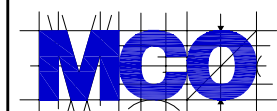


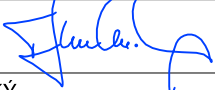
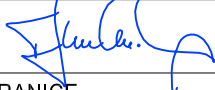




			ČÍSLO SOUPRAVY:
		<b>PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ</b>	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**

LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

OBJEDNATEL	 <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> <b>Oblastní ředitelství Olomouc</b>		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ MALINA 	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. JIŘÍ MALINA 	ING. JIŘÍ MALINA 	-	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: HRANICE	OBEC: DLE PŘÍLOH	
<b>Trať 308 (Lúky pod Makytou) - St. hranice CZ/SK - Horní Lideč - Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo)</b>		ZAK. ČÍSLO MCO	14 - 063 - 232 - PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	BŘEZEN 2015
		FORMÁT	44*A4
		MĚŘÍTKO	-
Souhrnná technická zpráva		ČÁST <b>B.1</b>	POŘ.Č.

## B.1 Souhrnná technická zpráva

### O b s a h

<b>B.1.1</b>	<b>Zhodnocení staveniště.....</b>	<b>3</b>
<b>B.1.2</b>	<b>Průzkumy a podklady.....</b>	<b>3</b>
	a) údaje o provedených průzkumech.....	3
	b) geologické a hydrogeologické poměry v území.....	3
	c) použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové avýškové (primárního systému). ....	5
<b>B.1.3</b>	<b>Ochranná pásma .....</b>	<b>5</b>
	a) stávající ochranná pásma.....	5
	b) nová ochranná pásma .....	7
	c) údaje o chráněných ložisk. území, zajištění st. proti účinkům poddolování .....	7
	d) údaje o zeleni.....	8
	e) údaje o záboru ZPF a LPF.....	8
<b>B.1.4</b>	<b>Koncepce stavby .....</b>	<b>9</b>
	a) účel stavby.....	9
	b) dodržení obecně technických požadavků na výstavbu.....	9
	c) architektonické a urbanistické začlenění stavby do krajiny .....	10
	d) navržené technické řešení SO a PS .....	10
	e) postupné provádění stavby, lhůty výstavby .....	35
	f) požadavky stavby na zdroje .....	35
	g) odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci.....	35
	h) napojení na dopravní systém .....	35
	i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění .....	35
	j) bezpečnost práce .....	36
	k) bezbariérové řešení stavby .....	36
	l) podmiňující a související investice .....	36
	m) statické výpočty.....	36
<b>B.1.5</b>	<b>Údaje o splnění stanovených podmínek.....</b>	<b>36</b>
	a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby .....	36
	b) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí .....	36
	c) dodržení kapacitních údajů.....	37
<b>B.1.6</b>	<b>Příprava pro výstavbu.....</b>	<b>37</b>
	a) uvolnění staveniště .....	37
	b) využití stávajících nebo budovaných objektů .....	37
	c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby .....	37
	d) způsob provedení demolic a místa skládek .....	37
	e) likvidace porostů .....	37
	f) likvidace škodlivých odpadů.....	37
	g) zabezpečení ochr. pásem, chráněných objektů a porostů po dobu výstavby..	38

	h)	přeložky podzemních a nadzemních vedení.....	38
	i)	omezující bezpečnostní opatření .....	38
	j)	vyluka dopravy a jiná bezpečnostní opatření .....	38
	k)	omezení v dodávce energií.....	39
<b>B.1.7</b>		<b>Výkup pozemků a staveb .....</b>	<b>39</b>
<b>B.1.8</b>		<b>Výjimky z předpisů.....</b>	<b>39</b>
<b>B.1.9</b>		<b>Provozní a dopravní technologie .....</b>	<b>39</b>
<b>B.1.10</b>		<b>Vliv stavby na životní prostředí.....</b>	<b>39</b>
<b>B.1.11</b>		<b>Odolnost a zabezpečení stavby .....</b>	<b>39</b>
	a)	odolnost a zabezpečení z hlediska požární ochrany .....	39
	b)	odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení .....	40
<b>B.1.12</b>		<b>Energetické výpočty.....</b>	<b>40</b>
<b>B.1.13</b>		<b>Protikorozní ochrana.....</b>	<b>40</b>
<b>B.1.14</b>		<b>Graf dynamického průběhu rychlostí.....</b>	<b>40</b>
<b>B.1.15</b>		<b>Dopravní opatření.....</b>	<b>40</b>
<b>B.1.16</b>		<b>Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL .....</b>	<b>41</b>
<b>B.1.17</b>		<b>Úspora energie a ochrana tepla .....</b>	<b>41</b>
<b>B.1.18</b>		<b>Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí .....</b>	<b>42</b>
<b>B.1.19</b>		<b>Ochrana obyvatelstva .....</b>	<b>42</b>
<b>B.1.20</b>		<b>Bezbariérové užívání .....</b>	<b>43</b>

### B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází v žel. km 4.283 v žst. Hranice n. Moravě město – km 15.476 v žst. Hustopeče nad Bečvou dle stávající kilometráže na dvoukolejné elektrizované trati „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě“. Jedná se o celostátní trať zahrnutou do systému tratí TEN-T. Organizování a provozování drážní dopravy probíhá dle předpisu D1.

Kolejové úpravy a s tím spojené opravné práce na jednotlivých stavebních objektech jsou ve dvou úsecích a to v Zastávce Černotín 7.767 939-8.186 966 a úsek zahrnující většinu opravných prací 8.700 000-15.061 341 dle stávající kilometráže trati .

V obvodu obou železničních stanic jsou navrženy úpravy staničního zabezpečovacího zařízení a informačního zařízení a kabelové trasy.

Staveništěm bude především vlastní těleso dráhy, dále jsou na vhodných a potřebných místech vytipovány plochy pro zařízení staveniště a přístupové cesty k nim. Přístup ke staveništi je komplikován polohou stavby většinou mimo intravilám. Pozemky SŽDC jsou omezeny pouze na úzký pruh tělesa dráhy a okolní pozemky jsou v majetku jiných subjektů . Stavba se nachází převážně v extravilánu, kolem tratě se střídají luční, polní a lesní pozemky.

### B.1.2 Průzkumy a podklady

#### a) údaje o provedených průzkumech

Společnost Geotec GS a.s. provedla v roce 2014 **Geotechnický a stavebnětechnický průzkum a Inženýrsko-geologický průzkum mostních objektů**. Průzkumy jsou zdokumentovány v části dokumentace B.6-korozní průzkum B.14.1- Doplňkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum a B.14.4-Kontaminace štěrku kolejového lože. Pro účely návrhu řešení železničního spodku byl proveden návrh konstrukce pražcového podloží, který je doložen v souhrnné části B.14.5

Společnost Ecological Consulting a.s. provedla v lednu 2015 **Dendrologický průzkum**, který je uveden v části B.3.7 projektové dokumentace. Vyhodnocení stanovilo přesně celkovou potřebu kácení a mýcení zeleně a následné likvidace, což jsou práce, které jsou oceněny v rámci SO 40-16-01.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadby. Z toho jsou vybrány jednotlivé stromy a plochy porostů, jejichž parametry vyžadují povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Provedení náhradních výsadeb bude taktéž předmětem výše zmiňovaného SO.

Začátkem října 2014 byl proveden biologický průzkum území stavby. Výsledky průzkumu jsou uvedeny v části projektové dokumentace B.3.6

#### b) geologické a hydrogeologické poměry v území

##### Geomorfologické poměry

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Zeměpisný lexikon 1987) náleží zájmové území železniční trati Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší).

Provincie: Západní Karpaty

Soustava (subprovincie): Vnější Západní Karpaty

Podsoustava (oblast):	Západobeskydské podhůří
Celek:	Podbeskydská pahorkatina
Podcelek :	Příborská pahorkatina
Okresy :	Valašskomeziříčská kotlina

Trasa železniční trati je vedena plochým rovným územím údolní nivy řeky Bečvy. V úseku km 8,9 – 9,6 prochází trasa skalním zářezem.

## **Geologická stavba, tektonika a seismická aktivita**

### *Předkvartérní podklad*

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

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

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

Předpokládá se zastižení předkvartérního podkladu a v hloubce 5,0 m pod terénem, v podloží fluvialních sedimentů, vápence.

### *Tektonika a seismická aktivita*

V zájmovém území převládají zlomové linie směru SV-JZ a SZ-JV směru. Na případnou stavbu nebudou mít tektonické linie podstatnější vliv.

Ve smyslu ČSN 73 0036 (dříve platná) nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

Dle ČSN EN 1998-1 mapy seismických oblastí České republiky je referenční zrychlení základové půdy  $a_g$  0,08-0,12 g.

### *Kvartérní pokryv*

Kvartérní pokryv je v zájmovém úseku železniční trati (trať je vedena středem údolní nivy Bečvy) budován výhradně fluvialními sedimenty a navážkami.

Fluvialní sedimenty jsou v zájmovém území vázané na nivu Bečvy. Svrchu jsou tvořené náplavovými hlínami (písčitými hlínami a hlinitými písky) a v jejich podloží fluvialními písčitými a šterkovitými zeminami. Fluvialní sedimenty v nivě Bečvy jsou svým zrnitostním složením značně laterálně a vertikálně proměnlivé.

Náplavové hlíny se očekávají, od povrchu terénu nebo v podloží navážek, do hloubky 1,0-4,5 m pod terén. Náplavy jsou tvořené písčitými hlínami, písčitými jíly, jílovitými písky, hlínami s nízkou plasticitou a jíly se střední plasticitou.

V podloží náplav se očekávají zvodnělé šterkopísky - převážně šterky s příměsí jemnozrnné zeminy, písky s příměsí jemnozrnné zeminy a šterky jílovité.

### Geodynamické jevy

Prostředí karpatského flyše je velice náchylné k svahovým pohybům. V těsné blízkosti železniční trati mezi Teplicemi nad Bečvou a Hustopečemi nad Bečvou je v České geologické službě - Geofondu ČR evidována lokalita Hluzov s potenciálním rizikem sesuvu.

geodetické a mapové podklady

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

### Hydrogeologické poměry

Hlavní erozní bázi zájmového území tvoří řeka Bečva tekoucí ve směru od JV k SZ.

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

U vápenců se může kromě puklinové propustnosti uplatňovat i částečně krasová propustnost.

Nejvýznamnější kolektor tvoří fluviální sedimenty nivy Bečvy s charakteristickou průlinovou propustností. Mocnost fluviálních sedimentů je zde odhadována 5 až více než 7,5 m. Hladina podzemní vody se předpokládá cca 3-4 m pod terénem. Hladina pravděpodobně volně komunikuje s hladinou vody v Bečvě.

#### **c) použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové avýškové (primárního systému).**

Pro účely projektových prací bylo k dispozici geodetické zaměření stávajícího stavu a aktuální katastrální mapa 02/2015 v digitalizované podobě. V celém úseku je k dispozici DKM. Dále byly od jednotlivých vlastníků a správců zjištěny polohy stávajících sítí a zařízení a překresleny do souhrnného digitálního podkladu. Podrobné geodetické podklady jsou uvedeny v části I-geodetická dokumentace

## **B.1.3 Ochranná pásma**

### **a) stávající ochranná pásma**

Celá stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy specifikovaném § 8-9 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Ochranné pásmo je vymezeno svislou plochou vzdálenou 60 m od osy krajní koleje, popř. min. 30m od hranic obvodu dráhy, tedy hranic drážních pozemků.

Dále stavba zasahuje do ochranných pásem inženýrských sítí. Povětšinou se jedná drážní sítě ve vlastnictví stavebníka. V některých případech se jedná o sítě mimodrážní. Tyto zásahy jsou projednávány se správcem a vlastníkem sítí. Jedná se o ochranná pásma sítí následujících vlastníků:

ČD - Telematika a.s

ČEZ a.s.

RWE Distribuční služby, s.r.o.

Telefónica O2 Czech Republic, a.s.

VaK Přerov a.s.

Přičemž k přímému dotčení které vyvolá přeložku dojde pouze s vedením nn společnosti Čez a.s v lokalitě Špičky.

#### Stávající sítě křížící trať v mezistanicím úseku Hranice Město – Hustopeče

km stávající	sít' a správce sítě	Poznámka k síti	Vliv stavby
4.326	RWE Plynovod STL		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, mimo kolejové úpravy
4.664	Vak Přerov kanalizace PVC300		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, mimo kolejové úpravy
4.675	Čez VN podzemní		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, mimo kolejové úpravy
4.745	Vak Přerov vodovod hlavní řád	v silnici pod mostem	Bez dotčení
	Vak Přerov kanalizace beton300	v silnici pod mostem	Bez dotčení
	RWE Plynovod NTL	v silnici pod mostem	Bez dotčení
6.352	Telematika - sdělovací kabel	v silnici pod mostem	Bez dotčení
	Telefonika O2 - zaměřené podzemní sítě	v silnici pod mostem	Bez dotčení
6.667	Telefonika O2 - zaměřené podzemní sítě		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, mimo kolejové úpravy
6.738	ČEZ NN podzemní		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, mimo kolejové úpravy
6.824	ČEZ VN nadzemní		Bez zásahu mimo kolejové úpravy
7.273	ČEZ VN nadzemní		Bez zásahu mimo kolejové úpravy
7.928	SŽDC SSZT		Překládá se v rámci projektu PS40-28-03
7.939	sždc osvětlení		Překládá se v rámci projektu SO40-06-01
7.958	sždc osvětlení		Překládá se v rámci projektu SO40-06-01
8.007	Vak Přerov vodovodní hlavní řád	voda jdoucí pod mostem	Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, - koleje pouze směrová výšková úprava
8.014	RWE Plynovod STL	plyn za mostem	Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, - koleje pouze směrová výšková úprava
	ČEZ NN podzemní		Bez dotčení - koleje pouze směrová výšková úprava
8.024	Telefonika O2 - zaměřené podzemní sítě		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, - koleje pouze směrová výšková úprava
8.029	Černotín kanalizace v chrániče VÝTLAK		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, - koleje pouze směrová výšková úprava
	Černotín kanalizace GRAVITAČNÍ		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, - koleje pouze směrová výšková úprava
8.249	ČEZ VN nadzemní		mimo úpravu trakce i koleje
8.818	SŽDC Kabel 6kv		Překládá se v rámci projektu SO40-04-01
9.896	SŽDC Kabel 6kv		Překládá se v rámci projektu SO40-04-01
10.600	sždc ZAB,ZAŘ		Překládá se v rámci projektu PS40-28-03
11.161	SŽDC Kabel 6kv		Překládá se v rámci projektu SO40-04-01
11.302	sždc ZAB,ZAŘ		Překládá se v rámci projektu PS40-28-03
11.305	sždc osvětlení		Překládá se v rámci projektu SO40-06-03

11.320	ČEZ NN podzemní 2*		Překládá se v rámci projektu SO40-01-02
11.322	sždc osvětlení		Překládá se v rámci projektu SO40-06-03
12.100	SŽDC Kabel 6kv		Překládá se v rámci projektu SO40-04-01
12.422	SŽDC Kabel 6kv		Překládá se v rámci projektu SO40-04-01
12.978	sždc osvětlení		Překládá se v rámci projektu SO40-06-05
13.215	SŽDC Kabel 6kv		Překládá se v rámci projektu SO40-04-01
13.731	sždc ZAB,ZAŘ		Překládá se v rámci projektu PS40-28-03
14.000	sždc ZAB,ZAŘ		Překládá se v rámci projektu PS40-28-03
14.696	sždc ZAB,ZAŘ		Překládá se v rámci projektu PS40-28-03
14.750	sždc ZAB,ZAŘ		Překládá se v rámci projektu PS40-28-03
14.990	SŽDC Kabel 6kv		Překládá se v rámci projektu SO40-04-01
15.050	Telefonika O2 - zaměřené podzemní sítě		Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař, mimo kolejové úpravy
15.171	sždc ZAB,ZAŘ	stanice Hustopeče	Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař
15.205	sždc ZAB,ZAŘ	stanice Hustopeče	Bez dotčení
15.260	sždc ZAB,ZAŘ	stanice Hustopeče	Bez dotčení
15.380	sždc ZAB,ZAŘ	stanice Hustopeče	Křížení Zab. Zař,Sděl. Zař

#### 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 pouze sítí ve vlastnictví stavebníka.

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

##### *Poddolovaná území*

Železniční trať neprochází žádným poddolovaným územím registrovaným v České geologické službě - Geofondu ČR.

