska interoperability je dána dodržením příslušných norem, vyhlášek, předpisů a Směrnic evropského parlamentu a Rady.

Dráha regionální je podle Směrnice o interoperabilitě železničního systému ve Společenství 2008/57/ES součástí železniční sítě, která musí splňovat požadavky uvedené v Technických specifikacích pro interoperabilitu pro jednotlivé subsystémy, dotčené stavbou:

- Řízení a zabezpečení (CCT)
- Energie (ENE)
- Infrastruktura (INS)

Posouzení na interoperabilitu se provádí ve fázi dokončeného projektu stavby, který musí mít ověření uvedených subsystémů notifikovanou osobou, prohlášení o shodě se přikládá k žádosti o vydání stavebního povolení.

Základní parametry pro návrh trasy trati jsou uvedeny v Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii. Tyto parametry vycházejí z TSI kategorie trati (dopravního kódu), které jsou uvedeny v Prohlášení o dráze 2018, příloha B, tabulka B.

*Tabulka B TSI kategorie tratí dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014*

Č.tratě	Začátek-konec tratě	Cílová kategorie tratě podle TSI INF-osobní	Cílová kategorie tratě podle TSI INF-nákladní	Hlavní nebo globální síť v os. dopravě	Hlavní nebo globální síť v nákl. dopravě	Kategorie dráhy	Číslo trati dle KJŘ
82400	Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí	P6	F4	-	-	R	281



K uvedeným kódům přináležejí výkonnostní parametry, viz následující tabulka:

*Tabulka - Výkonnostní parametry pro nákladní dopravu*

Dopravní kód	Obrys vozidla	Hmotnost na nápravu (t)	Traťová rychlost (km/h)	Délka vlaku (m)
F4	G1	18	Nepoužije se	Nepoužije se

V následujících tabulkových přehledech obsahové skladby jednotlivých subsystémů jsou uvedeny stavební objekty, které podléhají požadavkům na prokazování shody (nejsou zde uvedeny SO, které se na interoperabilitu neposuzují - např. objekty provizorního nebo dočasného charakteru, objekty rušení a demolice, objekty přípojek a přeložek externích dodavatelů energií atd.).

### **SUBSYSTÉM ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ (CCT)**

Směrnicí komise 2011/18/EU, kterou se mění 2008/57/ES, byl rozdělen subsystém řízení a zabezpečení CCS na traťové a palubní vybavení:

- CCT (track side) – traťové
- CCS (on board) – vozidla

E.1			Inženýrské objekty
	E.1.5		Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě)
		<b>SO 02</b>	<b>Přeložka sdělovacích kabelů SŽDC</b>

**SUBSYSTÉM ENERGIE (ENE)** - trať Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí není elektrifikována – subsystém ENE nebude použit

### **SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA (INS)**

E.1			Inženýrské objekty
	E.1.2		Nástupiště
		<b>SO 01</b>	<b>Rekonstrukce nástupiště</b>
E.2			Pozemní stavební objekty
	E.2.2		Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
		<b>SO 03</b>	<b>Přístřešek na zastávce Hrachovec</b>

#### **B.1.3.4 Technické řešení PS a SO**

##### ***E.1.2 Nástupiště***

##### **SO 01 Rekonstrukce nástupiště**

Nové nástupiště je situováno v km 3,285 – 3,385, v místě nástupiště stávajícího, bude mít délku 100m a výšku nástupní hrany 550mm nad T.K. Vzdálenost nástupní hrany je 1670mm od osy přilehlé koleje. Šířka nástupiště je navržena 2,50m a těleso je navázáno na terén příspávkou. Konstrukce je navržena z bet. prefabrikátů „L“, které tvoří nástupištní hranu a povrch nástupiště bude vydlážděn bet. nástupištními dlažebními deskami s vodící linií a varovným pásem a zámkovou dlažbou. Na nástupiště bude umožněn bezbariérový přístup a bude zabezpečeno jeho užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Napojení nástupiště na stávající komunikace bude provedeno přístupovými chodníky s povrchem tvořeným zámkovou dlažbou.

Před vlastní realizací nástupiště, bude v rámci SO provedena rekonstrukce části koleje – od přejezdové konstrukce po původní konec výhybky č.1, která byla snesena a nahrazena KP v předchozí stavbě – v dl.71m a SVÚ stávající koleje v dl. cca 77m.

Na nástupišti budou osazeny prvky orientačního systému v souladu s požadavky Směrnice SŽDC č.118 (název a označ. zastávky, ukazatele směru, zákazové značky, značení sektorů).

### **E.1.5            *Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě)***

#### **SO 02            Přeložka sdělovacích kabelů SŽDC**

**Stávající stav:** Na neobsazeném nákladišti a zastávce Hrachovec je ve směru od Valašského Meziříčí veden stávající traťový kabel typu TCEPKPFLE 10XN 0,8mm. V km 3,377 přechází tento traťový kabel koleje z levé strany na pravou ve směru staničení. Tento původní traťový kabel je v dnešní době již nefunkční – neběží na něm provoz. Stavbou přístřešku nebude dotčen.

V roce 2016 byl položen na trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm nový traťový kabel typu TCEPKPFLEZE 10XN 0,8mm včetně trubky HDPE průměru 40mm pro budoucí dálkový optický kabel DOK. V současné době je trubka HDPE 40 prázdná. Společná kabelová trasa traťového kabelu TK a trubky HDPE 40 bude dotčena stavbou přístřešku pro cestující. Tuto společnou kabelovou trasu bude nutné přeložit.

Ve společné kabelové trase s traťovým kabelem a trubkou HDPE 40 jsou položeny kabely pro zabřaž. Jedná se o kabel č. 804 typu TCEKPFLEY 30p1,0, kabel č. 403 typu TCEKPFLEY 24p1,0 a kabel CYKY-J 5x25mm<sup>2</sup>. Tyto kabely, vzhledem k výstavbě nového přístřešku pro cestující bude nutné přeložit.

**Navrhované řešení :** V rámci zřízení přístřešku pro cestující na nákladišti a zastávce Hrachovec včetně zřízení násypu pod ním by došlo k přerušení přístupu ke stávajícímu novějšímu sdělovacímu traťovému kabelu a trubce HDPE 40 pro DOK . Vzhledem k tomu, že by nebyl umožněn přístup ke stávající kabelové trase novějšího traťového kabelu a trubky HDPE 40, z toho důvodu je nutné novější traťový kabel TK a trubku HDPE 40 přeložit. Rozsah přeložky je navržen v nejnutnějším rozsahu v **km 3,325 do km 3,346**.

V místě přeložky bude metalický traťový kabel říznut a položen nový kabel v nezbytně nutném rozsahu stejného profilu a typu a nový traťový kabel bude naspojován na stávající. Budou použity spojky pro plastové kabely XAGA 500.

V místě přeložky bude stávající trubka HDPE 40 říznuta a do nového výkopu položena nová trubka HDPE 40, stejné barvy jako původní. Nová trubka HDPE 40 bude naspojována na původní trubku HDPE 40 pomocí trubkových spojek PLASSON 40. Pro vyhledání kabelových spojek a trubkových spojek bude nad tyto spojky uložen zemní marker.

