

**Odbor územního plánování
a stavebního řádu**
Oddělení stavebního řádu

Dle rozdělovníku

Datum	Oprávněná úřední osoba	Číslo jednací	Spisová značka
14. 12. 2023	Mgr. Jaromír Čumíček, LL.M.	KUZL 97370/2023	KUSP 24504/2023 ÚP-C

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako stavební úřad příslušný podle ust. § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), a ust. § 2e odst. 1) zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „LZ“), (dále jen „stavební úřad“), posoudil v územním řízení podle ust. § 84 až 90 stavebního zákona žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby (dále jen „rozhodnutí o umístění stavby“), kterou dne 8. 3. 2023 podala Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, zastoupená společností SUDOP BRNO spol. s r.o., IČO 44960417, Kounicova 688/26, 611 36 Brno (dále jen „žadatelka“), a na základě tohoto posouzení:

- I. Vydává** podle § 79 a 92 stavebního zákona a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu

rozhodnutí o umístění stavby

Modernizace a elektrizace trati Otrokovice-Vizovice, aktualizace DUR část Zlín

střed km 11,0 - Vizovice

na pozemcích: st. p. 396 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 823 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 1800 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 3186/2 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 3187/2 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 3233/2 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 3475/1 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 3780/1 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 3780/3 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 3780/8 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 4039 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 4040 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 4041 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 4042 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 4044/2 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 4199 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 5721 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 7594 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 8248 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 8570 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 8578 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 68/2 (ostatní plocha), parc. č. 69/1 (ostatní plocha), parc. č. 69/2 (ostatní plocha), parc. č. 69/4 (ostatní plocha), parc. č. 69/16 (ostatní plocha), parc. č. 69/17 (ostatní plocha), parc. č. 69/25 (ostatní plocha), parc. č. 78/1 (ostatní plocha), parc. č. 138/4 (ostatní plocha), parc. č. 138/6 (ostatní plocha), parc. č. 138/7 (ostatní plocha), parc. č. 138/8 (ostatní plocha), parc. č. 138/9 (ostatní plocha), parc. č. 161/2 (ostatní plocha), parc. č. 469/1 (ostatní plocha), parc. č. 618/2 (ostatní plocha), parc. č. 660/6 (ostatní plocha), parc. č. 660/22 (ostatní plocha), parc. č. 660/29 (ostatní plocha), parc. č. 673/86 (ostatní plocha), parc. č. 673/87 (ostatní plocha), parc. č. 700/23 (ostatní plocha), parc. č. 700/27 (ostatní plocha), parc. č. 700/28 (ostatní plocha), parc. č. 700/29 (ostatní plocha), parc. č. 3124/11 (ostatní plocha), parc. č. 3124/12 (ostatní plocha), parc. č. 3124/18 (ostatní plocha), parc. č. 3124/19 (ostatní plocha), parc. č. 3186/22 (ostatní plocha), parc. č.