##### *Ložisková území*

Posuzovaný záměr neprochází územím ložisek nerostných surovin.

V bezprostřední blízkosti stavebního záměru se nachází chráněné ložiskové území Hranice – Černotín (č.13350000), kde se těží vápenec a cementářské korekční sialitické suroviny. Dále dobývací prostor Hustopeče nad Bečvou (č. 8708420), CHLÚ Hustopeče nad Bečvou I. (č. 70090000100), Hustopeče nad Bečvou II. (č. 70090000000) a výhradní ložisko Hustopeče nad Bečvou - Milotice (č. 300900000). V těchto prostorách se těží štěrkopísek ve vzdálenosti cca 85 m jižně od stavebního záměru.

Vzhledem k charakteru stavebního záměru lze negativní vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí vyloučit.



#### d) údaje o zeleni

V rámci projektu stavby byl proveden dendrologický průzkum (část B.3.7) a biologický průzkum území stavby (část B.3.6).

V rámci dendrologického průzkumu byla provedena inventarizace dřevin pro předmětný úsek a byly vytipovány dřeviny rostoucí mimo les navržené ke kácení. Typickými zástupci dřevin v okolí železnic jsou například trnka obecná (*Prunus spinosa*), bez černý (*Sambucus nigra*) a svída krvavá (*Cornus sanguinea*). V okolí zamokřených ploch se nachází porosty mokřadních vrbin s výskytem jak stromových tak křovinných typů vrb, topolů (*Populus nigra*) a olší (*Alnus glutinosa*). Kácení dřevin doporučujeme načasovat mimo vegetační období a mimo období hnízdění ptáků.

V lokalitě byl proveden botanický průzkum, který je součástí biologického průzkumu území stavby. Při tomto průzkumu byla zaznamenána přeslička větevnatá (*Equisetum ramosissimum*), která je podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č.395/1992Sb., v platném znění, řazena mezi druhy ohrožené. Populace přesličky větevnaté byla zaznamenána v blízkosti železniční stanice Milotice nad Bečvou. Jedná se o druh, který se v poslední době poměrně šíří na antropických stanovištích, často právě podél železničních tratí (např. trať Brandýs n.L. – Čelákovice, Ostravsko).

Na porosty mokřadních vrbin, jež jsou solidně vyvinuty mezi osadou Nový Mlýn a Miloticemi nad Bečvou, jsou vázány další vzácnější druhy, např. ostřice nedošáchor (*Carex pseudocyperus*), která dle Červeného seznamu patří mezi druhy vyžadující další pozornost (C4a). Z území mezi železniční tratí a štěrkopískovými jezery jižně od Milotic n.B. je udáván výskyt žebatky bahenní (*Hottonia palustris*), která je dle Vyhlášky 395/1992 Sb., v platném znění, řazena mezi druhy ohrožené (§3) a dle Červeného seznamu mezi druhy ohrožené (C3). Do biotopu tohoto druhu však nebude během posuzovaného záměru zasahováno.

Obdobně jako u jiných železnic či liniových staveb se i zde šíří některé invazní druhy rostlin. Jedná se o celík kanadský (*Solidago canadensis*), slunečnici topinambur (*Helianthus tuberosum*), netýkavku malokvětou (*Impatiens parviflora*), netýkavku žláznatou (*Impatiens glandulifera*), křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), javor jasanolistý (*Acer negundo*), topol kanadský (*Populus x canadensis*), pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*), pětour maloubojný (*Galinsoga parviflora*), turanku kanadskou (*Conyza canadensis*) či turan roční (*Erigeron annuus*). Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné další šíření těchto druhů (zejména na křídlatku) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě vzniku nových ložisek křídlatky japonské tyto okamžitě likvidovat.

Podrobné výsledky botanického průzkumu jsou uvedeny v samostatné části dokumentace B.3.6.

#### e) údaje o záboru ZPF a LPF

Řešeno v kapitole B.1.16 a podrobně v samostatné části B.9. *Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.*

## B.1.4 Koncepce stavby

### a) účel stavby

Předmětem této stavby je odstranění nedostatečných parametrů koleje číslo 1 a 2 na trati Hranice na Moravě – Horní Lideč v úseku Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou-

Železniční trať Hranice na Moravě - Horní Lideč - Púchov (v jízdním řádu pro cestující označená číslem 280 na českém území a 125 na slovenském území) je dvoukolejná elektrizovaná celostátní trať. Trať vede z Hranic přes Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč, dále pak přes státní hranici se Slovenskem do Púchova. Provoz v úseku Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí byl zahájen 1. listopadu 1884, Valašské Meziříčí - Vsetín 1. července 1885, Vsetín - Horní Lideč 21. října 1928 a Horní Lideč - Púchov 2. května 1937.[1] Elektrifikace byla provedena v roce 1960

Aktuální technický stav železničního svršku i spodku, trakčního vedení, ale i propustků, mostů, zabezpečovacího zařízení a silnoproudých rozvodů a zařízení si vyžaduje provedení rozsáhlejších opravných prací. V souvislosti s jejich provedením se počítá se zvýšením stávající traťové rychlosti a odstranění jejich propadů. V rámci stavby se v zastávkách Černotín a Milotice zřizují zabezpečené přechody pro cestující.

Trať je součástí celostátní dráhy, která je zařazena do evropského železničního systému, která rovněž patří do vybrané železniční sítě ČR.

Stávající provozovaná rychlost v celém úseku kolejových úprav je 80km/h

**Cílem stavby** je oprava základních prvků infrastruktury a zvýšení rychlosti, zajištění přechodnosti traťové třídy D4 oprava průjezdných profilů na mostech na VMP3,0 a prostorová průchodnost UIC GC . Navržené práce se týkají především:

- zlepšení jízdního komfortu,
- zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob,
- opravy železničního svršku a spodku včetně odvodnění,
- opravy umělých staveb (mostů a propustků),
- úpravy stávajících nástupišť, a jejich zkrácení na 140m,
- opravy trakčního vedení
- úpravy železničního zabezpečovacího zařízení,
- úpravy sdělovacího zařízení,
- opravy silnoproudých zařízení a rozvodů.

### b) dodržení obecně technických požadavků na výstavbu

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

Týká se pouze nástupišť a nových přechodů, veškeré požadavky uvedené vyhlášky jsou dodrženy. Současný stav se z hlediska bezbariérového užívání staveb podstatně zlepšuje, neboť přechody na nástupiště v zastávkách dosud bezbariérové nejsou, Tento stav napravujeme novými zabezpečenými přechody v Černotíně a v Miloticích.

#### **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**

Netýká se. Jedná se o opravu stávající železniční tratě ve stávající výškové a směrové stopě. Nevyžaduje posouzení architekta nebo urbanisty včetně lokálních úprav stávajících pozemních objektů které nemění vzhled ani charakter stavby.

**d) navržené technické řešení SO a PS**

Stavba je rozdělena z technického, funkčního a prostorového hlediska do 49 logických celků – stavebních objektů, provozních souborů nebo podobjektů. 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.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

**D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení**

**PS 40-28-01 Doplnění SZZ Hranice na Moravě město**

*Stávající stav:*

ŽST. Hranice na Moravě město je vybavené SZZ kategorie 3. dle TNŽ 342620 typu RZZ AŽD 71 s JOP. Kontrolu volnosti zajišťují kolejové obvody KO3500 75Hz.

*Nový stav:*

Typ staničního zabezpečovacího zařízení se stavbou nemění. Předmětem PS je doplnění stávající kabelizace a úprava vazeb SZZ a TZZ. Vnitřní část technologie SZZ zůstává zachována. Indikace a ovládání zůstane zachováno.

**PS 40-28-02 Doplnění SZZ Hustopeče nad Bečvou**

*Stávající stav:*

ŽST. Hustopeče nad Bečvou je vybavené SZZ kategorie 3. dle TNŽ 342620 typu RZZ AŽD 71 s tlačítkovou volbou. Kontrolu volnosti zajišťují kolejové obvody KO4300 275Hz.

*Nový stav:*

Typ staničního zabezpečovacího zařízení se stavbou nemění, bude provedeno doplnění kódování na zhlaví a záhlaví směr Hranice na Moravě město v návaznosti na nově realizované kódování v mezistaničním úseku. Vnitřní část technologie SZZ zůstává zachována.

## **D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení**

### **PS 40-28-03 Oprava TZZ Hustopeče n. B – Hranice n. M. město**

*Stávající stav:*

Mezistaniční úsek Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) AH83 s hradlem a s traťovým souhlasem AB3-82. Vnitřní výstroj KO a TZZ je umístěna v reléových místnostech žst. Hustopeče nad Bečvou, žst. Hranice na Moravě město, zastávka Špičky a zastávka Černotín.

*Nový stav:*

Typ stávajícího TZZ se nemění. Z důvodu zvyšování rychlosti bude proveden posun návěstidel automatického hradla do nových kilometrických poloh. Stávající typ kolejových obvodů (KO 3500 75Hz, úsek 11J a 21J je vybaven KO4300 275Hz) bude nahrazen novým typem KO 75Hz, splňujícím podmínky interoperability, včetně vnější výstroje v rozsahu celého mezistaničního úseku. Nově se uvažuje s rozdělením tratě na 11 kolejových úseků místo stávajících sedmi. Výstroj TZZ zůstane umístěna stejně jako v současném stavu. V celém mezistaničním úseku budou všechna stávající návěstidla nahrazena novými, jedná se o oddílová návěstidla AH, jejich předvěsti a předvěsti vjezdových návěstidel do sousedních dopravních, celkem 12 návěstidel. Vnitřní část technologie TZZ bude umístěna v žst. Hustopeče nad Bečvou, žst. Hranice na Moravě město, zastávka Špičky a zastávka Černotín ve stávajících prostorech, které budou adaptovány. Zřízeny budou nové místnosti pro zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a silnoproud. Bude využito stávající napájení TZZ v Černotíně. Ve Špičkách se zřídí nový napájecí zdroj pro potřebu napájení nových kolejových obvodů. Ve Špičkách a Černotíně budou jako náhradní zdroj baterie. Indikace a ovládání zůstane zachována žst. Hustopeče nad Bečvou a v žst. Hranice na Moravě město. Bude instalováno nové diagnostické zařízení s přenosem údajů na pracoviště údržby.

**Nově instalovaná zabezpečovací zařízení musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC s.o. č. 34 pro uvádění výrobků do provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky.**

### **PS 40-28-03.1 Výstavba PZS v km 12,970**

*Stávající stav:*

Na zastávce Miletice nad Bečvou se nachází služební přechod.

*Nový stav:*

Nově bude vybudované PZS kategorie 3ZBI s celými závory, PZS bude doplněno o signalizaci pro nevidomé. PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. Kolejové úseky budou využity z TZZ, pro anulaci bude použit soubor ASE. Ovládání bude automatické, jízdou železničních vozidel. Technologie PZZ bude umístěna do nové reléové místnosti, která bude zřízena ve stávajícím drážním domku. Indikace a dálkové ovládání nového PZS bude umístěno v žst. Hustopeče nad Bečvou.

**Nově instalovaná zabezpečovací zařízení musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC s.o. č. 34 pro uvádění výrobků do provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky.**

### **PS 40-28-03.3 Výstavba PZS v km 7,970**

*Stávající stav:*

Na zastávce Černotín se nenachází služební přechod.

*Nový stav:*

Nově bude vybudované PZS kategorie 3ZBI s celými závory, PZS bude doplněno o signalizaci pro nevidomé. PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. Kolejové úseky budou využity z TZZ, pro anulaci bude použit soubor ASE. Ovládání bude automatické, jízdou železničních vozidel. Technologie PZZ bude umístěna do stávající reléové místnosti TZZ. Indikace a dálkové ovládání nového PZS bude umístěno v žst. Hustopeče nad Bečvou. PZS bude vybaven kamerovým systémem.

**Nově instalovaná zabezpečovací zařízení musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC s.o. č. 34 pro uvádění výrobků do provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky.**

### **PS 40-28-04 Kódování kolejových úseků**

*Stávající stav:*

V dotčeném úseku jsou jako zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků provozovány paralelní dvoupásové kolejové obvody KO 3500 se stykovými transformátory DT 0,2-1000 a kolejovými přijímači DSŠ-12P.