Nový traťový kabel včetně trubky HDPE 40 pro DOK bude při přechodu uzemňovacího vedení pro zab. zař. uložen do chráničky PE 110mm délky 4,0m. Pro vlastní přeložku bude vybudován výkop 50/100cm v délce 27,0m.

Vlastní **přeložka** nového traťového kabelu TK a nové trubky HDPE **je navržena v délce 30m**. Po provedení přeložky bude na traťovém kabelu TK provedeno stejnosměrné měření, měření útlumu a měření přeslechů na traťovém kabelu. Po provedení přeložky HDPE trubky 40 pro DOK bude provedena kalibrace a zkouška tlakutěsnosti.

Na základě požadavku zástupce investora bude provedena i příprava pro budoucí kabelové rozvody rozhlasového zařízení, informačního zařízení a kamerového systému. V rámci této přípravy budou do výkopu položeny kabelové chráničky – trubky, vedoucí od stávajícího re-

léového domku k nejbližšímu stožáru osvětlení nákladiště a zastávky a jednak také položeny chráničky mezi jednotlivými stožáry osvětlení, jelikož na osvětlovacích stožárech pak v budoucnu budou instalovány reproduktory rozhlasového zařízení. Současně budou od reléového domku vedeny taktéž chráničky pro informační zařízení – k oběma přístupům na nástupiště ( z jedné i druhé strany ) v souladu se měřnicí č.118 pro informační zařízení.

V rámci tohoto SO bude provedena i přeložka stávajících kabelů pro zabzař, které budou dotčeny stavbou přístřešku pro cestující. Jedná se o kabel č. 804 typu TCEKPFLEY 30p1,0, kabel č. 403 typu TCEKPFLEY 24p1,0 a kabel CYKY-J 5x25mm<sup>2</sup>. Tyto kabely budou přeloženy v nezbytně nutném rozsahu, t.j., od stávajícího reléového domku v **km 3,297** ke konci přeložky, t. j. do **km 3,346**. V **km 3,346** budou nové kabely naspojkovány na stávající kabely pro zabzař.

Vlastní **přeložka** nových kabelů pro zabzař. **je navržena v délce 60m**. Pro vlastní přeložku bude vybudován výkop 50/100cm v délce 30,0 m, zbytek výkopu je součástí přeložky traťového kabelu TK.

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

#### **SO 03            Přístřešek na zastávce Hrachovec**

Přístřešek na nástupišti bude montovaný, železobetonový, tvaru „U“, v přírodním odstínu, rozměrů 4,0 x 1,8 m, založený na základové desce. Zastavěná plocha přístřešku je 7,2 m<sup>2</sup>, plocha zastřešení je, vzhledem k přesahu sedlové střechy, větší než normou požadovaných min. 6 m<sup>2</sup>.

Betonové stěny ve tvaru „U“ budou doplněny o dřevěnou valbovou střechu, krytou plechovou profilovanou skládanou krytinou, s imitací tašky, v červené barvě, na bednění, namísto ploché betonové střechy standardního provedení, uvažované v přípravné dokumentaci. Horní hrana betonových stěn (pro osazení dřevěného krovu) bude potom rovnoběžná se spodní hranou betonových stěn.

Montážní spojení betonových stěn přístřešku bude navrženo tak (případně i s kotvením do základové desky), aby přeneslo do základů veškeré zatížení působící na celkovou hmotu přístřešku – návrh je součástí výrobní dokumentace dodavatele. Přitom nebude uvažováno s rozpěrnou funkcí dodatečně namontovaného dřevěného krovu (krov na tuto funkci nebude nadi-  
menzován, naopak, bude ukotven k betonovým stěnám přístřešku, aby byla zajištěna jeho tvarová stabilita).

Přístřešek bude vybaven podstřešním osvětlením (součást SO 05), sedačkami s opěradly, vitrinou pro jízdní řády (informační nástěnkou) v provedení antivandal a odpadkovým košem umístěným vně přístřešku.

Na zpevněné ploše před přístřeškem je navržen sběrný odvodňovací žlábek, krytý mřížkou, který odvede převážnou část dešťové vody z nástupiště mimo přístřešek, do přilehlé plochy za nástupišťem, do ztraceného drénu. Pro průtok srážkové vody, kterou nezachytí sběrný žlábek, jsou v zadní stěně přístřešku navrženy odtokové otvory.

Voda ze střechy bude, přes odkap ze žlabového hrdla do skruže se šterkem, také svedena do tohoto ztraceného drénu směrem od koleje.

Zpevněná plocha u přístřešku, včetně kryté plochy, bude provedena ze zámkové dlažby tl. 60 mm v jednotném spádu 2%, na potřebných podkladních vrstvách ze šterkodrti.

Ocelové armování jednotlivých částí konstrukce přístřešku, vč. základové desky, bude navzájem vodivě propojeno a přes zemnicí body bude celá konstrukce přístřešku napojena na

zemnicí soustavu přístřešku (součást SO 05), která je propojena s uzemněním rozvaděče RE a uzemněním osvětlovacích stožárů.

Veškeré betonové plochy povrchu přístřešku budou opatřeny bezbarvým nástřikem antigrافیتی.

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

#### **SO 04 Rekonstrukce přípojky NN**

##### Stávající stav

Realizací předcházející akce: Výstavba PZS Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm byla zrealizována část přípojky nn, tedy byl položen kabel CYKY – J 4x16mm<sup>2</sup> z HDS do rozvaděče RE u nového reléového domku zde bylo umístěna fakturační měření a zrealizován propoj s pilířovým rozvaděčem R1 nacházejícím se v těsné blízkosti.

##### Navrhovaný stav

V rámci tohoto SO bude položen nový napájecí kabel ze stávajícího rozvaděče R1 k novému rozvaděči osvětlení RO umístěného za novým přístřeškem pro cestující. Stávající rozvaděč R1 bude doplněn o odpínač 3f 20A. Přípojka bude vedena v soustavě TN-C. Kabel bude připojen do spol. žlabu s kabely osvětlení.

#### **SO 05 Rekonstrukce venkovního osvětlení**

##### Stávající stav

Stávající osvětlení nástupiště je provedeno pomocí 5ks sadových osvětlovacích stožárů jejichž technický stav odpovídá době výstavby. Stávající osvětlovací stožáry vč. svítidel budou demontovány.

##### Navrhovaný stav

Napájení nového venkovního osvětlení bude z nového rozvaděče R1 napájeného z nové přípojky nn s fakturačním měřením v rozvaděči RE u reléového domku. Rozvaděč RO bude umístěn za přístřeškem pro cestující, před rozvaděčem bude volné místo min 80 cm.

Osvětlení je z hlediska stupně důležitosti dodávky el. energie dle normy ČSN 37 66 05 ed.2, příloha A, Název: Druh zařízení: Ostatní zařízení, u kterých může dojít k přerušení dodávky elektrické energie, aniž by došlo k omezení dopravní cesty nebo k ovlivnění provozování dráhy – kategorie důležitosti č.3. Osvětlení nového nástupiště bude provedeno novými 6m sklopnými stožárky s protikorozi ochranou žárovým zinkováním. Na nástupišti bude osazeno 6 ks nových stožárků, které budou mít betonové základy osazené betonovými hlavičkami pro zajištění odvodu vody. Stožáry venkovního osvětlení budou přírubové s osazením na předem připravenou základovou patku. Stožárky budou dle Technických podmínek dodacích pro SŽDC, s.o.