3187/3 (ostatní plocha), parc. č. 3187/9 (ostatní plocha), parc. č. 3191/1 (ostatní plocha), parc. č. 3191/2 (ostatní plocha), parc. č. 3191/10 (ostatní plocha), parc. č. 3191/11 (ostatní plocha), parc. č. 3191/45 (ostatní plocha), parc. č. 3191/89 (zahrada), parc. č. 3191/90 (zahrada), parc. č. 3191/91 (ostatní plocha), parc. č. 3191/92 (ostatní plocha), parc. č. 3228/1 (ostatní plocha), parc. č. 3228/4 (ostatní plocha), parc. č. 3228/8 (ostatní plocha), parc. č. 3228/12 (ostatní plocha), parc. č. 3228/14 (ostatní plocha), parc. č. 3228/17 (ostatní plocha), parc. č. 3228/20 (ostatní plocha), parc. č. 3228/23 (ostatní plocha), parc. č. 3228/24 (ostatní plocha), parc. č. 3228/27 (ostatní plocha), parc. č. 3229/1 (ostatní plocha), parc. č. 3230/1 (ostatní plocha), parc. č. 3230/2 (ostatní plocha), parc. č. 3232 (ostatní plocha), parc. č. 3233/4 (ostatní plocha), parc. č. 3233/8 (ostatní plocha), parc. č. 3233/9 (ostatní plocha), parc. č. 3233/10 (ostatní plocha), parc. č. 3233/27 (ostatní plocha), parc. č. 3233/34 (ostatní plocha), parc. č. 3233/45 (orná půda), parc. č. 3233/47 (ostatní plocha), parc. č. 3233/51 (ostatní plocha), parc. č. 3233/53 (ostatní plocha), parc. č. 3233/54 (ostatní plocha), parc. č. 3233/55 (ostatní plocha), parc. č. 3233/56 (ostatní plocha), parc. č. 3233/57 (ostatní plocha), parc. č. 3233/58 (ostatní plocha), parc. č. 3233/61 (ostatní plocha), parc. č. 3235/2 (vodní plocha), parc. č. 3235/4 (vodní plocha), parc. č. 3235/45 (vodní plocha), parc. č. 3247/7 (ostatní plocha), parc. č. 3247/9 (ostatní plocha), parc. č. 3247/11 (ostatní plocha), parc. č. 3247/13 (ostatní plocha), parc. č. 3247/15 (ostatní plocha), parc. č. 3247/16 (ostatní plocha), parc. č. 3247/18 (ostatní plocha), parc. č. 3247/24 (ostatní plocha), parc. č. 3247/25 (ostatní plocha), parc. č. 3247/26 (ostatní plocha), parc. č. 3247/27 (ostatní plocha), parc. č. 3285/5 (ostatní plocha), parc. č. 3285/7 (ostatní plocha), parc. č. 3285/9 (ostatní plocha), parc. č. 3455/2 (ostatní plocha), parc. č. 3457/1 (ostatní plocha), parc. č. 3457/2 (ostatní plocha), parc. č. 3457/3 (ostatní plocha), parc. č. 3457/4 (ostatní plocha), parc. č. 3457/5 (ostatní plocha), parc. č. 3457/6 (ostatní plocha), parc. č. 3457/8 (ostatní plocha), parc. č. 3459/1 (ostatní plocha), parc. č. 3475/4 (ostatní plocha), parc. č. 3475/6 (vodní plocha), parc. č. 3475/7 (ostatní plocha), parc. č. 3475/8 (ostatní plocha), parc. č. 3475/9 (ostatní plocha), parc. č. 3475/10 (ostatní plocha), parc. č. 3516/1 (ostatní plocha), parc. č. 3516/14 (ostatní plocha), parc. č. 3530/8 (ostatní plocha), parc. č. 3530/28 (ostatní plocha), parc. č. 3530/29 (ostatní plocha), parc. č. 3546/22 (ostatní plocha), parc. č. 3552/15 (ostatní plocha), parc. č. 3561/7 (vodní plocha), parc. č. 3565/20 (ostatní plocha), parc. č. 3565/37 (ostatní plocha), parc. č. 3565/43 (ostatní plocha), parc. č. 3627/1 (ostatní plocha), parc. č. 3628/3 (ostatní plocha), parc. č. 3629 (ostatní plocha), parc. č. 3630 (ostatní plocha), parc. č. 3631/1 (ostatní plocha), parc. č. 3633 (ostatní plocha), parc. č. 3686 (ostatní plocha), parc. č. 4022/1 (zahrada), parc. č. 4025/1 (ostatní plocha), parc. č. 4032/1 (ostatní plocha), parc. č. 4032/4 (ostatní plocha), parc. č. 4036/1 (orná půda), parc. č. 4037/1 (orná půda), parc. č. 4037/5 (zahrada), parc. č. 4037/11 (zahrada), parc. č. 4039 (orná půda), parc. č. 4040 (orná půda), parc. č. 4044/1 (ostatní plocha), parc. č. 4044/2 (ostatní plocha), parc. č. 4044/3 (ostatní plocha), parc. č. 4046/2 (ostatní plocha), parc. č. 6983 (ostatní plocha), parc. č. 6984 (ostatní plocha), parc. č. 6985 (ostatní plocha), parc. č. 6986 (ostatní plocha), parc. č. 6987 (ostatní plocha), parc. č. 6988 (ostatní plocha), parc. č. 6989 (ostatní plocha) v katastrálním území Zlín,