*Nový stav:*

V rozsahu úprav železničního svršku a s tím souvisejícím zvýšením traťové rychlosti bude zavedeno v úseku Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou a v žst. Hustopeče nad Bečvou (Hranické zhlaví a záhlaví) zajištění přenosu kódu vlakového zabezpečovače. Pro kódování se využijí nové kolejové obvody TZZ. Kódování bude provedeno obousměrně vždy o frekvenci 75Hz pro označení začátku úseku s kódováním bude opatřeno příslušnými nepřenosinými návěstidly dle předpisu SŽDC D1. Pro přenos závislosti ve výběru kódu bude použito nově položeného závislostního kabelu v celém traťovém úseku.

## **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

### **D.2.1. Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů**

#### **PS 40-14-01 Hustopeče n.B. – Hranice n.M. Město, TK**

*Stávající stav:*

V řešeném úseku trati je dálkový kabel DK15 a traťový kombinovaný kabel TTK 8 z roku 1959. Výpichy z TTK jsou ukončeny na závěrech PZVR.

*Nový stav:*

V úseku Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě Město (v rozsahu výkopových prací pro zabezpečovací kabel) bude položen traťový kabel profilu 10XN0,8 jako přípolož k zabezpečovacím kabelům. Stávající VTO nebudou do TK přepojovány. Na zastávkách Špičky a Černotín bude stávající ukončení TTK přemístěno do sdělovací místnosti, kabel bude ukončen na zářezových páscích v 19“ skříní.

### **D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)**

#### **PS 40-14-11 Oprava informačního zařízení**

*Stávající stav:*

V žst. Hustopeče nad Bečvou a na zastávkách Teplice nad Bečvou, Černotín a Špičky je rozhlasové zařízení RRU Inoma, které je ovládáno po metalickém kabelu výpravčím ze žst. Hustopeče nad Bečvou. Ovládání rozhlasu je pouze manuální z telefonního zapojovače v Hustopečích. Na zastávce Milotice nad Bečvou není rozhlas. Informační zařízení s proměnnými informacemi v řešeném úseku trati není instalováno.

*nový stav:*

#### **Rozhlasové zařízení:**

V žst. Hustopeče nad Bečvou bude provedena výměna výkonového zesilovače 100W, na zastávce Milotice bude dodáno nové rozhlasové zařízení kompatibilní se zařízením v řešeném úseku. Na zastávkách Milotice a Černotín bude provedena oprava ozvučení prostor nástupišť, reproduktory budou umístěny na sklopných osvětlovacích stožárech. V žst Hustopeče n.B. a na zastávce Špičky a Teplice n/B se ozvučení se nemění.

Umístění rozhlasového zařízení: žst. Hustopeče – ve stávající uzamykatelné 19“ skříně v dopravní kanceláři, zastávky Milotice, Špičky, Černotín – v budově zastávky, v místnosti společné se zabezpečovacím zařízením, Teplice – beze změny - v bývalé místnosti pokladny.

#### **Informační zařízení s proměnnými informacemi:**

Žst. Hustopeče: bude dodána odjezdová tabule umístěná na výpravní budově a monitor 40“ v čekárně.

Zastávky Milotice, Černotín: je navržena jedna třířádková jednostranná odjezdová tabule s běžícím textem na samostatném sloupu u budovy zastávky situované tak, aby informace byly viditelné i z protějšího nástupiště.

Zastávka Teplice n/B – nástupištní tabule bude umístěna u 1. nástupiště na budově zastávky, na 2. nástupišti bude nástupištní tabule uchycena na konstrukci zastřešení a na stěně v prostoru příchodu k nástupišťům bude instalován monitor v antivandal provedení.

Zvukový hlásič pro nevidomé bude nainstalován u informační tabule jako součást informačního systému.

Dálkové ovládání informačního zařízení: v žst. Hustopeče bude zřízeno pracoviště dálkového ovládání rozhlasového a informačního zařízení. Bude umožňovat manuální a automatické řízení IZ, bude provedena příprava pro napojení na GTN. Ovládání rozhlasového zařízení bude stávající rozšířené o zastávku Milotice, IZ na zastávkách bude ovládáno po metalickém kabelu pomocí modemů Tx/4xEth po traťovém kabelu.

Demontáže, přemístění: v budovách zastávek Černotín, Špičky, Milotice budou provedeny stavební úpravy, rozhlasová ústředna bude přemístěna v rámci stejné místnosti zabezpečovacího zařízení na polici na stěně.

## **E. STAVEBNÍ ČÁST**

### **E.1 Inženýrské objekty**

#### **E.1.1 Kolejový svršek a spodek**

**SO 40 - 17 - 01 t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo), kolejový svršek**

**SO 40 - 17 - 01.1 t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo), kolejový svršek**

*Stávající stav:*

Řešený úsek začíná v km 8,700 (před skalním zářezem Černotínských skal) a končí v km 14,980 (před kolejovou spojkou v žst. Hustopeče nad Bečvou).

Trať je v celém úseku v proměnném podélném sklonu s max. hodnotu 8,18 ‰. Směrově je trať členitá se směrovými oblouky s přechodnicemi s krátkými, či delšími mezipřímými. Poloměry směrových oblouků jsou v rozmezí 397 – 1530 m v koleji A (č. 2) a 401 – 1504 m v koleji B (č. 1).

Traťová rychlost ve směru staničení je 80 km/h

Kolejový rošt je v koleji č. 1 i 2 převážně tvořen z kolejnic tvaru S49 upevněných svřkami ŽS3 a betonových prážců SB6 s rozdělením „e“. Kolejnice jsou svařeny do BK. Železniční svršek byl obnoven v roce 1979, železniční spodek obnoven nebyl. Celkový technický stav trati je velmi špatný. Betonové prážce ve velkém počtu popraskány a jsou v nich částečně vyhnílé dřevěné hmoždinky. Žebrové podkladnice jsou vymačkané, pryžové podložky pod patou kolejnice jsou výrazně zeslabeny a upevnění svřkami ŽS3 je již tak zdeformované, že nezajišťuje správné upnutí paty kolejnice k prážci. V obloucích jsou kolejnice vodícího pásu značně opotřebovány bočním ojetím.

*Nový stav:*

Stávající kolejová pole budou rozřezána po 25 m, vyjmuta, snesena a svezena do jednotlivých železničních stanic, kde budou rozebrána a nevyhovující části uloženy na skládku jako odpad.

Stávající kolejová pole budou nahrazena novými kolejovými poli (kolejnice 60 E2 R350HT, betonové prážce B91S/1, rozdělení „u“). Stávající kolejové lože bude odtěženo a nahrazeno novým šterkovým ložem a zhutněno na úroveň 350 mm pod spodní plochou prážce. Přebytkové kolejové lože bude částečně zrecyklováno a použito do konstrukční vrstvy žel. spodku, příp. na jiné zásypy a obsypy. Bude vytvořen nový profil z nového kolejového lože. Kolejnice budou svařeny do BK prioritně pomocí odtavovacího stykového svařování z dlouhých kolejnicových pásů dl. 75 m. Ve stísněných poměrech bude vždy upřednostněno rozšíření základního profilu kolejového lože při zřízení BK před nutnou šířkou drážní stezky. Bude provedeno nové zajištění prostorové polohy koleje.

Navržené úpravy jsou rozděleny na 2 části – výměna žel. svršku podél nových nástupišť v zast. Černotín a v úseku km 8,700 – 15,000. Protože se zast. Černotín nachází částečně v přechodnici směrového oblouku, bude směrově a výškově upraven celý motiv směrového oblouku. Směrově trasa kopíruje stávající stav a je tvořena směrovými oblouky s lineárními přechodnicemi s poloměry  $R = 396 - 1400$  m. Před vjezdem do žst. Hustopeče n. B. je ve směrovém oblouku rozšířena osová vzdálenost 4,0 m z širší trati na 4,75 m ve stanici. Rozšíření vychází ze stávajícího stavu a je navrženo ve vnitřní koleji č. 2. Niveleta je navržena se

vstřícnými lomy sklonů a je vedena ve stejné výškové úrovni pro obě koleje. Podélné sklony jsou proměnné v rozmezí 0,130 – 6,440 ‰. Lomy sklonů jsou zaobleny parabolickými oblouky s poloměry  $R = 3\,500 - 8\,000$  m.

### Tabulka rychlostí:

Nová traťová rychlost					
úsek		V <sub>100</sub>	V <sub>130</sub>	V <sub>150</sub>	V <sub>k</sub>
od	do	[km/hod]	[km/hod]	[km/hod]	[km/hod]
8,700	9,425	85	90	95	105
9,425	10,400	110	115	120	120
10,400	13,240	120	130	135	140
13,240	13,565	105	105	105	105
13,565	15,000	135	155	160	160

### SO 40 - 17 – 01.2 Výstroj trati

#### Stávající stav:

V řešeném úseku tratě jsou osazeny základní prvky výstroje trati – kamenné (betonové) staničníky, tabule před zastávkou a případně rychlostníky a sklonovníky.

#### nový stav:

V rámci tohoto SO budou zřízeny nové návěsti určující:

- hektometrovou polohu na trati – v lichých hektometrech železobet. staničníkem, v sudých hektometrech plechovými tabulemi na nejbližších stožárech TV°;
- upozornění na vlak blížící se k zastávce (deska s šikmými pruhy)
- sklony koleje při sklonech větších než 5 ‰
- traťovou rychlost – rychlostníky. Rychlostníky budou osazeny pro klasické a vyjmenované soupravy, pro naklápačské soupravy a pro vozidla třídy přechodnosti 3.
- název zastávky/stanice

Nové prvky výstroje trati budou osazeny na samostatné sloupky kotvené přes armovací koš do bet. základu. u rozměrnějších tabulí budou použity dva sloupky.

Návěsti budou zhotoveny z pozinkovaného plechu s reflexní úpravou.

### SO 40 - 16 - 01 t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo), kolejový spodek

### SO 40 - 16 – 01.1 t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo), kolejový spodek

#### Stávající stav:

Těleso železničního spodku je převážně tvořeno náspeem, místy zářezem, či odřezem. Násep se předpokládá z nesoudržných zemin. Drážní příkopy jsou nezpevněné. Část drážních příkopů již neplní svoji funkci. Šterkové lože je ve značné míře znečištěno prolínajícími vrstvami železničního spodku. Nefunkční odvodnění a špatný stav železničního spodku způsobují častou a opakovanou tvorbu rozsáhlých blátivých míst ve šterkovém loži a závady GPK. Vzhledem k celkovému stavu železničního svršku a spodku je jednotlivá výměna vadných částí ekonomicky neefektivní. Stávající stav je nevyhovující a daleko za hranicí své životnosti.



Veškerá křížení dotčeného úseku s pozemními komunikacemi, či vodními toky jsou mimoúrovňová.

#### *Nový stav:*

Stávající těleso železničního spodku bude v nezbytných případech rozšířeno přísypávkou. Rozšíření bude provedeno pouze v mezích hranice pozemku SŽDC. Svahy zemního tělesa delší jak 1 m budou zpevněny geotextilií s ozeleněním. Bude zřízena konstrukční vrstva, příp. zlepšena a přehutněna zemní pláň, která bude provedena v 5% příčném sklonu. U vybraných mostních objektů bude zřízena ZKPP. Drážní příkopy budou pročištěny, příp. zpevněny příkopovými tvárnicemi. Tam, kde se nachází nová hrana zemní pláně za hranicí pozemku SŽDC, a nelze ji tedy odvodnit na stávající terén, bude konstrukční vrstva provedena pouze na pozemku SŽDC a odvodněna pomocí podélného trativodu. Ten bude v předepsaných vzdálenostech vyústěn do stávajícího terénu.

#### **SO 40 - 16 – 01.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba**

Na základě dendrologického průzkumu provedeného na začátku roku 2015 byl vyhodnocena nutnost kácení dřevin z důvodu realizace trakčního vedení a oprav stávajících mostních objektů. Zároveň byl stanoven počet samostatných dřevin a plochy porostů, pro jejichž odstranění bude potřeba požádat příslušnou obec o povolení ke kácení. Pro potřeby záměru bude vykáceno 1 319 m<sup>2</sup> křovin a 27 stromů

### **E.1.2 Nástupiště**

#### **SO 40 - 16 - 02 zast. Černotín, nástupiště**

##### **SO 40 - 16 – 02.1 zast. Černotín, nástupiště**

#### *Stávající stav:*

V zastávce jsou 2 vnější nástupiště délky 240 m. Hlavní koleje A a B jsou tvořeny žel. svrškem typu S49 na betonových pražcích s rozdělením „e“. Krycí desky nástupišť jsou v nevyhovujícím stavu. Výška nástupní hrany nad temenem kolejnic je 350 mm. Krycí desky nástupišť jsou v nevyhovujícím stavu. V zastávce se nachází i služební úrovňový betonový přechod se špatnými rozhledovými podmínkami. Přechody pro pěší tvořené betonovými panely jsou nevyhovující. Přístup na nástupiště u koleje B je mimoúrovňový s využitím silničního nadjezdu. Bezbariérový přístup není zajištěn.

#### *nový stav:*

U obou kolejí budou v rámci opravy nevstřícně navržena vnější nástupiště délky 140 m. Obě nástupiště šířky 2,5 m po obrubník (vzhledem k intenzitě cestujících dostačující) budou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K.

Navrženo bude nástupiště typu SUDOP s konzolovými deskami KS230, z důvodu odvodnění. Přístup na nástupiště bude možný pomocí přístupových chodníků (související SO). K nástupišti u koleje č.1 (směr Valašské Meziříčí) bude přístup možný bezbariérově a urovňově přes zabezpečený přechod nebo mimoúrovňově přes silniční nadjezd a schodiště.

Ukončení nástupišť na odvrácené straně od železničního přechodu bude pomocí služebního schodiště. Ukončení nástupiště bude doplněno o piktogram se zákazem vstupu.

Jako přístřešek pro cestující u koleje č.1 bude sloužit stávající ocelový přístřešek, který bude nadzvednut z důvodu nadvýšení nástupní hrany o 20cm (související SO). Jako přístřešek pro cestující u koleje č.1 bude sloužit stávající objekt., který bude upraven (související SO).

Typ dlažby nástupiště a přístupového chodníku bude sjednocen.

### **SO 40 - 16 – 02.2 zast. Černotín, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující**

#### **Stávající stav:**

Stavba je situována na parcele č. 714. Přístup k objektu zastávky je po stávající účelové komunikaci ve směru od obce. Objekt je rozdělen na dvě části, uzavřenou část ve které se nachází technologie zab. zař, sděl. zař a silnoproudu. Na ní navazuje část, která slouží jako otevřená čekárna. V uzavřené části se nacházejí místnosti záložního zdroje, místnost SSZT a místnost vstupu.