Svítidla LED budou upevněna na krátké výložníky a budou provedeny ve třídě izolace II. Svítidlo/a nového osvětlení přístřešku bude antivandal provedení včetně ochranné mříže. Svítidlo bude napojeno z rozvaděče RO. Regulace osvětlení bude pomocí fotobuňky vč. blokování spínacími hodinami v době dopravního klidu dle jízdního řádu. Osvětlení je navrženo dle ČSN EN 12464-2 (ref.č. 5.12.6 – nekrytá nástupiště, malý počet cestujících, např. regionální a místní vlaky  $E_m=10lx$ ,  $U_0=0,25$ ). Osvětlení bude splňovat podmínky novelizovaného předpisu E11 SŽDC.

Přístřešek bude osazen hromosvodem.

### B.1.3.5 Požadavky na postupné provádění stavby

Stavba je rozvržena do dvou stavebních postupů.  
Harmonogram výluk je detailně popsán v části F3

Rok 2018 stavební postupy / výluky	od	dny	do
<b>Stavební postup č.0</b>	<b>20.08.18</b>	<b>6</b>	<b>25.08.18</b>
<i>Bez nároku na výluky</i>	-	0	-
<b>Stavební postup č.1</b>	<b>26.08.18</b>	<b>33</b>	<b>27.09.18</b>
<i>Trat'ová kolej úseku Valašské Meziříčí-Sřítěž nad Bečvou nepřetržitě</i>	<i>02.09.18</i>	<i>8</i>	<i>09.09.18</i>
<i>Vlečka Arpeta Group a.s. Zlín nepřetržitě</i>	<i>02.09.18</i>	<i>8</i>	<i>09.09.18</i>

**V zářiových výlukách proběhnou souběžně na této trati i opravné práce a snášení výhybky v Krhově. Z tohoto důvodu bude v dostatečném předstihu před konáním výluk svolána se zhotoviteli předvýluková porada a domluvena koordinace prací.**

### Koncepce a popis stavebních postupů

Realizace stavby je předběžně uvažována během stavební sezóny roku 2018. Obsahem stavby je demolice stávajícího nástupiště a stávajícího venkovního osvětlení, výstavba nového nástupiště délky 100 m, výměna kolejového roštu v projektem předepsané délce, zřízení nového přístřešku pro cestující včetně rekonstrukce venkovního osvětlení, přeložka sdělovacího zařízení, rekonstrukce přípojky nn a směrová a výšková úprava koleje. Železniční přejezd na místní komunikaci P7413 nebude dotčen. Koncepce stavebních postupů rekonstrukce nákladíště a zastávky Hrachovec vychází ze skutečnosti, že se nákladíště a zastávka nachází na jednokolejné trati Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí. V nákladišti a zastávce se nachází vlečka Arpeta Hrachovec. Stavba je rozvržena do následujících stavebních postupů.

Stavební postup č.0 je navržen na přípravné práce, vytýčení stávajících inženýrských sítí dotčených stavbou, zajištění zázemí stavby, na provedení rozvodů veřejného osvětlení, přeložek a zahájení demolice mimo kolejiště. Tento stavební postup v trvání 7 dnů je navržen bez nároku na výluky.

Vlastní stavební práce jsou navrženy ve stavebním postupu č.1. Tyto práce představují odstranění konstrukcí určených k demolici, zřízení nového nástupiště délky 100 m s nástupištní hranou 550 mm nad TK včetně přístřešku, venkovního osvětlení a rekonstrukce přípojky nn, pro výměnu železničního svršku v rozsahu dle projektu, pro směrovou a výškovou úpravu koleje a dokončovací práce. Proběhnou demolice a práce na novém nástupišti, betonáž podkladní desky přístřešku, provedení zpevněných ploch atd.

Práce si vyžádají opakované denní výluky 01:00 hod - 22:00 hod po dobu 8 dnů, to znamená zastavení osobní železniční dopravy na celé trati Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí. Umožněn bude průjezd páru nákladních vlaků v nočních hodinách a nepřetržitou výlukou trat'ové koleje. V závěru stavebního postupu je navrženo osazení nového přístřešku a dokončovací práce, to bez nároku na výluky. Tento stavební postup je navržen v trvání 33 dnů.

### B.1.3.6 Požadavky stavby na zdroje

Zařízení staveniště a staveniště v nákladišti a zastávce Hrachovec budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn. Průběh kabelových tras je zřejmý ze situace stavby. V místech,

kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení el. energie je nutné použít pojízdné agregáty. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení a způsoby plateb musí dodavatel před zahájením prací projednat se správcem a majitelem odběrných míst.

- *Voda* :

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je nutné v nákladišti a zastávce Hrachovec zajistit podle potřeby dovozem.

- *Plyn*:

Pro potřeby stavby není uvažován.

### **B.1.3.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Při realizaci stavby bude nezbytné zabezpečit shromažďování, resp. odvedení odpadních vod, odvedení povrchové/dešťové vody z území, resp. legalizovat další typy nakládání s vodami. Současně budou realizována k tomu potřebná vodní díla (odvodnění staveb). Respektována bude i potřeba vyhotovení a dodržování provozních řádů, havarijních a povodňových plánů, resp. dalších dokumentů na tomto úseku.

Pro zabezpečení těchto úkolů budou zohledněny následující skutečnosti:

#### **a) Nakládání s odpadními vodami**

V případě shromažďování odpadních vod v žumpách, není třeba samostatné povolení pro takovouto akumulaci. Následně však musí být zajištěno čištění těchto vod (§38 vodního zákona) např. formou odvozu na nejbližší ČOV. Uvedená skutečnost musí být popsána v existujícím provozním řádu ČOV.

Pokud by se jednalo o potřebu přímého vypouštění odpadních vod do toku, bude nezbytné takovéto vody na místě čistit. Pro toto vypouštění je nutné povolení vodoprávního úřadu, vycházející z nař.vl.č.61/2003 Sb. Povolení obsahuje koncentrační limity znečištění, které je nutno u vypouštěných odpadních vod dodržovat.

#### **b) Odvedení povrchových/dešťových vod**

Povrchové, resp. dešťové vody lze odvádět do povrchových toků bez povolení k nakládání s vodami. Stejně tak odvádění těchto vod do dešťových kanalizací nevyžaduje povolení, nutný je však souhlas vlastníka této kanalizace.

Ve všech případech je přitom žádoucí, zajistit podle možností vsakování těchto vod do podzemí v místě vzniku, za účelem udržení vody v krajině. Tato skutečnost bude v relevantních případech zohledněna ve smyslu ustanovení §20 odst.5 písm.c) vyhl.č. 501/2006 Sb.

#### **c) Přeložky vodovodů a kanalizací**

V rámci této stavby není uvažováno s přeložkou stávajícího vodovodu – realizace stavebních prací tuto nutnost nevyvolává..