st. p. 229 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1167 (orná půda), parc. č. 1169/2 (trvalý travní porost), parc. č. 1173 (trvalý travní porost), parc. č. 1177 (ostatní plocha), parc. č. 1180 (ostatní plocha), parc. č. 1182 (ostatní plocha), parc. č. 1188/8 (ostatní plocha), parc. č. 1188/11 (ostatní plocha), parc. č. 1309/1 (ostatní plocha), parc. č. 1310/1 (orná půda), parc. č. 1312/1 (orná půda), parc. č. 1312/5 (ostatní plocha), parc. č. 1312/6 (orná půda), parc. č. 1313/1 (orná půda), parc. č. 1314/1 (orná půda), parc. č. 1314/2 (orná půda), parc. č. 1316/1 (orná půda), st. p. 1349/4 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1349/4 (trvalý travní porost), parc. č. 1441/2 (ostatní plocha), parc. č. 1441/24 (ostatní plocha), parc. č. 1463/8 (trvalý travní porost), parc. č. 1463/9 (ostatní plocha), parc. č. 1463/10 (vodní plocha), parc. č. 1463/11 (ostatní plocha), parc. č. 1463/13 (ostatní plocha), parc. č. 1463/14 (ostatní plocha), parc. č. 1463/22 (ostatní plocha), parc. č. 1463/26 (ostatní plocha), parc. č. 1463/27 (ostatní plocha), parc. č. 1463/28 (ostatní plocha), parc. č. 1509/1 (ostatní plocha), parc. č. 1509/2 (ostatní plocha), parc. č. 1523 (ostatní plocha), parc. č. 1559/3 (ostatní plocha), parc. č. 1567/1 (ostatní plocha), parc. č. 1574 (vodní plocha), parc. č. 1645/3 (ostatní plocha), parc. č. 1645/9 (ostatní plocha), parc. č. 1645/22 (orná půda), parc. č. 1645/23 (orná půda), parc. č. 1645/24 (orná půda), parc. č. 1645/25 (orná půda), parc. č. 1645/26 (orná půda), parc. č. 1645/27 (orná půda), parc. č. 1645/28 (orná půda), parc. č. 1645/49 (orná půda) v katastrálním území Příluky u Zlína,

st. p. 840 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 846/1 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 1028/1 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 1372 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 2101 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 556/3 (ostatní plocha), parc. č. 650/2 (trvalý travní porost), parc. č. 650/4 (trvalý travní porost), parc. č. 653/4 (trvalý travní porost), parc. č. 653/8 (ostatní plocha), parc. č. 653/9 (trvalý travní porost), parc. č. 662/3 (ostatní plocha), parc. č. 662/34 (ostatní plocha), parc. č. 662/101 (ostatní plocha), parc. č. 662/102 (ostatní plocha), parc. č. 662/105 (orná půda), parc. č. 662/106 (orná půda), parc. č. 693/3 (orná půda), parc. č. 694/2 (ostatní plocha), parc. č. 697 (orná půda), parc. č. 700 (zahrada), parc. č. 704 (ostatní plocha), parc. č. 713/5 (trvalý travní porost), parc. č. 714 (ostatní plocha), parc. č. 718/1 (zahrada), parc. č. 728/1 (trvalý travní porost), parc. č. 728/3 (orná půda), parc. č. 728/5 (orná půda), parc. č. 730/3 (trvalý travní porost), parc. č. 734/1 (trvalý travní porost), parc. č. 752/23 (ostatní plocha), parc. č. 752/25 (ostatní plocha), parc. č. 752/37 (ostatní plocha), parc. č. 752/40 (ostatní plocha), parc. č.