U druhého nástupiště se nachází stávající přístřešek pro cestující. Přístřešek tvoří ocelová konstrukce s výplní ze skla a trapézového plechu.

#### **nový stav:**

Stavební úpravy vycházejí z požadavků technologii, zab. zař, sděl. zař a silnoproudu, které vychází z opravy traťového úseku Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou (úprava kolejového svršku a spodku, umístění nového nástupiště a přechodu pro pěší, ...).

Vlastní stavební úpravy budou prováděny v uzavřené části objektu na půdoryse o rozměrech 4,75 x 6,05 m, světlá výška objektu je 3,0 m. Objekt zastávky je zděný, jednopodlažní, nepodsklepený. Objekt je zastřešen plochou pultovou střechou. Střešní konstrukce je tvořena železobetonovou deskou a je kryta asfaltovými pásy.

Stávající příčky budou vybourány a dispozice bude přeuspořádána dle požadavků technologie. Uzavřený prostor objektu zastávky bude rozdělen novými příčkami a vzniknou tak samostatné místnosti (rozvodna NN, místnost SSTZ a místnost sdělovacího zařízení). Místnosti budou mít samostatný vstup ze strany od kolejiště a nebo z východní fasády.

Na vstupech do technologických místností budou osazeny bezpečnostní dveře v bezpečnostní třídě 4, dveře budou opatřeny přírodními větracími mřížkami s prachovým filtrem.

Přístřešek pro cestující na opačném nástupišti bude demontován, základové konstrukce budou výškově upraveny a přístřešek bude znovu zkompletován na stejném místě. Po osazení bude provedeno nové připojení na el. Soustavu a provedena revize elektro.

Celková zastavěná plocha objektu:	63,52 m <sup>2</sup>
Celkový obestavěný prostor objektu:	266,784 m <sup>3</sup>
Plocha stavebních úprav objektu:	28,61 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor stavebních úprav:	120,162 m <sup>3</sup>

### **SO 40 - 16 - 03 zast. Špičky, nástupiště**

#### **SO 40 - 16 – 03.1 zast. Špičky, nástupiště**

#### **Stávající stav:**

V zastávce jsou 2 vnější nástupiště délky 150 m. Přístup na nástupiště u koleje B je mimoúrovňově. Bezbariérový přístup není zajištěn. Hlavní koleje A a B jsou tvořeny žel. svrškem typu S49 na betonových pražcích s rozdělením „e“. Krycí desky nástupišť jsou v nevyhovujícím stavu. Výška nástupní hrany nad temenem kolejnic je v rozmezí 280 až 330 mm.

*nový stav:*

V zastávce dojde ke zkrácení obou vnější nástupišť o 10 m na délku 140 m. Konstrukce nástupišť zůstane stejná jako byla v původním stavu, s využitím původních panelů. Dojde k vyrovnání nástupní hrany na hodnotu 300 mm nad temenem kolejnice. Pod nástupišti budou nově vybudovány trativody.

**SO 40 - 16 – 03.2 zast. Špičky, úprava budovy zastávky a přístřešku pro cestující**

*Stávající stav:*

Stavba je situována na parcele č. 378. Přístup k objektu zastávky je po stávající účelové komunikaci ve směru od obce. Objekt je rozdělen na dvě části, uzavřenou část ve které se nachází technologie zab. zař, sděl. zař a silnoproudu. Na ní navazuje část, která souží jako otevřená čekárna. V uzavřené části se nacházejí místnosti záložního zdroje, místnost SSZT a místnost vstupu.

*nový stav:*

Stavební úpravy vycházejí z požadavků technologii, zab. zař, sděl. zař a silnoproudu, které vychází z opravy traťového úseku Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou (úprava kolejového svršku a spodku, ...).

Vlastní stavební úpravy budou prováděny v uzavřené části objektu na půdoryse o rozměrech 4,75 x 6,05 m, světlá výška objektu je 3,0 m. Objekt zastávky je zděný, jednopodlažní, nepodsklepený. Objekt je zastřešen plochou pultovou střechou. Střešní konstrukce je tvořena železobetonovou deskou a je kryta asfaltovými pásy.

Stávající příčky budou vybourány a dispozice bude přeuspořádána dle požadavků technologie. Uzavřený prostor objektu zastávky bude rozdělen novými příčkami a vzniknou tak samostatné místnosti (rozvodna NN, místnost SSTZ a místnost sdělovacího zařízení). Místnosti budou mít samostatný vstup ze strany od kolejiště a nebo z východní fasády.

Na vstupech do technologických místností budou osazeny bezpečnostní dveře v bezpečnostní třídě 4, dveře budou opatřeny přírodními větracími mřížkami s prachovým filtrem.

Celková zastavěná plocha objektu:	57,55 m <sup>2</sup>
Celkový obestavěný prostor objektu:	241,71 m <sup>3</sup>
Plocha stavebních úprav objektu:	28,61 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor stavebních úprav:	120,162 m <sup>3</sup>

**SO 40 - 16 - 04 zast. Milotice nad Bečvou, nástupiště**

*Stávající stav:*

V rámci tohoto stavebního objektu budou řešena dvě vnější nástupiště. Stávající nástupiště mají délky 216,3 m a 220,4 m., jsou umístěna přímé na mírném náspu. Přístup je čelní, k nástupišti u kol.č.2 přes přechod.

Současná konstrukce typu SUDOP s výškou cca 350 mm nad T.K. je již nevyhovující.

*Nový stav:*

U obou kolejí jsou navržena vnější nástupiště dl.140 m, vstřícně, ve staničení km 12,972 198 - km 13,112 198.

Nástupiště budou typu SUDOP s nástupní hranou 550 mm nad T.K., ve vzdálenosti 1670 mm od osy koleje a v příčném sklonu 2% směrem od nástupní hrany. Šířka nástupiště bude 2,5 m (vzhledem k intenzitě cestujících dostačující).

Konstrukce bude tvořena konzolovými deskami KS 230, KS 230 V a KS 145 Z na tvárnících Fischer B, úložnými bloky U95 a výplňovými deskami D3.

Zpevněná plocha podél desek, šířky 0,2 m, je tvořena betonovou dlažbou s impregnací tl. 60 mm do lože z drti tl. 30mm. Jako podkladní vrstva bude použita štěrkodrt' fr. 0/32 tl. 150 mm.

V rámci tohoto SO dojde k posunutí stávajících tabulí orientačního systému (název zastávky, směr a číslo koleje) a doplnění orientačního systému.

V rámci tohoto SO nebude zasahováno mimo drážní pozemky

### **E.1.3 Železniční přejezdy a přechody**

#### **SO 40 - 17 - 02 zast. Černotín - přechod pro pěší a zpevněné plochy**

*Stávající stav:*

Stávající přechod přes koleje je proveden z osmi kusů nástupištních panelů uložených do štěrkodrti nízké frakce, tento přechod bude projektem zrušen a nahrazen novým přechodem. Pro přístup k nástupišťům a ke stávající čekárně slouží asfaltová komunikace a ocelové schodiště z blízkého mostu ve směru na Hranice. Ve směru na Hustopeče nad Bečvou pak pouze ocelové schodiště z mostu a vyšlapané stezky bez jakéhokoli zpevnění. Stávající nástupiště jsou typu SUDOP výšky 300 mm nad temeny kolejnic se zkrácenými konzolovými deskami.

*nový stav:*

Nový přechod přes koleje bude odsunut od původního zrušeného přechodu o 14,5 m směrem k Hustopečím nad Bečvou. Nová poloha přechodu bude v km 8,272 dle nového staničení.

Pro přechod bude použita celopryžová konstrukce sestavená z vnitřních a vnějších přejezdových panelů. Přechod přes koleje bude zřízen jako železniční přechod dle ČSN 73 6380. Nový přechod bude umístěn mimo nástupiště, propojení úrovně nástupištních ploch a přechodu bude provedeno chodníkem s osazením nového tří-madlového zábradlí na straně blíže ke kolejím, plnění i funkci zábrany pro přístup do nezabezpečeného prostoru přechodu.

Přechod bude zabezpečen novým signalizačním zařízením. Na pravé straně bude umístěna závora s výstražníkem po pravé straně chodníku a na levé straně bude opět závora s výstražníkem vpravo chodníku doplněna jedním výstražníkem po levé straně chodníku.

Pro přístup k nástupišťům a k přechodu bude vytvořen chodník, kolmý na koleje, šířky 2,00 m, který se na začátku napojí na stávající přílehlou místní komunikaci a je ukončen po překonání přechodu přes koleje a napojení na nástupiště u koleje č.2. Pro přístup ke stávající čekárně bude vytvořen nový chodník š. 1,60 - 3,20 m. Tento chodník je dlouhý asi 21,00m u koleje č 1 a u koleje č. 2 asi 7,20m. Chodník u čekárny a technologické budovy je dále pak prodloužen o asi 6,00m kolem budovy zboku aby bylo umožněno přístupu ke dvěma dveřím. Spád chodníků se pohybuje od 0,5% do 7,0%. Spád ploch nepřekročí 8,33%. U obou chodníků je plocha ukončena u přístupového ocelového schodiště, které je vedené po svahu násypu přílehlého mostu. U napojení na asfaltovou komunikaci je napravo vedle umístěna plocha a výměře cca 31m<sup>2</sup>, které bude vysypána recyklátem.

V případě přechodu se jedná o investiční akci, v případě nástupiště se jedná o opravné práce.

### **SO 40 - 17 - 04 zast. Milotice n. Bečvou - přechod pro pěší a zpevněné plochy**

#### *Stávající stav:*

Stávající přechod přes koleje je proveden z dvanácti kusů nástupištních panelů uložených od šterkodrti nízké frakce, tento přechod bude projektem zrušen a nahrazen novým přechodem. Přechod přes koleje není ve stávajícím stavu nijak zabezpečen a není mu ani přiřazeno identifikační označení.

Pro přístup k nástupišťům a ke stávající čekárně slouží pouze vyšlapané stezky bez jakéhokoliv zpevnění. Stávající nástupiště jsou typu SUDOP výšky 300 mm nad temeny kolejnic se zkrácenými konzolovými deskami.

#### *Nový stav:*

Nový přechod přes koleje bude odsunut od původního zrušeného přechodu o 7,5 m směrem k Hustopečím nad Bečvou. Nová poloha přechodu bude v km 12,964 dle nového staničení.

Pro přechod bude použita celopryžová konstrukce sestavená z vnitřních a vnějších přejezdových panelů. Přechod přes koleje bude zřízen jako železniční přechod dle ČSN 73 6380. Nový přechod bude umístěn mimo nástupiště, propojení úrovně nástupištních ploch a přechodu bude provedeno chodníkem s osazením nového tří-madlového zábradlí na straně blíže ke kolejím, plnění i funkci zábrany pro přístup do nezabezpečeného prostoru přechodu.

Přechod bude zabezpečen novým signalizačním zařízením. Na pravé straně bude umístěna závora s výstražníkem po pravé straně chodníku a na levé straně bude opět závora s výstražníkem vpravo chodníku doplněna jedním výstražníkem po levé straně chodníku.

Pro přístup k nástupišťům a k přechodu bude vytvořen chodník, kolmý na koleje, šířky 2,00 m, který se na začátku napojí na stávající přilehlou místní komunikaci a je ukončen po překonání přechodu přes koleje a napojení na nástupiště u koleje č.2. Pro přístup ke stávající čekárně bude vytvořen nový chodník š. 2,00 m a délky 8,60 m. U vstupu do budovy bude osazena pásová vpust délky 2,00 m, která bude zaústěna do stávající šachty vedle budovy. Z hlavního chodníku vedeného přes přechod odbočují přístupové chodníky k nástupišťům u koleje č.1 a 2. Oba tyto chodníky jsou délky 7,00 m, šířka chodníku k nástupišti u koleje č. 1 je 1,50 m (ve spádu cca 8,0%) a šířka chodníku k nástupišti u koleje č. 2 je 2,20 m (ve spádu cca 8,2%). Podél nových nástupišť budou v délce 9,00 m vytvořeny seřazovací prostory v šířce 3,50 m u nástupiště koleje č. 2 a šířky 3,0 m u nástupiště koleje č. 1.

V případě přechodu se jedná o investiční akci, v případě nástupiště se jedná o opravné práce.

### **E.1.4 Mosty, propustky, zdi**

#### **SO 40-19-08 Propustek v km 8,873 – zrušení**

*Stávající stav:*

Propustek v ev. km 8,873 je v širé trati a byl postaven v roce 1937. Propustek se nachází v nejnižším místě a není z něj možnost odtoku. Betonový trubní propustek DN800 je ukončen na obou stranách svislými betonovými čely. Propustek je silně zanesen.

*Nový stav:*

Propustek bude zrušen – nachází se v depresi a není z něj možnost odtoku vod. Vlevo se nachází skalní zářez a vpravo se nachází terén nad úrovní kolejového roštu.

Trouba bude odstraněna a prostor bude vyplněn betonem po úroveň žel. spodku.

#### **SO 40-19-09 Propustek v km 9,343**

*Stávající stav:*

Propustek v ev. km 9,343 v širé trati převádí žel. trať přes inundaci. Propustek byl postaven v roce 1936. Propustek prošel v roce 2006 opravou, kdy byly provedeny sanační práce a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen.

Nosná konstrukce je ocelobetonová deska tl. 0,19m působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované kolejnice délky 2600mm po 150mm. Kolejnice jsou uloženy na zabetonovanou kolejnici v úložném prahu. Propustek je kolmý o světlosti 2,0m a volné výšce pod propustkem 1,52m. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Šířka původní NK je 8,75m.

Římasy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,8m vpravo i vlevo založený na vlastní opěře a základu. (čela byly k opěře přibetonovány) Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 10,35m.

Na podhledu NK je lokálně odprýsknutý beton. Propustek je bez závad.

*Nový stav:*

Propustek je již po opravě. V rámci stavby bude provedena pouze nová izolace a provedení drenáže za rubem opěr. Spodní stavba a nosná konstrukce bude pouze lokálně sanována. Kolem křidel bude provedeno opevnění kamennou dlažbou. Koryto bude bez úprav.

Propustek vyhoví na přechodnost D4/105.