#### **d) Realizace dalších vodních děl**

Jakákoliv realizace dalších vodních děl (odvodnění, dešťová kanalizace, úprava toků) není možná bez stavebního povolení příslušného vodoprávního úřadu. V případě, že uvedené dílo vyžaduje i povolení k nakládání s vodami, musí být přednostně vydáno toto povolení, jak je vyžadováno ustanovením §15 vodního zákona.

#### **e) Jiné**

Provozní řády vodních děl je nutno zpracovat pouze tehdy, je-li o tom pravomocně vodoprávním úřadem rozhodnuto. Výjimkou jsou provozní řády vodních děl, určených pro zásobování pitnou, kde je tato povinnost dána ex lege ustanovením §4 zákona č.258/2000 Sb.

Havarijní plány budou zpracovány následně uživatelem závadných látek, bude-li v dané lokalitě (provozně uceleném území) nakládáno s více jak 500 l kapalné závadné látky či 1000 kg pevné závadné látky. Uvedená povinnost je specifikována ve vyhl.č. 450/2005 Sb. Zde je současně uvedeno, které náležitosti musí takovýto plán obsahovat. Havarijní plán se stává závazným pro uživatele závadných látek po schválení jeho obsahu vodoprávním úřadem. Na toto schválení se vztahuje správní řád, tj. zákon č. 500/2004 Sb.

Povinností vlastníků pozemků a staveb ohrožených povodněmi (netýká se této stavby), které se nacházejí v záplavovém území nebo mohou zhoršit průběh povodně, je dále zpracování povodňových plánů. Tyto zpracovávají vlastníci nemovitostí pro svou potřebu a pro součinnost s povodňovým plánem obce. V pochybnostech o rozsahu této povinnosti k jejich návrhu rozhodne příslušný vodoprávní úřad. Povodňové plány se zpracovávají na základě ustanovení §71 odst.4 vodního zákona (zákon č.254/2001 Sb. v platném znění).

Povolení vodoprávního úřadu (§8 vodního zákona) vyžadují rovněž odběry podzemních vod. Provéřit legalitu těchto odběrů spadá do povinností toho, kdo zdroj vody užívá, resp. vlastní.

#### **B.1.3.8 Napojení na dopravní systém**

##### **a) Napojení na silniční dopravní systém**

Stavba je napojena místní komunikací na silnici I/35 ve Valašském Meziříčí

##### **b) Napojení na železniční dopravní systém:**

Stavba se nachází v nákladišti a zastávce Hrachovec na trati Rožnov pod Radhoštěm-Valašské Meziříčí č.281.

##### **c) Napojení na dopravní systém z hlediska POV**

Příjezd na staveniště

- Pro kolovou techniku bude zajištěn ze silnice I/35 po místní komunikaci **parc.č.1181** (vlastnické právo Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 75701 Valašské Meziříčí, katastrální území Hrachovec, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha).
- Pro železniční techniku jízdou z železniční stanice Valašské Meziříčí po **vyloučené** koleji.

Podrobněji je popsáno v části F. Zásady organizace výstavby.

#### **B.1.3.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

Jelikož nedojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les (a nebude žádáno povolení ke kácení), nebude stanovena náhradní výsadba.

#### **B.1.3.10 Bezpečnost práce**

Po celou dobu provádění stavebních činností musí být striktně zajištěny podmínky bezpečnosti v oblasti BOZP (bezpečnost a ochrana zdraví při práci). Pro vytvoření bezpečných a zdravých neohrožujících podmínek na staveništi musí všichni pracovníci, kteří se budou podílet na realizaci stavby dodržovat:

- platné zákony, nařízení vlády, vyhlášky, technické a harmonizované normy,

- interní bezpečnostní předpisy a směrnice zhotovitele (příp. subdodavatele)
- technologické postupy při provádění jednotlivých činností dle dodavatelské dokumentace,
- písemně zpracované pracovní postupy zhotovitele (příp. subdodavatele), které musí být projednané s koordinátorem BOZP, vedením stavby a pracovníky na stavbě,
- dbát příkazů vedoucích zaměstnanců, stavbyvedoucího a koordinátora BOZP na staveništi.

Činnosti zahrnující hlavní rizika na stavbě jsou pohyb osob a strojů po staveništi, provádění zemních a výkopových prací, práce v blízkosti koleje, ve výškách, s elektrozařízeními, skladování materiálu, práce v ochranných pásmech sítí a provádění montážních prací.

Všichni jsou povinni na staveništi dodržovat podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci dle požadavků obsažených v ustanoveních zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve znění zákona č. 88/2016 Sb. Tento zákon zapracovává v návaznosti na zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce ve znění pozdějších předpisů. Při provádění stavby budou dodrženy také požadavky NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Jelikož se stavba nachází na pozemku dráhy, je nutno dodržovat rovněž předpisy:

- SŽDC - Bp 1 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci,
- SŽDC Ob1 - Vydávání povolení do prostor SŽDC, s.o.,
- Vyhlášku MD č.101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy ve znění pozdějších předpisů apod.

Všichni pracovníci stavby budou s předpisy prokazatelně seznámeni. Podrobnější požadavky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou řešeny v samostatné části projektu F.7 Plán BOZP.

#### **B.1.3.11 Posouzení stavby vzhledem k užívání osob. s omezenou schopností pohybu a orientace**

Předmětem stavby je především železniční infrastruktura sloužící k užívání veřejností. Přístup na nástupiště je navržen pomocí bezbariérových přístupových chodníků vedených jednak od obce Hrachovec – napojení na stávající asfaltový chodník vedený k nástupišti, a také od místní části Hrádky - napojení chodníku na místní komunikaci před výstražný kříž železničního přejezdu. Povrch chodníku je tvořen zámkovou dlažbou.

V projektu jsou zapracovány i požadavky Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických požadavcích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, které jsou analogické s požadavky, uváděnými v národní legislativě.

Řešení požadavků Vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. a Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 je zřejmé z výkresové části SO 01 Rekonstrukce nástupiště.

V níže uvedeném textu jsou popsány stručně jednotlivé prvky bezbariérového řešení. Podrobněji je doloženo v projektech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

#### ***Parametry nástupišť v zastávkách***

Název zastávky	Typ nástupiště	Délka	Šířka	Příčný přechod
Hrachovec	Jednostranné, vnější	100 m	2,5 m	Ne



**a) *Parkovací místa pro OOSPO***

V rámci projektu nedochází k návrhu nových parkovacích míst pro cestující.

**b) *Dveře a jednoduché vchody***

V rámci projektu stavby nejsou navrhovány stavební úpravy výpravních budov.

**c) *Přístupové cesty cestujících***

Podle požadavku Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 musí být zajištěna minimálně jedna bezbariérová přístupová cesta. V nákladišti a zastávce Hrachovec bude zabezpečen bezbariérový přístup po zřizovaných chodnících na obou koncích nástupiště. Detaily - šířky a vzdálenosti nástupních hran od překážek jsou vyznačeny v projektu SO nástupiště.

**d) *Povrchy podlah***

TSI PRM vyžaduje, aby všechny použité nášlapné plochy veřejných prostor byly z protiskluzového materiálu v souladu s vnitrostátními předpisy (v ČR Vyhláška č. 398/2009 Sb.). Na stavbě bude potřeba doložit ES prohlášení o shodě dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. pro vnitřní a venkovní dlažbu a povrchy na přístupových komunikacích.