752/51 (ostatní plocha), parc. č. 752/54 (ostatní plocha), parc. č. 754/1 (trvalý travní porost), parc. č. 763/1 (ostatní plocha), parc. č. 763/4 (ostatní plocha), parc. č. 5180/2 (ostatní plocha), parc. č. 5182/2 (ostatní plocha), parc. č. 5182/4 (ostatní plocha), parc. č. 5182/5 (ostatní plocha), parc. č. 5182/7 (ostatní plocha), parc. č. 5182/12 (ostatní plocha), parc. č. 5185/2 (ostatní plocha), parc. č. 5319/3 (ostatní plocha), parc. č. 5319/4 (vodní plocha), parc. č. 5319/10 (ostatní plocha), parc. č. 5319/11 (ostatní plocha), parc. č. 5319/12 (ostatní plocha), parc. č. 5319/13 (ostatní plocha), parc. č. 5377/1 (ostatní plocha), parc. č. 5377/2 (ostatní plocha), parc. č. 5380 (ostatní plocha), parc. č. 5381/1 (ostatní plocha), parc. č. 5381/2 (ostatní plocha), parc. č. 5381/3 (ostatní plocha), parc. č. 5381/4 (ostatní plocha), parc. č. 5381/5 (ostatní plocha), parc. č. 5476/3 (ostatní plocha), parc. č. 15476/4 (ostatní plocha), parc. č. 5477 (ostatní plocha), parc. č. 5479/3 (ostatní plocha), parc. č. 5479/4 (ostatní plocha), parc. č. 5479/5 (ostatní plocha), parc. č. 5503 (ostatní plocha), parc. č. 5516 (ostatní plocha) v katastrálním území Vizovice,

parc. č. 234 (zahrada), parc. č. 235 (ostatní plocha), parc. č. 236 (orná půda), parc. č. 238 (trvalý travní porost), parc. č. 239 (ostatní plocha), parc. č. 240 (zahrada), parc. č. 241 (orná půda), parc. č. 242 (ostatní plocha), parc. č. 245/1 (zahrada), parc. č. 252 (ostatní plocha), parc. č. 253/1 (ostatní plocha), parc. č. 253/5 (ostatní plocha), parc. č. 254 (ostatní plocha), parc. č. 255/4 (ostatní plocha), parc. č. 255/6 (ostatní plocha), parc. č. 256/1 (ostatní plocha), parc. č. 256/2 (ostatní plocha), parc. č. 257/1 (vodní plocha), parc. č. 286 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 289 (zahrada), parc. č. 295/1 (ostatní plocha), parc. č. 295/2 (ostatní plocha), parc. č. 295/3 (ostatní plocha), parc. č. 295/4 (ostatní plocha), parc. č. 295/5 (ostatní plocha), parc. č. 296 (ostatní plocha), parc. č. 297/1 (ostatní plocha), parc. č. 297/2 (ostatní plocha), parc. č. 297/3 (ostatní plocha), parc. č. 299 (ostatní plocha), parc. č. 317 (ostatní plocha), parc. č. 319 (zahrada), parc. č. 355/1 (ostatní plocha), parc. č. 355/4 (ostatní plocha), parc. č. 400/11 (trvalý travní porost), parc. č. 401 (trvalý travní porost), parc. č. 539 (ovocný sad), parc. č. 540 (ostatní plocha), parc. č. 542 (zahrada), parc. č. 544 (zahrada), parc. č. 735 (trvalý travní porost), parc. č. 737 (trvalý travní porost), parc. č. 739 (zahrada), parc. č. 740 (zahrada), parc. č. 743 (ostatní plocha), parc. č. 744 (orná půda), parc. č. 745 (ostatní plocha), parc. č. 746 (zahrada), parc. č. 747 (ostatní plocha), parc. č. 748 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 796/1 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 801 (zahrada), parc. č. 802/1 (ostatní plocha), parc. č. 807 (zahrada), parc. č. 1251 (vodní plocha), parc. č. 1254/5 (orná půda), parc. č. 1254/17 (orná půda), parc. č. 1254/18 (orná půda), parc. č. 1254/20 (orná půda), parc. č. 1254/22 (orná půda), parc. č. 1254/23 (orná půda), parc. č. 1254/25 (orná půda), parc. č. 1254/26 (orná půda), parc. č. 1254/27 (orná půda), parc. č. 1255/4 (orná půda), parc. č. 1255/6 (orná půda), parc. č. 1255/7 (orná půda), parc. č. 1278 (ostatní plocha), parc. č. 1279 (orná půda), parc. č. 1280/1 (ostatní plocha), parc. č. 1280/2 (ostatní plocha), parc. č. 1280/3 (ostatní plocha), parc. č. 1281 (ostatní plocha), parc. č. 1297/1 (ostatní plocha), parc. č. 1298 (ostatní plocha), parc. č. 1299 (orná půda), parc. č. 1301/1 (orná půda), parc. č. 1301/2 (orná půda), parc. č. 1408 (vodní plocha), parc. č. 2046/2 (vodní plocha), parc. č. 2132/2 (trvalý travní porost), parc. č. 2134 (orná půda), parc. č. 2135 (zahrada), parc. č. 2136 (orná půda), parc. č. 2146 (trvalý travní porost), parc. č. 2150 (ostatní plocha), parc. č. 2151 (ostatní plocha), parc. č. 2152/1 (orná půda), parc. č. 2164/1 (orná půda), parc. č. 2164/4 (orná půda), parc. č. 2164/19 (orná půda), parc. č. 2165/1 (ostatní plocha), parc. č. 2165/2 (ostatní plocha), parc. č. 2166 (ostatní plocha), parc. č. 2168/1 (ostatní plocha), parc. č. 2168/2 (ostatní plocha), parc. č. 2169/1 (orná půda), parc. č. 2170/2 (ostatní plocha), parc. č. 2171 (ostatní plocha), parc. č. 2172/2 (ostatní plocha), parc. č. 2176/4 (orná půda), parc. č. 2177 (ostatní plocha), parc. č. 2178/1 (trvalý travní porost), parc. č. 2178/2 (trvalý travní porost), parc. č. 2178/4 (trvalý travní porost), parc. č. 2179/1 (ostatní plocha), parc. č. 2179/2 (ostatní plocha), parc. č. 2179/3 (ostatní plocha), parc. č. 2179/4 (ostatní plocha), parc. č. 2179/5 (ostatní plocha), parc. č. 2180 (ostatní plocha), parc. č. 2181/1 (ostatní plocha), parc. č. 2181/2 (ostatní plocha), parc. č. 2182/8 (orná půda), parc. č. 2182/9 (orná půda), parc. č. 2183/2 (orná půda), parc. č. 2288/4 (orná půda), parc. č. 2288/5 (orná půda), parc. č. 2289/1 (orná půda), parc. č. 2291/2 (trvalý travní porost), parc. č. 2296/1 (orná půda), parc. č. 2363/2 (orná půda), parc. č. 2365 (orná půda), parc. č. 2372/1 (orná půda), parc. č. 2372/5 (orná půda), parc. č. 2383/2 (vodní plocha), parc. č. 2383/3 (orná půda), parc. č. 2386/1 (orná půda), parc. č. 2386/2 (orná půda), parc. č. 2435/1 (orná půda), parc. č. 2649/3 (orná půda), parc. č. 2689 (orná půda) v katastrálním území Zádveřice,