#### **SO 40-19-12 Propustek v km 10,120**

*Stávající stav:*

Propustek ev.km 10,120 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10192307.

Jedná se o přesýpaný propustek z roku 1939 – ŽB kolmá deska tl.0,21m o světlosti 1,0m působící jako prostý nosník. Volná výška pod propustkem je 0,97m. Ukončení je svislým betonovým čelem, spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem a základy. Šířka NK je 11,320m. Koryto toku je suché.

Beton spodní stavby a nosné konstrukce je porostlý vegetací, lokálně vydrolený. Přes římsu se vysypává zemní těleso.

#### *Nový stav*

Na základě diagnostického průzkumu bude provedena výměna NK. Vybourána bude stávající NK vč. ÚP. Na ponechanou opěru bude provedena nová ŽB deska s ÚP. Kotvení bude vlepeným trnem. Ozub nebude prováděn, uložení bude na vrubový kloub - propustek poté bude fungovat jako rozepřený. Na desku bude poté provedena nová izolace a tvrdá ochrana. Nová křídla budou ŽB monolitická - svahová, tvaru „U“ a budou plynule navazovat na opěry. Ponechaná spodní stavba bude poté sanována. Opevnění kolem spodní stavby bude kamennou dlažbou do betonu.

Koryto bude bez úprav.

### **SO 40-19-13 Propustek v km 10,415**

#### *Stávající stav:*

Propustek v ev. km 10,415 v širé trati převádí žel. trať vodní tok ID 10192103 (potok Hůrka).

Propustek byl postaven v roce 1939 a v roce 2006 prošel opravou, kdy byly provedeny sanační práce a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen. Nosná konstrukce je ocelobetonová deska tl. 0,17m působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované kolejnice délky 1500mm po 270mm. Kolejnice jsou uloženy na zabetonovanou kolejnici v úložném prahu. Propustek je kolmý o světlosti 1,0m a volné výšce pod propustkem 0,5m. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Šířka původní NK je 8,70m. Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,8m vpravo i vlevo založený na vlastní opěře a základu. (čela byly k opěře přibetonovány) Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 10,30m.

#### *Nový stav:*

Vzhledem ke špatnému stavu spodní stavby a nemožnosti její sanace (z důvodů světlé výšky pod NK) bude původní část NK a SS (mezi dobetonovanými čely) odstraněna a nahrazena novou ŽB monolitickou rámovou konstrukcí o stejné světlosti, která bude plynule napojena na ponechané čela. Na desku bude poté provedena nová izolace a tvrdá ochrana. Opevnění bude kamennou dlažbou do betonu. Průtočný profil bude zachován.

### **SO 40-19-14 Propustek v km 10,643 – zrušení**

#### *Stávající stav:*

Propustek v ev. km 10,643 v širé trati byl postaven v roce 1936. Nosná konstrukce je ocelobetonová deska tl. 0,17m působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované kolejnice délky 1500mm po 270mm. Kolejnice jsou uloženy na zabetonovanou kolejnici v úložném prahu. Propustek je kolmý o světlosti 1,0m. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Šířka NK je 8,70m.

Propustek je zcela zanesen a je nefunkční.

**Nový stav:**

Propustek bude zrušen bez náhrady. Na obou stranách je za propustkem terén nad nebo v úrovni kolejového roštu.

Bude odbourána NK a SS do úrovně nového žel. spodku a poté bude prostor vyplněn betonem.

**SO 40-19-15 Propustek v km 10,843**

**Stávající stav:**

Propustek ev.km 10,843 v širé trati převádí žel. trať přes inundaci.

Jedná se o přesýpaný propustek z roku 1939 – ŽB kolmá deska tl.0,21m o světlosti 1,0m působící jako prostý nosník. Volná výška pod propustkem je 0,99m. Ukončení je svislým betonovým čelem, spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem a základy. Šířka NK je 11,610m.

Beton spodní stavby a nosné konstrukce je porostlý vegetací, lokálně vydrolený. Přes římsu se vysypává zemní těleso. Koryto se suché.

**nový stav:**

Na základě diagnostického průzkumu bude provedena výměna NK. Vybourána bude stávající NK vč. ÚP. Na ponechanou opěru bude provedena nová ŽB deska s ÚP. Kotvení bude vlepeným trnem. Ozub nebude prováděn, uložení bude na vrubový kloub - propustek poté bude fungovat jako rozepřený. Na desku bude poté provedena nová izolace a tvrdá ochrana. Nová křídla budou ŽB monolitická - svahová, tvaru „U“ a budou plynule navazovat na opěry. Ponechaná spodní stavba bude poté sanována. Opevnění kolem spodní stavby bude kamennou dlažbou do betonu.

Koryto bude bez úprav.

**SO 40-19-16 Propustek v km 11,019**

**Stávající stav:**

Propustek v ev. km 11,090 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10190899.

Propustek byl postaven v roce 1936. Betonový trubní propustek DN600 je ukončen na vtoku i výtoku kolmým betonovým čelem s římsou. Šířka propustku je 14,26m. Výška přesypávky je 2,43m.

Propustek je zanesený, porostlý vegetací, přes římsu se vysypává zemní těleso. Koryto je suché.

**nový stav:**

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nový propustek bude z důvodů špatných odtokových poměrů tvořit ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku šikmým čelem.

Trouba bude výškově přizvednuta tak, aby nedocházelo k jejímu zanášení. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.



### **SO 40-19-17 Most v km 11,353**

#### *Stávající stav:*

Most v ev. km. 11,353 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10201006.

Most byl postaven v roce 1936 a v roce 2005 prošel opravou, kdy byly provedeny sanační práce, nová mostní izolace vč. ochrany a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen. Most je jednopolový šikmý (65°) o kolmé světlosti 3,96m a šikmé 4,66m. Volná výška je 1,4m.

Nosná konstrukce je ocelobetonová deska působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované válcované nosníky I340d po 365mm. Celková tl. desky je 430mm, délka nosníků je 4,96m. Nosníky jsou uloženy na ocelové desky. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Most je šikmý a půdorysně zalomený o kolmé světlosti 3,96m a 3,99m. Levá část mostu je kolmá, pravá je šikmá, půdorysně zalomení na hraně levé a pravé části. Šířka původní NK je 8,38m.

Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené, v levé koleji kolejnice S49 na dřevěných pražcích. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,68 vlevo a 0,8m vpravo založený na vlastní opěře. Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 9,86m.

Na nosné konstrukci jsou lokální průsaky s výluhy. Deska je lokálně popraskaná. Opěry jsou popraskané s prosakující vodou a postupnými výluhy. Lokálně je beton vydrolen. Spodní stavba je místy porostlá vegetací.

Římsové nosníky jsou bez závad.

#### *nový stav:*

Na mostě nelze zajistit kolejové lože. Stávající tloušťka KL pod pražcem je 78mm. V novém stavu by byla tloušťka menší než 5 mm (v novém stavu je větší výška sestavy kolejového roštu a větší převýšení z důvodů zvýšení rychlosti). Spodní hranu NK nelze snížit, protože stávající kapacita mostního otvoru je nevyhovující a další zmenšení není přípustné. Niveletu nelze zvýšit kvůli pojezdne výšce přilehlého silničního nadjezdu (podjezdná výška silničního nadjezdu je už ve stávajícím stavu nevyhovující). Z těchto důvodů je navrhována přestavba NK na NK s přímým upevněním kolejí.

Nová NK bude ŽB monolitická deska s úložnými prahy a uložením na ozub. Výška spodní hrany NK bude zachována. Kolejnice bude uchycena schváleným systémem přímého upevnění (např. DFF300). Přechodové oblasti budou tuhostně rozfázovány a zesíleny ztužujícími kolejnicemi.

Stávající zábradlí bude demontováno a znovu použito. Spodní stavba bude zachována a lokálně sanována. Opevnění bude pouze kolem křídel. Koryto bude bez úprav.

### **SO 40-19-18 Propustek v km 11,560**

#### *Stávající stav:*

Propustek v ev. km 11,560 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok. ID 10203634

Propustek byl postaven v roce 1939. Nosná konstrukce je žb deska tl. 0,25m působící jako prostý nosník. Propustek je kolmý o světlosti 1,0m a volné výšce pod propustkem 1,4m. Ukončení je svislým betonovým čelem, spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem a základy. Šířka NK je 14,0m. Výška přesypávka je min. 2,0m.

Beton spodní stavby a nosné konstrukce je porostlý vegetací, lokálně vydrolený. Přes římsu se vysypává zemní těleso.

*nový stav:*

Na základě diagnostického průzkumu bude provedena výměna NK. Vybourána bude stávající NK vč. ÚP. Na ponechanou opěrou bude provedena nová ŽB deska s ÚP. Kotvení bude vlepeným trnem. Ozub nebude prováděn, uložení bude na vrubový kloub - propustek poté bude fungovat jako rozepřený. Na desku bude poté provedena nová izolace a tvrdá ochrana. Nová křídla budou ŽB monolitická - svahová, tvaru „U“ a budou plynule navazovat na opěry. Ponechaná spodní stavba bude poté sanována. Opevnění kolem spodní stavby bude kamennou dlažbou do betonu.

Koryto bude bez úprav.

### **SO 40-19-19 Propustek v km 12,041**

*Stávající stav:*

Propustek v ev. km 12,041 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10194367 (Milotický potok).

Propustek byl postaven v roce 1936. Jedná se o půlkruhovou betonovou klenbu tl. 0,5m o světlosti 2,0m. Volná výška pod propustkem je 1,65m. Spodní stavba je masivní, betonová. Na obou stranách je klenba ukončena kolmým čelem. Výška přesypávky je 0,85m. Šířka původní klenby je 8,15m. V roce 2006 byl propustek rozšířen o nové čela šířky 0,8m, které byly přibetonovány před původní čela. Celková šířka klenby je 10,55m. Na výtoku se nachází na čele dřevěný záklop sloužící jako zpětná klapa (ochrana před povodněmi). Na vtoku se nachází ocelové potrubí na konzolách kotvených do čela.

Vnitřní (původní) část klenby obsahuje velké množství trhlin, průsaků a výluh. Trhliny jsou jak podélné, tak příčné, velikosti až několika centimetrů. Hlavní trhlina je v cca polovině šíři mostu a vede přes celou klenbu. Beton degraduje, místy vydrolený.

Koryto je suché

*nový stav:*

Z propustku bude odstraněn kolejový rošt, lože vč. zásypu a vnitřní část klenby (původní část) bude vybourána. Nové čela budou ponechány. Nová nosná konstrukce bude stejného tvaru a umístění jako stávající a bude plynule napojena na ponechané čela – průtočná plocha bude beze změny. Nová klenba bude ŽB monolitická a bude spojena vlepenými trny s ponechanými částmi propustku (do čel). Na klenbu bude poté provedena nová hydroizolace vč. ochrany, zásyp a nový žel. svršek. Vnitřní část klenby bude bez dilatace, původní část vč. nové bude jeden celek.

Zábradlí, římsy, potrubí, konzoly, dřevěný záklop bude bez úprav. Kolem čel bude proveden pás šířky 0,5m z kamenné dlažby do betonu.

Prostorová poloha a tvar propustku bude beze změny.

### **SO 40-19-20 Propustek v km 12,533**

*Stávající stav:*

Propustek v ev. km 12,533 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10187567.

Propustek byl postaven v roce 1933. Betonový trubní propustek DN1000 (osmihranná trouba) je ukončen na vtoku i výtoku kolmým betonovým čelem s římsou. Šířka propustku je 14,00m. Výška přesypávky je 2,32m. Na výtoku byla provedena oprava čela s doplněním o zpětnou klapu a zpevněním z kamenné dlažby do betonu.

Propustek je porostlý vegetací, přes římsu se vysypává zemní těleso. Na vtoku je betonové čelo zdegradované.

*nový stav:*

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nová trouba bude shodných rozměrů a ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku svislými průčelními zídками.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

Protipovodňová opatření na výtokové straně (zpětná klapa na čelní zídce) zůstanou zachována.

## **SO 40-19-22 Most v km 13,379**

*Stávající stav:*

Most v ev. km. 13,379 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10201006.

Most byl postaven v roce 1936 v roce 2009 prošel opravou, kdy byly provedeny sanační práce, nová mostní izolace vč. ochrany a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen. Most je jednopolový, kolmý o světlosti 3,0m a volné výšce 1,15m.

Nosná konstrukce je ocelobetonová deska působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované válcované nosníky I280d po 440mm. Celková tl. desky je 310mm, délka nosníků je 3,70m. Nosníky jsou uloženy na ocelové desky. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a kolmými křídly. Most je kolmý o světlosti 3,0m. Šířka původní NK je 8,75m.

Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,54 vlevo a 0,71m vpravo založený na vlastní opěře. Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 10,00m.

Na nosné konstrukci jsou mírné průsaky. Opěry jsou popraskané, v dolní části opěr je vypadlá omítka (původní sanace).

*nový stav:*

Na mostě nelze zajistit kolejové lože. Stávající tloušťka KL pod pražcem je 150mm. V novém stavu by byla tloušťka menší než 5 mm (v novém stavu je větší výška sestavy kolejového roštu vč. použití bet. pražců namísto dřevěných a větší převýšení z důvodů zvýšení rychlosti). Spodní hranu NK nelze snížit, protože stávající kapacita mostního otvoru je nevyhovující a další zmenšení není přípustné. Niveletu nelze zvýšit kvůli pojezdové výšce přilehlého silničního nadjezdu (podjezdná výška silničního nadjezdu je už ve stávajícím stavu nevyhovující). Z těchto důvodů je navržena přestavba NK na NK s přímým upevněním kolejí.

Nová NK bude ŽB monolitická deska s úložnými prahy a uložením na ozub. Výška spodní hrany NK bude zachována. Kolejnice bude uchycena schváleným systémem přímého

upevnění (např. DFF300). Přechodové oblasti budou tuhostně rozfázovány a zesíleny ztužujícími kolejnicemi.

Stávající zábradlí bude demontováno a znovu použito. Spodní stavba bude zachována a lokálně sanována. Sanace na styku opěry a koryta bude provedena betonem s vlepenými trny a kari sítí. Opevnění bude pouze kolem křídel. Koryto bude bez úprav.

#### **SO 40-19-23 Propustek v km 13,727**

*Stávající stav:*

Propustek v ev. km 13,727 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10192495.

Propustek byl postaven v roce 1936 a v roce 2006 prošel opravou, kdy byly provedeny sanační práce a zhotovení nových čel s římsami a zábradlím, čímž byl most rozšířen.