Hodnoty jsou uvedeny v článku 1.1.2, v ČSN 73 4959 Nástupiště jsou hodnoty uvedeny v článku 5.6 pro nástupiště, v článku 7.7 pro „rampy“.

Nášlapná vrstva musí mít:

- součinitel smykového tření nejméně  $\mu = 0,6$
- popřípadě ve sklonu pak:
  - součinitel smykového tření nejméně  $\mu = 0,6 + \tan \alpha$
  - $\alpha$  je úhel sklonu ve směru chůze.

**e) *Hmatové informace***

Vzhledem k jednoduchému přístupu k nástupišti úrovnovými chodníky, nejsou na zábradlí na přístupových rampách informace Braillovým písmem navrženy.

**f) *Naváděcí cesty***

Byly navrženy podle vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, části Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích. Jsou vyznačeny ve výkresech nástupiště.

**g) *Skleněné dveře a označení***

Nejsou součástí stavby.

**h) *Toalety***

Nejsou součástí stavby.

**i) *Nábytek a volně stojící zařízení***

Nejsou součástí stavby.

**j) *Přepážky výdeje jízdenek nebo jízdenkové automaty / Informační přepážky***

Nejsou součástí stavby.

**k) *Stroje na kontrolu jízdenek***

Nejsou součástí stavby.

**l) *Osvětlení***

Osvětlení je navrženo dle ČSN EN 12464-2 (ref.č. 5.12.6 – nekrytá nástupiště, malý počet cestujících, např. regionální a místní vlaky  $E_m=10lx$ ,  $U_0=0,25$ ). Osvětlení bude splňovat podmínky novelizovaného předpisu E11 SŽDC.

***m) Vizuální informace: rozmístění značek, piktogramy, dynamické informace***

Orientační systém je součástí SO nástupiště. Dynamické informace pro cestující nejsou požadovány.

***n) Mluvené informace***

Mluvené informace pro cestující nejsou požadovány.

***o) Schodiště***

Schodiště nejsou navrhována.

***p) Madla***

Madla není nutno osazovat.

***q) Rampy***

Přístupové rampy na nástupiště jsou navrženy ve sklonu max.5%. Výklad „šikmá rampa“ je chápán ve smyslu výkladu ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“, ve smyslu výkladu Vyhlášky č. 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ se jedná o přístupový chodník vedený v podélném sklonu max 5%.

***r) Výšky nástupiště a vzdálenosti hrany nástupiště od osy přilehlé koleje***

Nástupiště realizované v rámci stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ je navrženo s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice, ostatní údaje viz. výkresy SO nástupiště.

***s) Šířky a hrany nástupišť***

Uvedené parametry jsou zřejmé z výkresů SO nástupiště.

***t) Konce nástupišť***

Je doloženo ve výkresech SO nástupiště.

***u) Pomocná zařízení pro nastupování***

V zastávce Hrachovec nemusí být k dispozici. V souladu s TSI PRM se tato zařízení mohou nacházet ve vybraných stanicích s max. vzájemnou vzdáleností 30km, touto stanicí je žst. Valašské Meziříčí, kde je k dispozici mobilní zvedací plošina. Vzdálenost žst. Valašské Meziříčí – nákladiště zastávka Hrachovec jsou 3km, Hrachovec – Rožnov pod Radhoštěm 10km, takže celá trasa je pokryta mobilní plošinou ze žst. Valašské Meziříčí. Přístupnost stanic pro vozíčkáře je uvedena na internetových stránkách Českých drah a.s., [www.cd.cz](http://www.cd.cz) pod odkazem s ČD bez překážek, pro vozíčkáře (<https://www.cd.cz/cestovani-zdravotne-hendikepovanych/-29456/>).

***v) Úrovňové přechody kolejí ve stanicích***

Nejsou součástí stavby - nejedná se o stanici.

***w) Úpravy povrchů nástupišť***

Úprava povrchu nového nástupiště a zpevněných ploch byla zvolena mj. také s ohledem na požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., jejíž podmínky jsou implementovány do platné legislativy, dle které se řídí projektování nástupišť, tj. ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách a vzorový list železničního spodku Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, který byl doplněn Změnou č. 1, s účinností od 1.11.2003 částí Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištech. Horní plocha nástupišť bude zpevněna zámkovou dlažbou, která musí vyhovovat požadavku na min. smykové tření.

#### **x) Varovné pásy a vodící linie**

Nástupiště a zpevněné plochy realizovaná v rámci stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ jsou také vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se mj. zejména o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. K návrhu a vytváření těchto prvků sloužila projektantovi jako podklad nejen základní vyhláška č. 398/2009 Sb., ale také Metodické poznámky k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých lidí, doplněné o aktuální poznatky z výstavby na koridorových tratích a zejména konzultace se zástupcem Sdružení pro životní prostředí zdravotně postižených v ČR.

Součástí plochy nástupiště je bezpečnostní pás (šířky min. 800 mm) – tedy část plochy nástupiště u nástupní hrany, oddělená od ostatní plochy nástupiště kontrastně opticky a hmatově (slepeckou holí a nášlapem) vnímatelným varovným pásem (min.š.400 mm). Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm. Dále bude nástupiště a zpevněné plochy vybaveny signálními pásy, které vyznačují zrakově postiženým občanům důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům nebo upozorňují na zákaz vstupu na konci nástupišť. Kontrastní optické značení v š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodící linii blíže k nástupní hraně. Pro vytváření linií a pásů je použita zejména reliéfní dlažba s výstupky.

#### **y) Výtahy**

Nejsou součástí stavby

### **B.1.3.12 Podmiňující a související investice**

Žádné podmiňující ani související připravované investiční akce, které by mohly nějakým způsobem ovlivnit přímo realizaci stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ nebyly projektantovi v době vypracování projektu, známy.

### **B.1.3.13 Statické výpočty**

Statické výpočty – pokud je bylo nutné vypracovat – jsou doloženy do jednotlivých dokumentací stavebních objektů.

## **B.1.4 Údaje o splnění stanovených podmínek**

Poznámka: Reakce generálního projektanta jsou pod jednotl. podmínkami psány kurzívou.

### **B.1.4.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Městský úřad Valašské Meziříčí, odbor územního plánování a stavebního řádu vydal dne 14.12.2017 vyjádření pod č.j. MeUVM 114102/2017, ve kterém sděluje, že „Výše uvedená stavba nevyžaduje vydání územního souhlasu ani územního rozhodnutí“.