Nosná konstrukce je ocelobetonová deska tl. 0,19m působící jako prostý nosník. Jedná se o zabetonované kolejnice délky 2600mm po 200mm. Kolejnice jsou uloženy na zabetonovanou kolejnici v úložném prahu. Propustek je kolmý o světlosti 2,0m a volné výšce pod propustkem 2,25m. Spodní stavba je masivní-tížná, s betonovými opěrami, úložným prahem, základy a svahovými křídly. Šířka původní NK je 8,70m.

Římsy jsou železobetonové, zábradlí ocelové třímadlové z uhlíků, kolejové lože je průběžné – uzavřené. Římsa je provedena jako samostatná konstrukce / římsový nosník šířky 0,8m vpravo i vlevo založený na vlastní opěře a základu až za svahovým křídlem. Celková šířka NK vč. římsových nosníků je 10,30m. Na pravé straně je ocelové potrubí na konzolách kotvených do čela.

Na podhledu NK jsou lokální průsaky a výluhy, zvláště na styku nové římsového nosníku a původní desky. Lokálně chybí krycí vrstva a je obnažen ocelový nosník, který koroduje. Dále zatéká na opěry v místě uložení desky na opěry.

*nový stav:*

Propustek je již po opravě. V rámci stavby bude provedena pouze nová izolace a provedení drenáže za rubem opěr. Spodní stavba a nosná konstrukce bude pouze lokálně sanována. Kolem křídel bude provedeno opevnění kamennou dlažbou. Koryto bude bez úprav.

Propustek vyhoví na přechodnost D4/160.

#### **SO 40-19-24 Propustek v km 14,160**

*Stávající stav:*

Propustek v ev. km 14,160 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10205813.

Propustek byl postaven v roce 1936. Betonový trubní propustek DN1000 (osmihranná trouba) je ukončen na vtoku i výtoku kolmým betonovým čelem s římsou. Šířka propustku je 11,79m. Výška přesypávky je 1,64m.

Propustek je porostlý vegetací, přes římsu se vysypává zemní těleso, čela degradují.

*nový stav:*

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nová trouba bude shodných rozměrů a to ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku šikmými čely.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

#### **SO 40-19-25 Propustek v km 14,968**

*Stávající stav:*

Propustek v ev. km 14,968 v širé trati převádí žel. trať přes vodní tok ID 10197431 (Loučský potok).

Propustek byl postaven v roce 1936. Železobetonový trubní propustek DN800 je ukončen na vtoku i výtoku kolmým betonovým čelem s římsou. Šířka propustku je 9,82m. Výška přesypávky je 0,97m.

Propustek je porostlý vegetací, přes římsu se vysypává zemní těleso. Koryto je suché  
*nový stav:*

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nový propustek bude z důvodů špatných odtokových poměrů tvořit ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončené na vtoku i výtoku svislými průčelními zídkami.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

#### **SO 40-01-12 Silniční nadjezd km 11,336 - úprava zábran proti dotyku**

*Stávající stav:*

Silniční nadjezd je umístěn u nástupiště ve stanici Špičky. Je opatřen vodorovnými protidotykovými zábranami a silničním zábradelním svodidlem. Ze spodní části jsou umístěny odrazné tyče. Nadjezd je majetkem Správy silnic Olomouckého kraje.

*nový stav:*

Vodorovné protidotykové zábrany budou demontovány a nahrazeny novými svislými protidotykovými zábranami s plnou výplní do výšky zábradlí a utěsněním u římsy dle ČSN 736223. Zábrany budou umístěny z venkovní strany zábradelního svodidla. zábradelní svodidlo bude zachováno.

#### **SO 40-01-13 Silniční nadjezd km 13,403 - úprava zábran proti dotyku**

*Stávající stav:*

Silniční nadjezd je umístěn za stanicí Milotice směrem k Hustopečím nad Bečvou. Je opatřen novými protidotykovými svislými zábranami s plnou výplní do výšky zábradlí. Zesponu jsou umístěny odrazné tyče nad trolejemi. Nadjezd je majetkem obce Milotice.

Nadjezd je ve výškovém zakružovacím oblouku, zábrany jsou vodorovné. Vyjma vzdálenosti spodního profilu od římsy splňují zábrany současně platné normy a předpisy.

*nový stav:*

Svislé protidotykové zábrany budou zachovány a budou ve spodní části pouze doplněny zatěsněním tak, aby bylo zabráněno dotyku vodního paprsku s trolejemi (mostovka nadjezdu je spádována střežovitě na obě strany).

## **E.2 Pozemní stavební objekty**

### **E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)**

#### **SO 40-15-01 Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, úprava budovy v zast. Milotice**

*Stávající stav:*

Jedná se o jednopodlažní částečně podsklepený objekt se sedlovou střechou. Objekt voří dvě samostatné části. První část je provozní a jsou v něm situovány místnosti čekárny, dopravní kanceláře, WC a předsiňky WC. V navazující části objektu se nachází bytová jednotka (ložnice, obývací pokoj, kuchyně, koupelna, WC, chodba, sklad).

Objekt zastávky je zděný se sedlovou střechou. Stropní konstrukce a konstrukce krovu je dřevěná. Střešní krytina je plechová imitace tašek.

*nový stav:*

V prostoru stávající čekárny a dopravní kanceláře budou zřízeny prostory pro technologii zab. zař, sděl. zař a silnoproud. Budou upraveny stávající příčky a přeřesena dispozice objektu. Vstupní dveře do objektu budou vyměněny za bezpečnostní dveře s větší šířkou. Okna budou velikostně upravena.

Nosná stěna, oddělující stávající dopravní kancelář (v novém stavu místnosti pro zab. zař a sděl. zař) a bytu, bude doplněna předsazenou sádkokartonovou stěnou. Tato konstrukce splní požadavky na akustickou neprůzvučnost a tepelně technické vlastnosti.

Vstup kabelů bude přes venkovní kabelovou šachtu a přes základové konstrukce, které budou upraveny.

Součástí stavebních úprav bude i vybudování nové elektroinstalace v této části objektu a větrání a vytápění. Vytápění bude provedeno elektrickými přímotopy (místnosti budou temperovány na 10°C).

Celková zastavěná plocha objektu: 125,85 m<sup>2</sup>

Zastavěná plocha sta. úprav: 35,87 m<sup>2</sup>

Upravovaný obestavěný prostor: 128,98 m<sup>3</sup>

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

#### **SO 40-15-02 Teplice n. Bečvou - Hustopeče n. Bečvou, přístřešky pro cestující v zastávce Milotice**

*Stávající stav:*

Ve stávajícím stavu je ve stávajícím objektu zastávky čekárna pro cestující. Tato čekárna bude zrušena a nahrazena přístřešky pro cestující na nástupišťích.

*Nový stav:*

Na základě potřeby zřízení nového krytého přístřešku pro cestující, namísto prostoru čekárny ve stávajícím objektu zastávky (která bude využita pro technologická zařízení), dojde k situování dvou prefabrikovaných typových přístřešků ve vhodné poloze (cca km 13,325) vůči nově

navrženému nástupišti a přístupovému chodníku k nástupišti. Přístřešky pro cestující jsou dimenzovány na požadovaný počet cestujících.

Jsou navrženy přístřešky tvaru 2x U na každém nástupišti. Přístřešky budou provedení antivandal s monolitickými stěnami a se sedlovou střechou. Konstrukce střechy bude tvořena dřevěnou konstrukcí. Střešní krytina bude provedena z vláknocementových šablon. Střešní žlaby jsou navrženy nástřešní s chrličem. Pod chrličem budou instalovány vsakovací šachty průměru 800 mm z betonových zkruží.

Přístřešek bude doplněn o mobiliář (sedáky, nástěnka na informace pro cestující, odpadkový koš, ...).

Celková zastavěná plocha objektu: 6,94 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor objektu: 167,18 m<sup>3</sup>

### **E.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **E.3.1 Trakční vedení**

##### **SO 40-01-01 Teplice n. Bečvou – Hustopeče n. Bečvou, úprava trakčního vedení**

###### *Popis stávajícího stavu*

Na trati č. 308 je v současné době v provozu stejnosměrná trakční soustava 3kV DC provedená typovou sestavou „J“. Trakční vedení (TV) bylo postaveno v roce 1957-1960.

**Doposud neproběhla celková oprava tohoto úseku.** Trakční vedení procházelo pouze opravnými pracemi. Opravné práce TV jsou řešeny pouze v rámci staveb rekonstrukcí kolejí a po dílčích úsecích. **Celkový stav stávajícího systému TV je v horizontu 5-10 let neprovozuschopný a hrozí havarijní stav.**

Na dotčeném úseku Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo) proběhly v předchozích letech stavby rekonstrukčních a opravných prací v km cca 8,300 – 12,600.

###### *Popis nového stavu:*

Se správcem trakčního vedení bylo dohodnuto, že rozsah oprav trakčního vedení bude uvažován s respektováním zadávacích podmínek v profesi „Trakční vedení“ výše uvedené stavby. V zásadě se jedná o kompletní výměnu trakčních podpěr, systémů trakčního vedení a zesilovacího vedení v km cca 12,340 – 15,000 traťového úseku Hranice na Moravě město – Hustopeče nad Bečvou. V oblasti zastávky Černotín v km cca 7,785 po km 8,140 budou postaveny nové podpěry. Vodiče v tomto úseku (km 7,785-8,140) budou zachovány stávající s převěšením na nové podpěry. Od žkm 8,140 po žkm 12,600 budou zachovány stávající podpěry trakčního vedení včetně vodičů nosných lan a trolejových drátů. Kilometrické polohy jsou určeny jednak rozsahem úprav kolejového svršku a jednak již provedenými opravnými pracemi v profesi trakčního vedení. Níže jsou uvedeny zásady pro návrh nového trakčního vedení, na kterých se projektant dohodl se správcem trakčního vedení.

Prostorové uspořádání trakčního vedení pod umělými stavbami musí vyhovovat průjezdnému průřezu železniční trati, vzdušným vzdálenostem odvozených od napěťové soustavy a výšce trolejového vodiče (min. 5100mm nad TK).

V místech, kde nelze dosáhnout nebo nelze provést ochranu před dotykem živých částí TV předepsanou vzdáleností, je nutné provést jiným způsobem, například zábranou.

Trakční vedení bude konstruováno pro výhledovou maximální rychlost v hlavních dopravních kolejích 130 km/hod., s přídatnými lany.

Řešení změny výšky troleje na lomech nivelety koleje a pod mostními konstrukcemi bude navrženo ve smyslu čl. 5.10.3. ČSN EN 50 119 ed.2, tabulka 11

Systémy TV budou kompenzovány při zásadě plné kompenzace pro hlavní dopravní koleje. Hlavní koleje budou trolejované svislou řetězovkou, plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 15 kN bez přídatných lan. Průřezy vodičů jsou pro trolejový drát 150 mm<sup>2</sup> Cu a nosné lano 120 mm<sup>2</sup> Cu.

V hlavních sestavách bude navrženo kotvení v poměru 1:3 pomocí kladkostroje s rohatkou.

V celém opravovaném úseku je uvažováno s lanem zesilovacího vedení 1x 120mm<sup>2</sup> Cu. V místech traťového úseku, kde již došlo k opravě TV a zůstalo zachováno zesilovací vedení typu 1x 240mm<sup>2</sup> AlFe 6, bude toto z důvodu jednotnosti nahrazeno taktéž lanem 1x 120mm<sup>2</sup> Cu.

### **E.3.6 Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOO**

#### **SO 40-04-01 t.ú. Teplice nad Bečvou (mimo) - Hustopeče nad Bečvou (mimo), přeložky kabelového rozvodu 6 kV**

*stávající stav:*

Součástí silnoproudých rozvodů v dotčeném úseku je napájení zabezpečovacího zařízení z rozvodu energetického napájení realizovaného kabelovým vedením 6 kV včetně staničních a traťových trafostanic (NZZ 6 kV). Toto energetické napájení je již po rekonstrukci.

*nový stav:*

Stavební objekt řeší přeložky zemního kabelového vedení 6kV pro napájení zabezpečovacího zařízení v daném úseku, které bude nutno provést z důvodu jeho kolize se stavebními pracemi při výměně železničního spodku a úpravách nástupišť. Kabel vn 6 kV v místech stavebních prací na kolejovém spodku, který nebude mít dostatečné krytí bude přeložen do nové polohy.

#### **SO 40-06-01 zast. Černotín, úprava venkovního osvětlení**

*stávající stav:*

Venkovní osvětlení zastávky je původní a je provedeno pomocí výbojkových svítidel umístěných na stávajících perónních stožárcích (16ks). Stav stožárků a svítidel je odpovídající době zřízení a již nesplňuje předepsané normové požadavky a hodnoty.

*nový stav:*

Bude provedena výměna stávajícího osvětlení nástupišť zastávky. Osvětlení bude zajištěno sklopnými stožárky výšky 6m osazenými svítidly LED a bude ovládáno ručně (místně) nebo automaticky přes soumrakový spínač v kombinaci se spínacími astrohodinami pro možnost jeho vypnutí v době, kdy na zastávce nezastavují vlaky, tj. v době delšího dopravního klidu. Osvětlení přístupových cest (schodů) na nástupiště zastávky v obou směrech bude řešeno sklopnými stožárky o výšce 6m. Ukolejnění stávajících osvětlovacích stožárků bude zrušeno a nové OS budou umístěny mimo prostor ohrožení trakčním vedením (dále jen POTV). Umístění OS vůči stávajícímu systému TV posoudí z pohledu ukolejnění odborný projektant TV. Projektant provede posouzení řešení vůči platným normám ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. V rámci projektu bude zpracována úprava schématu KSU a TP. Pozn. – zastávka **má** na přípojce NN oddělovací transformátor.



### **SO 40-06-02 zast. Černotín, úprava rozvodů nn**

*stávající stav:*

Stávající přípojka NN do budovy zastávky je po rekonstrukci vč. elektroměrového rozváděče RE. Venkovní kabelové rozvody NN jsou původní a je nutné je vyměnit. Veškerá elektroinstalace zastávky je napojena z rozváděče R1, který je v havarijním stavu.

*nový stav:*

Stávající nadzemní přípojka nn pro zastávku z distribuční sítě zůstane zachována. Bude provedena výměna stávajícího vnitřního rozváděče R1 v budově zastávky, který bude nově rozdělen na část RO (osvětlení) a část Rinst (stávající silové rozvody). Rozvaděč bude RH, který bude společný. Jednotlivé vývody pro SSZT, TUDC, osvětlení budou samostatně odměřeny. V novém rozváděči bude ponechána prostorová rezerva pro budoucího osazení PLC pro dálkové ovládání osvětlení. Dále bude provedena výměna přechodové (svorkovnicové) kabelové skříně KS na fasádě budovy zastávky, ze které je v současnosti stávající osvětlení napojeno.

### **SO 40-06-03 zast. Špičky, úprava venkovního osvětlení**

*stávající stav:*

Venkovní osvětlení zastávky je původní a je provedeno pomocí výbojkových svítidel umístěných na stávajících perónních stožárcích (16ks). Stav stožárků a svítidel je odpovídající době zřízení a již nesplňuje předepsané normové požadavky a hodnoty.

*nový stav:*

Bude provedena výměna stávajícího osvětlení nástupišť zastávky. Osvětlení bude zajištěno sklopnými stožárky výšky 6m osazenými svítidly LED a bude ovládáno ručně (místně) nebo automaticky přes soumrakový spínač v kombinaci se spínacími astrohodinami pro možnost jeho vypnutí v době, kdy na zastávce nezastavují vlaky, tj. v době delšího dopravního klidu. Osvětlení přístupových cest (schodů) na nástupiště zastávky v obou směrech bude řešeno sklopnými stožárky o výšce 6m. Ukolejnění stávajících osvětlovacích stožárků bude zrušeno a nové OS budou umístěny mimo prostor ohrožení trakčním vedením (dále jen POTV). Umístění OS vůči stávajícímu systému TV posoudí z pohledu ukolejnění odborný projektant TV. Projektant provede posouzení řešení vůči platným normám ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. V rámci projektu bude zpracována úprava schématu KSU a TP Pozn. – zastávka **má** na přípojce NN oddělovací transformátor.

Přechod přes koleje pro cestující bude zrušen, odpadá i požadavek na osvětlení přechodu.

### **SO 40-06-04 zast. Špičky, úprava rozvodů nn**

*stávající stav:*

Stávající přípojka NN do budovy zastávky je po rekonstrukci vč. elektroměrového rozváděče RE. Venkovní kabelové rozvody NN jsou původní a je nutné je vyměnit. Veškerá elektroinstalace zastávky je napojena z rozváděče R1, který je v havarijním stavu.

*nový stav:*

Stávající nadzemní přípojka nn pro zastávku z distribuční sítě zůstane zachována. Bude provedena výměna stávajícího vnitřního rozváděče R1 v budově zastávky, který bude nově rozdělen na část RO (osvětlení) a část Rinst (stávající silové rozvody). Rozvaděč bude RH, který bude společný. Jednotlivé vývody pro SSZT, osvětlení budou samostatně odměřeny. Elektroinstalace celé VB bude na jeden elektroměr. V novém rozváděči bude ponechána prostorová rezerva pro budoucího osazení PLC pro dálkové ovládání osvětlení. Dále bude

provedena výměna přechodové (svorkovnicové) kabelové skříně KS2 na fasádě budovy zastávky, ze které je v současnosti stávající osvětlení napojeno.

#### **SO 40-06-05 zast. Milotice nad Bečvou, úprava venkovního osvětlení**

*stávající stav:*

Venkovní osvětlení zastávky je původní a je provedeno pomocí výbojkových svítidel umístěných na stávajících upravovaných stožárech typu JŽ (12ks) a jednoho pozičního výbojkového svítidla na budově zastávky. Stav stožárů a svítidel je odpovídající době zřízení a již nesplňuje předepsané normové požadavky a hodnoty.

*nový stav:*

Bude provedena výměna stávajícího nevyhovujícího osvětlení nástupiště zastávky včetně pozičního svítidla na rohu budovy, které již neodpovídají normovým požadavkům a hodnotám platné legislativy. Z pohledu koncepce stavby, navržené osvětlení zajistí minimálně takovou osvětlenost a rovnoměrnost, kterou požadovala norma platná v době výstavby. Současné řešení osvětlení na zastávce je navíc zcela atypické (použity stožáry JŽ14 zkracované na výšku 10m), provozovatel proto požaduje použít technické řešení jako na zastávkách Černotín a Špičky s využitím stávajících kabelových tras. Pro zachování jednotné koncepce bude osvětlení zajištěno sklopnými stožárky výšky 6m osazenými svítidly LED, jejichž počet bude odpovídat jejich výšce a potřebě osvětlenosti. Osvětlení bude ovládáno ručně (místně) nebo automaticky přes soumrakový spínač v kombinaci se spínacími astrohodinami pro možnost jeho vypnutí v době, kdy na zastávce nezastavují vlaky, tj. v době delšího dopravního klidu. Osvětlen bude rovněž prostor před objektem zastávky (přístupová cesta). Dva stávající stožáry JŽ v zahradě u VB budou zrušeny. Ukolejnění stávajících osvětlovacích stožárků bude zrušeno a nové OS budou umístěny mimo prostor ohrožení trakčním vedením (dále jen POTV). Umístění OS vůči stávajícímu systému TV posoudí z pohledu ukolejnění odborný projektant TV. Projektant provede posouzení řešení vůči platným normám ČSN 341500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. V rámci projektu bude zpracována úprava schématu KSU a TP. *Pozn. – zastávka nemá na přípojce NN oddělovací transformátor.*

#### **SO 40-06-06 zast. Milotice nad Bečvou, úprava rozvodů nn**

*stávající stav:*

Venkovní kabelové rozvody NN jsou původní a je nutné je vyměnit. Veškerá elektroinstalace zastávky je napojena z rozváděče R1, který je v havarijním stavu. Z rozvodů budovy zastávky je rovněž napojen objekt nedalekého skladiště SBBH, jehož přípojka je nevyhovující.

Elektroinstalace v bytě je zastaralá a nevyhovující z pohledu technických norem.

*nový stav:*

Bude provedena výměna stávajícího vnitřního rozváděče R1 v DK v budově zastávky, který bude nově rozdělen na část RO (osvětlení) a část Rinst (stávající silové rozvody). Rozváděč bude RH, který bude společný. Jednotlivé vývody pro SSZT, osvětlení budou samostatně odměřeny. Elektroinstalace technologické části VB bude na jeden elektroměr. V novém rozváděči bude ponechána prostorová rezerva pro budoucího osazení PLC pro dálkové ovládání osvětlení. Bude provedena výměna přechodové (svorkovnicové) kabelové skříně KS1 na fasádě budovy zastávky, ze které je v současnosti stávající osvětlení napojeno. Opravena bude rovněž elektroinstalace v budově zastávky (mimo sociálky, které již byly rekonstruovány) mimo bytu SŽDC na zastávce.

Skladiště SBBH u rampy bude i nadále využíváno, proto bude nutné vyměnit napájecí kabel přípojky z KS1 a venkovní kabelovou skříň na objektu skladiště.

#### **SO 40-06-07 zast. Milotice nad Bečvou, úprava přípojky nn**

*stávající stav:*

Stávající přípojka NN do budovy zastávky je po rekonstrukci, kromě elektroměrového rozváděče RE, který je původní a je osazen jedním elektroměrem pro zastávku a druhým pro byt v budově zastávky.

*nový stav:*

Stávající elektroměrový rozváděč bude vyměněn za nový, jeho umístění zůstane zachováno. Vyzbrojen bude dvěma fakturačními elektroměry (pro budovu zastávky a pro byt), jako doposud. Bude požádáno o navýšení příkonu. Stávající stav je jistič 3 x 20A.

### **E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**

#### **SO 40-01-02 Teplice n. Bečvou – Hustopeče n. Bečvou, ukolejnění kovových konstrukcí**

*Popis stávajícího stavu*

Na dotčeném úseku Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo) proběhly v předchozích letech stavby rekonstrukčních a opravných prací v km cca 8,300 – 12,600. V rámci těchto bylo zrekonstruováno i ukolejnění podpěr trakčního vedení, zábradlí mostních konstrukcí, silničních nadjezdů aj. V části traťového úseku uvažovaného v rámci této stavby je ukolejnění stávající, z počátku 2. poloviny 20. století.

*Popis nového stavu*

Ukolejnění trakčních podpěr a ostatních kovových konstrukcí bude řešeno v rozsahu oprav trakčního vedení uvedených výše. Provedení bude v souladu s požadavky ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 341530 ed.2, ČSN EN 50122-1, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek, v odůvodněných případech skupinové ukolejnění pomocí ukolejňovacího lana.

V místech již provedených opravných prací na TV, kde bude uvažováno s opravou kolejového svršku, je navrženo odpojení ukolejňovacího lana od kolejnice po dobu prací na kolejovém svršku. Následně po ukončení těchto prací budou tyto lana pro ukolejnění podpěr TV aj. připojeny zpět na nové kolejnice obou traťových kolejí.

### **E.3.9.1 Přeložky a úpravy silnoprůdých vedení mimodrážních**

#### **SO 40-06-08 Přeložky ČEZ Distribuce a.s.**

*stávající stav:*

V obvodu stavby, kde dojde k výměně železničního spodku, se nacházejí podzemní sítě ČEZ Distribuce a.s. – kabelové rozvody NN 0,4kV.

*nový stav:*

Stavební objekt řeší přeložky zemního kabelového vedení NN 0,4kV ČEZ Distribuce, které bude nutno provést z důvodu jeho kolize v 1 místě se stavebními pracemi při výměně železničního spodku. Přeložky kabelů nn ČEZ Distribuce jsou v těchto místech:

- železniční km 11,320 - přeložky 2ks kabelů nn na parcele č. 510, Obec: Špičky [570061],  
Katastrální území: Špičky [762954] pod koleji v drážním km 11,320 (u žel. zastávky Špičky).

#### **e) postupné provádění stavby, lhůty výstavby**

Stavba bude dle plánu výluk rozdělena do dvou stavebních sezón. Většina prací bude realizována v roce 2015. Výluky jsou plánovány v rozmezí 08-12/2015 v této lhůtě budou realizovány veškeré práce v koleji č.1 a část koleje č. dva v zastávkách Milotice a Černotín. V rozsahu kolejí budou realizovány mostní objekty a všechny stavební objekty v zastávkách. V roce 2015 bude zrealizovaná trakce a kompletní zabezpečovací zařízení včetně pokládky traťového sdělovacího kabelu.

Do roku 2016 jsou práce uvažovány v rozsahu měsíců 03-05. Provede se zbytek koleje č.2 a s tím související objekty mostů.

#### **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 stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a mluvně ošetřen. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena.

Zařízení staveniště a staveniště v železniční stanici budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn stanice. Každé odběrné místo bude projednáno s příslušným poskytovatelem elektrické energie a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavatel 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 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.

#### **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*.

#### **i) rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

Rozsah náhradních výsadeb je odvozen od rozhodnutí obcí, které na základě žádosti povolují kácení dřevin. Blíže specifikován je v náplni stavebního objektu **SO 40 - 16 - 01.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba**

**j) bezpečnost práce**

Je řešeno v samostatné části dokumentace *F.7 Plán BOZP*

**k) bezbariérové řešení stavby**

Týká se pouze nástupišť a přechodů v zastávkách. Jelikož se jedná o práce opravné nezřizují se bezbariérové přechody všude. Nově vznikne bezbariérový přístup na nástupiště u koleje č.1 v zastávkách Černotín a Milotice. V Zastávce Špičky, kde je frekvence cestujících do 8 lidí /den se zabezpečený přechod nezřizuje a přístup na nástupiště u koleje č.1 je možný ze silničního nadjezdu po schodišti ve správě SŽDC, tak jako v současném stavu.

**l) podmiňující a související investice**

Vzhledem k tomu že na traťovém úseku bude probíhat stavba Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, v úseku (mimo) – Jablůnka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo) - Realizace 2015 bude nutné traťové výluky koordinovat s touto stavbou.

Další rozsáhlejší stavby jiných subjektů v tomto úseku nejsou známy.

**m) statické výpočty**

Statické výpočty jsou součástí některých stavebních objektů a to především u těch inženýrských objektů, kde se zasahuje do nosné konstrukce. Jedná se především o mostní objekty v části E.1.4. Podmínkou úpravy konstrukcí je zajistit přechodnost traťové třídy D4 s rychlostí 120km/h. Všechny statické výpočty jsou zpracovány dle soustavy evropských harmonizovaných norem EN řady 1990-1998.

## **B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek**

**a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Vzhledem k tomu že územní řízení pro tuto stavbu neprobíhalo nebyly při projednávání vzneseny žádné podmínky. Přípomínky Investora k záměru projektu jsou zpracovány v rámci Projektu stavby. Ostatní připomínky vznesené během zpracování projektu stavby jsou rovněž zpracovány v tomto stupni. Požadavky jednotlivých útvarů státní správy a majitelů infrastruktury jsou obsaženy v části H.

**b) podmínky posuzování vlivů na životní prostředí**

V rámci zpracování projektu stavby proběhlo posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. Závěr zjišťovacího řízení je součástí dokladové části H.

### c) dodržení kapacitních údajů

Kapacitní údaje stavby jsou uvedeny v části dokumentace A. Průvodní zpráva, v kapitole A.2 c). Navrhované kapacity, tak jak byly specifikovány a schváleny v rámci předchozího projektového stupně jsou v této dokumentaci pro stavební řízení v zásadě a v hlavních parametrech respektovány.

## 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 v lokalitě stavby po dobu výstavby využití dosavadních objektů pro potřeby budoucího dodavatele stavby. Uvedené si pro potřeby sociálního zázemí, dle své potřeby a rozsahu, bude zabezpečovat dodavatel stavby v rámci své předvýrobní přípravy i během realizace stavby.

### c) dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Projektové řešení nepředpokládá dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby.

### 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, trakčního vedení včetně sloupů, nástupišť apod. Součástí stavby není demolice žádné stavby charakteru budovy. Místa skládek jsou specifikována v části dokumentace B.3.2 *Odpadové hospodářství*.