#### B.1.4.2 Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu k přípravné dokumentaci

**Schvalovací protokol** přípravné dokumentace stavby Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec, vydaný SŽDC, s.o. Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb pod č.j. 24363/2017 - SŽDC – GŘ - O6 – Hor, ze dne 24.7.2017 schvaluje přípravnou dokumentaci stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ a ukládá:

- respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,  
*Závazné ukazatele jsou v projektu dodrženy, a jsou doloženy v jednotlivých přílohách projektu.*
- respektovat připomínky Stavební správy východ uvedené v části 4. posuzovacího protokolu,  
*Viz vyjádření níže v textu.*
- věnovat dostatečnou pozornost kvalitní přípravě stavby, aby nedocházelo ke změnám oproti projednané a schválené projektové dokumentaci stavby, vícepracím a následně k navýšení nákladů stavby,  
*Bylo zajištěno, za výrazné účasti resp. spolupráce zástupců SŽDC, s.o. Stavební správa východ a Oblastní ředitelství Olomouc.*
- nedopustit jednostranná rozhodnutí bez komplexního posouzení efektivity, která vyvolávají zvýšení nákladů,  
*Jednostranná rozhodnutí nebyla prováděna, veškeré změny oproti přípravné dokumentaci byly projednány se zástupci SŽDC, s.o. s posouzením vlivu na schválené investiční náklady stavby resp. ekonomické hodnocení. Podrobně byla tato rozhodnutí projednána na výrobní všeprofesní poradě a v rámci připomínkového řízení.*
- případné změny doložit průkazným materiálem o jednáních mezi investorem, projektantem a dalšími orgány podílejícími se na přípravě a realizaci stavby.“  
*Je doloženo v zápisu z všeprofesní výrobní poradě.*

**Posuzovací protokol** stavební správy východ č. j.: 11865/2017 - SŽDC - SSV - U1/Bař ze dne 9.5.2017 v kapitole 4. Připomínky uvádí:

„Připomínky byly projednány a projektant pořídil zápis – reakce na připomínky (č.j. 382/13-234 dne 30.4.2013), ve kterém je řešení jednotlivých připomínek zdůrazněno červenou a modrou barvou. Tento zápis je nedílnou součástí posuzovacího protokolu a je závazný pro řešení dalšího stupně dokumentace. Požadujeme v dalším stupni stavby provést aktualizaci všech vyjádření k existenci inženýrských sítí a taktéž všech dotčených orgánů státní správy.

*Připomínky byly v rámci projektu zapracovány. Nová vyjádření (aktualizace) k existenci inženýrských sítí jsou doloženy v dokladové části projektu, stejně jako vyjádření všech dotčených orgánů státní správy.*

#### B.1.4.3 Podmínky EIA

Pro posuzovaný stavební záměr nebylo zpracováno posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění (záměr svým rozsahem a charakterem nenaplnňuje žádný z bodů kategorie I či II uvedené v příloze 1 zákona).

#### B.1.4.4 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů – Energetická bilance

Posuzovací protokol a následně i schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby uvádí základní údaje o stavbě. V následující tabulce je uvedeno porovnání těchto a dalších kapacitních údajů přípravné dokumentace stavby a projektu stavby.

Kapacitní údaj	Přípravná dokumentace	Projekt
----------------	-----------------------	---------

<i>Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení</i>		
Úprava kabelové trasy – sdělovací kabely	50 m	30 m
Úprava kabelové trasy – zabezpečovací kabely	0 m	30 m
Kabelové chráničky – příprava pro rozhlas a informační zařízení	0 m	330 m

<i>Silnoprůdová zařízení</i>		
Přípojka NN	120 m	60 m
Demontáž osvětlení – osv.stožár - stávající	5 ks	5 ks
Montáž osvětlení – osv.stožár, sklopný - nový	6 ks	6 ks
Nárůst spotřeby elektrické energie	0,3 MWh/rok	0,2 MWh/rok

<i>Kolejové řešení</i>		
Směrové a výškové vyrovnaní stávajících kolejí	230 m	77 m
Rekonstrukce koleje	40 m	71 m
Nové vnější nástupiště v zastávce	100 m	100 m
Přístupové chodníky na nástupiště	47,7m <sup>2</sup>	48,3 m <sup>2</sup>
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová nástupiště	100 m	93 m

<i>Pozemní objekty</i>		
Přístřešek pro cestující – nový - prefabrikát	1 ks	1 ks

**Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků:**

Katastrální území	Trvalý zábor (m <sup>2</sup> )				Dočasný zábor (m <sup>2</sup> )			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	nad 1 rok	do 1 roku	z toho ZPF	celkem
Hrachovec	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Zábory celkem</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Energetické bilance:**

**Spotřeba el. energie celkem**

**Přípravné dokumentace: ..... 1,30 MWh/rok**

**Projekt stavby..... 0,85 MWh/rok**

#### **B.1.4.5 Zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci**

##### **SO 01 Rekonstrukce nástupiště**

Přípravná dokumentace byla zpracována na stav zastávky, jaký byl v r.2011. V r.2015 byla realizována stavba „Výstavba PZS Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm“, v rámci které byla již snesena výhybka č.1 v traťové koleji a nahrazena kolejovým polem (uvažováno v PD), přejezd P 7413 (km 3,272) byl rekonstruován a vybaven novým PZS vč. nového reléového domku, k němuž byla přivedena nová el.přípojka. V rámci rekonstrukce přejezdu byla

také směrově a výškově upravena traťová kolej v oblasti nástupiště, které bylo u přejezdu zkráceno.

**Objednatel nově požaduje rekonstrukci koleje** – výměnu kol. roštu – v úseku od přejezdové konstrukce po původní konec výhybky č.1, ve kterém zůstal původní žel. svršek. SVÚ stávající koleje bude tedy provedena pouze v konci nového nástupiště. Tvar a napojení přístupových chodníků na nástupiště byl v projektu upřesněn.

Oproti PD **požaduje investor** navrhnout konstrukci nástupiště tvořenou z bet. prefabrikátů H130, s nástupištními dlažebními deskami a zámkovou dlažbou (v PD bylo uvažováno s konstrukcí nástupiště typu SUDOP s konzolovými deskami KS 230). Orientační systém bude zpracován podle platné Směrnice SŽDC č.118 – na nástupišti bude provedeno značení sektorů.

## **SO 02 Přeložka sdělovacích kabelů SŽDC**

V rámci předchozí stavby byla vybudována novější společná trasa novějšího traťového kabelu TK a trubky HDPE 40 pro budoucí DOK. Původní traťový kabel je již nefunkční, proto se nebude se překládat. Novější kabelová trasa novějšího traťového kabelu TK a trubky HDPE 40 pro DOK je v kolizi s navrženým umístěním přístřešku pro cestující, z toho důvodu se musí přeložit v délce 30m.

Na základě nového požadavku zástupce investora bude provedena i příprava pro budoucí kabelové rozvody rozhlasového zařízení, informačního zařízení a kamerového systému. V rámci této přípravy budou do výkopu položeny kabelové chráničky – trubky, vedoucí od stávajícího reléového domku k nejbližšímu stožáru osvětlení nástupiště a zastávky a jednak také položeny chráničky mezi jednotlivými stožáry osvětlení, jelikož na osvětlovacích stožárech pak v budoucnu budou instalovány reproduktory rozhlasového zařízení. Současně budou od reléového domku vedeny také chráničky pro informační zařízení – k oběma přístupům na nástupiště (z jedné i druhé strany) v souladu se měřnicí č.118 pro informační zařízení.

V rámci předchozí stavby byly ve společné kabelové trase s traťovým kabelem a trubicí HDPE 40 položeny kabely pro zabzař. Jedná se o kabel č. 804 typu TCEKPFLEY 30p1,0, kabel č. 403 typu TCEKPFLEY 24p1,0 a kabel CYKY-J 5x25mm<sup>2</sup>. Tyto kabely, vzhledem k výstavbě nového přístřešku pro cestující bylo nutné přeložit v nezbytně nutném rozsahu, t. j. od stávajícího reléového domku v km 3,297 ke konci přeložky, t. j. do km 3,346. Vlastní přeložka nových kabelů pro zabzař. je navržena v délce 60m. Pro vlastní přeložku bude vybudován výkop 50/100cm v délce 30,0m, zbytek výkopu je součástí přeložky traťového kabelu TK.

## **SO 03 Přístřešek na zastávce Hrachovec**

Proti přípravné dokumentaci došlo na základě požadavku investora ke změně zastřešení.

Betonové stěny přístřešku ve tvaru „U“ budou doplněny o dřevěnou valbovou střechu, krytou asfaltovými šindeli na bednění, namísto ploché betonové střechy standardního provedení, uvažované v přípravné dokumentaci.

Následně podstřešní osvětlení přístřešku v provedení antivandal (s bezpečnostním krytem, mřížkou) bude součástí SO 05. Trubkování v zadní stěně přístřešku pro protažení kabelu pro napojení podstřešního svítidla musí být ale provedeno již v rámci výroby přístřešku.

## **SO 04 Rekonstrukce přípojky NN**

V rámci přípravné dokumentace byl uvažován nový kabel CYKY 4Jx10mm<sup>2</sup> z HDS na sloupu do země a zemí pod kolejemi a silnicí do nového elektroměrového rozvaděče RE.1.

Realizací předcházející akce: Výstavba PZS Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm byla zrealizována část přípojky nn, tedy byl položen kabel CYKY – J 4x16mm<sup>2</sup> z HDS do rozváděče RE u nového reléového domku zde bylo umístěna fakturační měření a zrealizován propoj s pilířovým rozvaděčem R1 nacházejícím se v těsné blízkosti. Předchozí dokumentace uvažovala s prostorovou rezervou v rozváděči R1 pro vývod na nové osvětlení nástupiště.

## SO 05 Rekonstrukce venkovního osvětlení

Nové svítidla budou použita typu LED, v PD uvažováno s výbojkami – LED technologie zosobňuje spolehlivější a provozně levnější zařízení.

### B.1.5 Příprava pro výstavbu

Uvolnění staveniště bude dle postupu výstavby prováděno v předstihu. Žádná další zvláštní opatření se nepředpokládají.

### B.1.6 Výkup pozemků a staveb

Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků stavby:

Katastrální území	Trvalý zábor (m <sup>2</sup> )				Dočasný zábor (m <sup>2</sup> )			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	nad 1 rok	do 1 roku	z toho ZPF	celkem
Hrachovec	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Zábory celkem</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### B.1.7 Výjimky z předpisů a norem:

Při vypracování projektu stavby „Zřízení přístřešku pro cestující na zastávce Hrachovec“ nebyla použita žádná výjimka z předpisů a norem.

## B.2 Provozní a dopravní technologie

Nákladiště a zastávka Hrachovec leží v km 3,254 regionální trati č. 281 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Organizování a provozování a drážní dopravy probíhá dle předpisu SŽDC D3. Na nz. Hrachovec je v současné době vnější nástupiště délky 100 m bez bariérového přístupu.

V km 3,184 výhybkou č. 3 odbočuje kolej č. 2, do které je výhybkou č. 2 v km 3,321 zaústěna vlečka ARPETA Hrachovec. Provoz na této vlečce je v současné době nulový. Vlečka začíná začátkem výhybky č. 2.

V pracovní dny obsluhuje dle GVD 2017/2018 nz. Hrachovec 14 párů osobních zastávkových vlaků, o víkendu se jedná o 12 párů osobních zastávkových vlaků. Dálková doprava zde není provozována. Mezi Rožnovem pod Radhoštěm – Valašským Meziříčím jsou dle NJŘ vedeny 4 páry Mn vlaků, z toho 3 jedou dle potřeby a 1 pár Mn vlaků jede v nočních hodinách.

V navrhovaném stavu zde dojde k rekonstrukci nástupiště délky 100 m s nástupištní hranou 550 mm nad TK a zřízení přístřešku pro cestující. Frekvence cestujících je k nahlédnutí u zpracovatele dopravní technologie. Všeobecně se ale dá říci, že počet cestujících využívajících tuto zastávku je v řádech desítek cestujících/24 hod.

Stavební postup č. 1 si vyžádá nepřetržitou výlukou celé trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí v trvání 10 dnů. Umožněn bude průjezd 1 páru nákladních vlaků v nočních hodinách. V době konání výluk budou osobní vlaky nahrazeny autobusy na celém úseku Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Je počítáno, že místo jednoho vlakového spoje budou nasazeny 2 autobusy. Při délce trasy náhradní autobusové dopravy (NAD) 13 km to znamená, že autobusy ujedou během 10 denní výluky celkem 6 968 km. Výhodné je, že trasa NAD kopíruje železniční trať. Autobusy tedy nemusí zajižďet k železničním zastávkám/stanicím, což znamená podobné jízdní doby jako u vlaků, tudíž v tomto směru nedojde ke zhoršení přepravních služeb.

### **B.3 Vliv stavby na životní prostředí**

Dokument B.3 Vliv stavby na ŽP je samostatnou přílohou souhrnné technické zprávy.

### **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

#### **B.4.1 Odolnost a 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 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 staveb ve znění vyhlášky 268/2011Sb. včetně jejích aktualizací (vyhl. 323/2017 Sb.) a vyhlášky č. 246 ze dne 29. 6. 2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru a předpisu SŽDC Ob14 pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

##### ***B.4.1.1 Odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor***

Stavba je z velké části dopravní (koleje, inženýrské sítě) a nevytváří požárně nebezpečný prostor ve smyslu norem ČSN 73 08xx.

Nově budovaný betonový přístřešek pro cestující na nákladišti a zastávce Hrachovec je otevřený objekt bez požárního rizika. Je situován na drážním pozemku a je samostatně stojící. Požárně nebezpečný prostor nezasahuje mimo pozemek investora ani nezasahuje do jiných objektů.

Přístřešek není umístěn v požárně nebezpečném prostoru žádného sousedního objektu. Zastávkový přístřešek je umístěn ve vzdálenosti cca 26m od nejbližšího objektu administrativní budovy fy. ARPETA. (parc.č. 1177) a 49,5m od skladové haly (parc. č. 1178/2), určené zejména pro skladování komponentů automobilového průmyslu a hutního materiálu. Požárně nebezpečný prostor výrobní haly při 100%,  $T_e=70\text{min}$  je cca 15m - vyhovuje

Požárně nebezpečný prostor stávající budovy nákladiště a zastávky (je situována mimo obvod stavby) se neposuzuje. Do objektů se nezasahuje a nemění se požárně otevřené plochy.

##### ***B.4.1.2 Zdroje požární vody a jiného hasiva***

Nároky na zabezpečení vodou při stávající výpravní budovy se nemění. Nově zřizovaný zastávkový přístřešek v nákladišti a zastávce Hrachovec se dle ČSN 73 0873 čl. 4.4 a3 a b1) nevybavuje vnějším ani vnitřním požárním vodovodem.