### e) likvidace porostů

Na základě podkladů od projektantů jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů byl proveden dendrologický průzkum. Vyhodnocení stanovilo přesně celkovou potřebu kácení a mýcení zeleně a následné likvidace, což jsou práce, které budou oceněny v rámci SO 40-16-01.2 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadby. Z toho byly vybrány jednotlivé stromy a plochy porostů dřevin, jejichž parametry vyžadují povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Byli podány žádosti o vydání povolení ke kácení u příslušných obcí. Tomu předcházelo zajištění souhlasů s kácením na pozemcích, jenž nejsou ve vlastnictví stavebníka. Současně s vydáním povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les byla stanovena a specifikována povinnost provést náhradní výsadby. Provedení náhradních výsadeb bude taktéž předmětem výše zmiňovaného SO 40-16-01.2

### f) likvidace škodlivých odpadů

Je řešeno v samostatné části dokumentace B.3.2 *Odpadové hospodářství*.

#### **g) zabezpečení ochran. pásem, chráněných objektů a porostů po dobu výstavby**

V plánu organizace výstavby části *F.1* a v části dokumentace *B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí* jsou zapracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

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

K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypolštářovaného bednění z fošen, které bude vysoké nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývali také kořenové náběhy.

Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému.

Při výkopech nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem!

Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou, unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.

Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

Stavba se v úseku od km 8,7 -10,0 nachází v ochranném pásmu stupně II.A a v km 10,0 – 11,4 stupně II.B přírodních léčivých zdrojů lázeňské místa Teplice nad Bečvou (vyhl. pod č.j. VOD 494/84/235/1/Ro). V tomto území je třeba dbát zvýšené opatrnosti při stavebních pracích a přecházet vzniku havarijních stavů. Postup při vzniku havárií je popsán v havarijním plánu, který je uveden v části F.6 projektové dokumentace.

#### **h) přeložky podzemních a nadzemních vedení**

V rámci stavby bude překládán kabel 6kV ve vlastnosti investora. V rámci úprav železničního spodku bude třeba přeložit sítě v majetku ČEZ a.s.. Konkrétně se jedná o 1 lokalitu v zastávce Špičky a ve které trať kříží podzemní vedení nn. Přeložky bude realizovat vlastník infrastruktury v rámci smlouvy uzavřené s investorem. V této stavbě se přeložky provádí v rámci SO 40-06-08 Přeložky ČEZ Distribuce a.s.

#### **i) omezující bezpečnostní opatření**

Bezpečnostní opatření jsou uvedena v části dokumentace *F. Zásady organizace výstavby*, konkrétně pak v části *F.1 Technická zpráva* – kapitola 6 a dále pak v části dokumentace *F.7 Plán BOZP*

#### **j) výluka dopravy a jiná bezpečnostní opatření**

Železniční doprava:

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v části F.3 této dokumentace.

Silniční doprava:

Stavební práce si nevyžadají významnou úpravu provozu na pozemních komunikacích.

#### k) omezení v dodávce energií

Stavba vyvolá částečné omezení v dodávkách energie vlivem přeložek uvedených v odstavci „h“

### B.1.7 Výkup pozemků a staveb

Stavba je navržena převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví stavebníka - Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, případně společnosti České dráhy, a.s., se kterou jsou práva k pozemkům smluvně ošetřena. Ve výjimečných a nezbytných případech stavba vyžaduje dočasné i trvalé zábory i ostatních vlastníků, se kterými jsou práva smluvně ošetřena.

Problematika je předmětem samostatné části dokumentace I.2 Majetkoprávní část. Kopie dokladů a smluv jsou doloženy v dokladové části H.3

Katastrální území	Trvalý zábor (m <sup>2</sup> )				Dočasný zábor (m <sup>2</sup> )	
	zeměděl.	lesní	ostatní	celkem	Do 1 roku	Nad 1 rok
Hranice	0	0	0	0	2976	0
Černotín	0	180	239	419	0	0
Špičky	765	0	0	765	0	0
Milotice nad Bečvou	0	0	665	665	0	0
Zábory celkem.	765	180	904	1849	2976	0

### B.1.8 Výjimky z předpisů

Navrhované řešení nevyžaduje udělení výjimek, řešení neobsahuje neschválené nebo nezavedené řešení. Technické řešení ve všech profesích bylo projednáno na výrobních poradách za účasti investora.

### B.1.9 Provozní a dopravní technologie

Je předmětem samostatné části dokumentace B.2

#### B.1.10 Vliv stavby na životní prostředí

Je předmětem samostatné části dokumentace B.3

#### B.1.11 Odolnost a zabezpečení stavby

##### a) odolnost a zabezpečení z hlediska požární ochrany

Je předmětem samostatné části dokumentace B.4.1



## **b) odolnost a zabezpečení před vlivy trakčních a energetických vedení**

Je předmětem samostatné části dokumentace B.4.2

### **B.1.12 Energetické výpočty**

Jelikož stávající koncepce trakčního vedení z hlediska napájení je vyhovující, stavba má charakter opravných prací a důležité parametry, které by mohly vyvolat potřebu zpracování energetických výpočtů, se v projektu zásadně nemění, energetické výpočty nebyly zpracovány.

### **B.1.13 Protikorozní ochrana**

Korozní průzkum je předmětem samostatné části dokumentace B.6. Opatření proti účinkům bludných proudů je včleněno u jednotlivých stavebních objektů a souhrnné části B.4.2

### **B.1.14 Graf dynamického průběhu rychlostí**

Je předmětem samostatné části dokumentace B.7

### **B.1.15 Dopravní opatření**

#### **Železniční doprava:**

Stavba je rozvržena do 3 stavebních postupů v **období 08/2015-05/2016**. Tento termín může být objednatelem dodatečně upřesněn. Každý ze stavebních postupů si vyžádá své dopravní opatření v železniční dopravě.

Stavební postup č.1 (22.08.2015-13.11.2015, 84 dnů) je navržen na provádění přípravných prací, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí dotčených stavbou, zahájení prací na venkovních rozvodech a provádění přeložek mimo kolejiště, další jeho náplň je rozdělena na práce v koleji č.2 a práce v koleji č.1.

❖ V koleji č.2 je uvažováno z časových důvodů provádět práce na nových podpěrách trakčního vedení za pomoci stávající koleje a dvou pracovních vlaků, a to v opakovaných krátkodobých výlukách **(2+2)x6 hodin** začátkem stavebního postupu. Dále jsou navrženy další opakované krátkodobé výluky v trvání **(14+14)x4 hodin** pro obsluhu stavby po koleji č. 2 (odvoz a zásobování stavby pomocí kolejové stavební techniky). Uvedené opakované výluky proběhnou souběžně s nepřetržitou výlukou koleje č.1.

❖ V koleji č.1 je navržena nepřetržitá výluka v úseku Teplice nad Bečvou-Hustopeče nad Bečvou po celou dobu stavebního postupu v trvání **84 dnů**, během této je navrženo provést nové trakční podpěry (pracovními vlaky i kolovou technikou, minimálně tři pracovní čtyry), práce na železničním spodku a svršku koleje č.1, na vybraných mostních objektech a propustcích, nástupištích apod.

Stavební postup č. 2 (14.11.2015-07.12.2015, 24 dnů) je navržen na dokončení podpěr trakčního vedení v koleji č. 2, práce na železničním spodku a svršku koleje č.2 (v omezené míře), na mostních objektech a propustcích (v místě provádění prací v koleji), nástupištích apod. Práce si vyžádají nepřetržitou výluku koleje č.2 v úseku Teplice nad Bečvou-Hustopeče nad Bečvou v trvání **24 dnů** a opakované krátkodobé výluky v koleji č.1 v trvání **14x5 hodin** pro obsluhu stavby po koleji č.2 (odvoz a zásobování stavby pomocí kolejové stavební techniky).

**Stavební postup č.3** (01.03.2016-02.05.2016, 63 dnů) je navržen na dokončení prací v koleji č.2 v úseku Teplice nad Bečvou-Hustopeče nad Bečvou a na zbývajících mostních objektech a propustcích.

Recyklační základna je uvažována na pozemku **parcelní číslo 2525/3**, vlastnické právo město Hranice, Pernštejnské náměstí 1, Hranice I-Město, 75301 Hranice, obec Hranice 513750, katastrální území Hranice 647683, číslo LV 3182, výměra 2976 m<sup>2</sup>, způsob využití silnice, druh pozemku ostatní plocha. Montážní a demontážní základna jsou uvažovány v prostoru ŽST Hranice na Moravě město na pozemcích ČD a.s., alternativně montážní a demontážní základna v prostoru zpevněných ploch ŽST Hustopeče nad Bečvou. Termín využívání 08-12/2015 a 03-05/2016.

Projektant **upozorňuje** na skutečnost, že stavba je zejména z hlediska časového velmi náročná na organizovanost stavebních prací a logistiku a na vybavenost zhotovitele kolejovou stavební technikou.

#### **Silniční doprava:**

Stavba si nevyžádá významné dopravní optření v silniční dopravě.

### **B.1.16 Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL**

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

Realizace stavby si vyžádá **trvalý zábor** pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) a to v k.ú. Černotín, v předpokládaném rozsahu 180 m<sup>2</sup>, z důvodu úpravy železničního spodku. **Dočasný zábor** PUPFL není požadován.

Vzhledem k tomu, že v současné fázi přípravy záměru (projekt), nebudou zpracovány geometrické plány, které by přesně vymezily plochy trvalých záborů, budou dotčené části lesních pozemků nejprve dočasně odňaty z PUPFL a následně – po zhotovení geometrických plánů – požádá investor o vydání rozhodnutí o trvalém odnětí PUPFL v rozsahu skutečně dotčeném. Příslušným k řízení ve věci je orgán státní správy lesů Městského úřadu Hranice.

**Problematika záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa je řešena v části PROJEKTU STAVBY B.9. : TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZPF A PUFPL, která je (pro zábory PUPFL) zpracovaná v souladu s vyhláškou MZe ČR č. 77/1996 Sb. o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa.**

#### **Zábory pozemků tvořících součást zem. půdního fondu (ZPF)**

Realizace předmětné stavby si vyžádá **trvalý zábor** pozemků, vedených v katastru nemovitostí jako součást zemědělského půdního fondu, v celkovém předpokládaném rozsahu 765 m<sup>2</sup>, z důvodu úpravy železničního spodku a železničního svršku. **Dočasný zábor** ZPF není potřebný.

Ve věci je proto nutné požádat příslušný orgán ochrany ZPF (Městský úřad Hranice) o vydání závazného stanoviska – souhlasu podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF ve znění pozdějších předpisů, s trvalým odnětím zemědělské půdy ze ZPF. Přílohou žádosti bude část PROJEKTU STAVBY **B.9. : TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZPF A PUFPL**, která je (pro zábory ZPF) zpracovaná v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF a předpisy souvisejícími.

### **B.1.17 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.1.18 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**

Stavba zasahuje do vymezeného záplavového území Q100 řeky Bečvy. Vlastní trať tvoří hranici záplavového území nebo jím přímo prochází a to v km 8,7 – 9,2; km 10,12 – 10,42; km 11,35 – 13,0 a km 13,38 – 13,73. Záplavové území řeky Bečvy při průtoku Q100 od soutoku s řekou Moravou po hranici Zlínského kraje bylo stanoveno na základě požadavku správce vodního toku Povodí Moravy s.p. Krajským úřadem Olomouckého kraje (pod č.j. KUOK 93802/2011) zde dne 5.9.2011.

Nebezpečí zaplavení stavby se týká velkého úseku stavby, která je přímo součástí záplavového území. Součástí projektové dokumentace je povodňový plán (viz část F.6), který řeší postup prací v případě vyhlášení stupňů povodňové aktivity.

Skalní zářez za Černotínem byl sanován a zajištěn při opravných pracích v předchozích letech

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 poddolovaném území

### **B.1.19 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 „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“ 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.1.20 Bezbariérové užívání

V rámci technického řešení byly aplikovány požadavky „Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ a „Nařízení komise Evropské unie č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.“

Nová nástupiště musí mít výšku odpovídající použitému vozovému parku tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků.

V rámci stavby jsou navržena opravné práce nástupišť v následujícím rozsahu:

- zast.Černotín: - celkem 2 nástupiště, jednostranné nástupiště dl.140m u každé koleje
- zast.Špičky: - celkem 2 nástupiště, jednostranné nástupiště dl.140m u každé koleje
- zast.Milotice nad Bečvou:  
- celkem 2 nástupiště, jednostranné nástupiště dl.140m u každé koleje

Úprava povrchů nových nástupišť 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. 2, s účinností od 1.6.2010 částí Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích.

Nástupiště Černotín a Milotice jsou navržena s výškou nástupní hrana 550 mm nad T.K. Nástupiště Špičky bude pouze upraveno, desky nástupiště budou přeskládány a výška nástupní hrany bude sjednocena na 300mm nad TK (v současnosti se hrana pohybuje v rozmezí 280-330mm nad TK)

Pro nástupiště musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 Sb. nebo 190/2002 Sb. Povrchová úprava nástupišť je v projektu řešena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm.

Povrch pochozích ploch (nástupiště, přístupový chodník) musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu dle vyhlášky 398/2009 Sb. Nášlapná vrstva musí mít:

- a) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- b) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- c) úhel kluzu nejméně 10°,

*popřípadě ve sklonu pak:*

- d) součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg a, nebo
- e) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40 x (1 + tg a), nebo
- f) úhel kluzu nejméně 10° x (1 + tg a),

*kde a je úhel sklonu ve směru chůze.*

Upravovaná nástupiště a zpevněné plochy jsou také vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se mj. o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. K návrhu a vytváření těchto prvků sloužila projektantovi jako podklad nejen základní vyhláška č. 398/2009 Sb., ale také Metodické poznámky k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob, doplněné o aktuální poznatky z výstavby na koridorových tratích a zejména konzultace se zástupci Národního institutu pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace (NIPI ČR).

Součástí plochy každého nástupiště bude **bezpečnostní pás** (šířky min. 800 mm) – tedy část plochy nástupiště u nástupní hrany, oddělená od ostatní plochy nástupiště kontrastně opticky a hmatově (slepeckou holí a nášlapem) vnímatelným varovným pásem (min. šířky 400 mm). Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm.

Dále budou nástupiště a zpevněné plochy vybaveny **signálními a varovnými pásy**, které vyznačují zrakově postiženým občanům důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům - schodiště, výtahy, ...), nebo upozorňují na zákaz vstupu (konce nástupišť).

**Kontrastní optické značení** š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodicí linii blíže k nástupní hraně.

Pro vytváření linií a pásů bude použita zejména reliéfní dlažba s výstupky.

Úprava zabezpečení nových přechodů pro nevidomé je uvedena v popisu příslušných PS.

V Olomouci, březen 2015

Vypracoval: Ing. Jiří Malina  
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.