##### ***B.4.1.3 Vybavení stavby vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením***



Stavba neřeší budovy a technologie, které se zabezpečují systémy EPS a jinými požárně bezpečnostními zařízeními.

V lokalitě stavby je k dispozici stávající telefonní síť ČD s možností vstupu do státní telefonní sítě i běžná státní telefonní síť.

#### ***B.4.1.4 Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku***

V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky dotčeného území. Stavba se odehrává na drážních pozemcích, v rámci stávajícího tělesa dráhy. Příjezd je uvažován po místních komunikacích. Ve stavbě se neuvažuje s budováním protihlukových stěn, které by tvořili bariéru v krajině.

Veškeré křížení dráhy s komunikacemi je úrovněvé. Po dobu stavby nebude rekonstruován přejezd (proběhlo v rámci jiné stavby). Náhradní přejezdy není nutno budovat, není nutno vytyčovat objízdné trasy.

S ohledem na charakter stavby se nepožaduje nástupní plocha, vnitřní zásahové cesty se nepožadují (zásah lze vést vně budovy).

#### ***B.4.1.5 Zabezpečení stavby či území jednotkami požární ochrany***

Stavba se nachází v hasebním obvodu Hasičské stanice Vsetín.

#### ***B.4.1.6 Podmínky požárně bezpečného provozování stavby***

Před zahájením provozu musí být do dokumentace požární ochrany správce osvětlení zařazena zpráva o revizi elektrických zařízení a zpráva o kontrole, zabezpečené ve stanoveném termínu nebo lhůtě osobou, která je oprávněna revize kontroly, údržbu a opravy provádět.“

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

## **B.5 Energetické výpočty**

Železniční trať Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm není elektrifikována - energetické výpočty se nezpracovávají.

## **B.6 Protikorozní ochrana**

Železniční trať Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm není elektrifikována - protikorozní ochranu nebylo nutné řešit.

## **B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti**

V souladu se Směrnicí generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 11/2016, Změna č.1, Příloha č. 2 se graf dynamického průběhu rychlosti „zpracuje pouze u staveb modernizace a u rekonstrukcí vedoucích ke zvýšení rychlosti“.

## **B.8 Dopravní opatření**

**Železniční doprava:**

Stavba si vyžádá opakované denní výluky traťové koleje v úseku Valašské Meziříčí-Střítež nad Bečvou v trvání 8x21 hod vždy v čase 01:00-22:00 a nepřetržitou výluku traťové koleje v úseku Valašské Meziříčí-Střítež nad Bečvou v trvání 2 dnů. Osobní železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou, nákladním vlakům bude umožněn průjezd v nočních hodinách mimo opakované denní výluky. Podrobněji popsáno v části F. Zásady organizace výstavby. **Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, Odborem operativního řízení a výluk (O11).**

#### **Silniční doprava:**

Stavba si nevyžádá přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích (částečnou či úplnou uzavírku komunikace a návrh objízdné trasy).

## **B.9 Trvalé a dočasné záboru pozemků ze ZPF a PUPFL**

### ***Zábor pozemků tvořících součást zemědělského půdního fondu (ZPF)***

Realizace stavby si nevyžádá trvalé ani dočasné záboru pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF).

### ***Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)***

Realizace stavby si nevyžádá dočasný ani trvalý záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

## **B.10 Doplnková měření a průzkumy**

V rámci projektových prací provedl geodet projektanta doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby.

Tato měření byla zpracována do kresby stávajícího stavu v koordinační situaci a situacích jednotlivých SO a zároveň jsou dokladována v části I. Geodetická dokumentace.

## **B.11 Legenda použitých zkratk**

*(vyjma běžně zaužívaných zkratk názvů organizací)*

AC	...	střídavý proud
ATÚ	...	automatická telefonní ústředna
ČGS	...	Česká geologická služba
ČD	...	České dráhy, a.s.
DC	...	stejnoseměrný proud
DDTS	...	dálková diagnostika technologických systémů
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKM	...	digitální katastrální mapa
DKV	...	depo kolejových vozidel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOS	...	dálkové ovládání stanic
DOZ	...	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘT	...	dispečerská řídicí technika
DTS	...	distribuční trafostanice
EIA	...	proces vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)

ED	...	elektrodispečink
GVD	...	grafikon vlakové dopravy
HDPE	...	vysokohustotní polyethylen
HZS	...	hasičský záchranný sbor
IPO	...	individuální protihluková opatření
ITZ	...	integrovaná telekomunikační zařízení
JŽ	...	typ osvětlovacího stožáru
KO	...	kolejový obvod
MD	...	ministerstvo dopravy
MK	...	místní kabelizace
MRTS	...	místní radiová technologická síť
MRS	...	místní radiová síť
MŘS	...	místní řídicí systém
NK	...	nosná konstrukce
NN	...	nízké napětí
NS	...	napájecí stanice
nz.	...	nákladiště a zastávka
OŘ	...	Oblastní ředitelství
PD	...	přípravná dokumentace (dokumentace pro územní řízení)
PTS	...	přejezdová transformační stanice
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
RBC	...	radiobloková centrála
RD	...	reléový domek
RDD	...	rozvaděč dálkové diagnostiky
RZZ	...	reléové zabezpečovací zařízení
SBBH	...	Správa budov a a bytového hospodářství
sdělzař	...	sdělovací zařízení
SEE	...	Správa elektrotechniky a energetiky
SO	...	stavební objekty
SoD	...	smlouva o dílo
SOE	...	síť oblasti elektrotechniky
SpS	...	spínací stanice
ss	...	subsystém
SSZT	...	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
ST	...	správa tratí
STL	...	středotlaký plynovod
STS	...	staniční trafostanice
SÚ	...	stavědlová ústředna
SW	...	software
SZZ	...	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	...	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	...	traťová kabelizace, traťový kabel
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu

t.ú., T.Ú. ...	traťový úsek
TR, TS ...	trafostanice
TRS ...	traťový rádiový systém
TÚDC ...	Technická ústředna dopravní cesty
TZZ ...	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ ...	univerzální napájecí zdroj
UIC ...	Mezinárodní železniční unie (Union Internationale des Chemins)
ÚP ...	územní plán
ÚPD ...	územně plánovací dokumentace
ÚSES ...	územní systém ekologické stability
UTZ ...	určené technické zařízení
VB ...	výpravní budova
VKP ...	významný krajinný prvek
VN ...	vysoké napětí
VO ...	veřejné osvětlení
VRT ...	vysokorychlostní trať
VTL ...	vysokotlaký plynovod
VVN ...	velmi vysoké napětí
VZ ...	vlakový zabezpečovač
V= ...	rychlost v koleji
ZOK ...	závěsný optický kabel
zabzař ...	zabezpečovací zařízení
ZPF ...	zemědělský půdní fond
ZÚR ...	zásady územního rozvoje
žb, ŽB ...	železobeton
ŽDC ...	železniční dopravní cesta
žkm ...	železniční kilometr (staničení)
ŽP ...	životní prostředí
ZZ ...	zabezpečovací zařízení
žst., ŽST ...	železniční stanice

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

V Olomouci, květen 2018

Vypracoval: Ing. Stanislav Vávra  
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.  
Hlavní inženýr projektu  
a kolektiv profesních garantů