parc. č. 127 (ostatní plocha), parc. č. 132/2 (zahrada), parc. č. 156/1 (trvalý travní porost), parc. č. 156/2 (trvalý travní porost), parc. č. 161/3 (orná půda), parc. č. 161/5 (orná půda), parc. č. 515/1 (ostatní plocha), parc. č. 515/4 (ostatní plocha), parc. č. 518/1 (zahrada), parc. č. 518/4 (zahrada), parc. č. 526/1 (ostatní plocha), parc. č. 527/5 (ostatní plocha), parc. č. 529/5 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 529/10 (ostatní plocha), parc. č. 529/20 (ostatní plocha), parc. č. 529/21 (ostatní plocha), parc. č. 529/34 (ostatní plocha), parc. č. 533/2 (ostatní plocha), parc. č. 533/10 (ostatní plocha), parc. č. 533/22 (ostatní plocha), parc. č. 533/27 (ostatní plocha), parc. č. 533/28 (ostatní plocha), parc. č. 533/29 (ostatní plocha), parc. č. 533/30 (ostatní plocha), parc. č. 533/45 (ostatní plocha), parc. č. 537/1 (ostatní plocha), parc. č. 537/2 (ostatní plocha), parc. č. 538 (ostatní plocha), parc. č. 539/1 (ostatní plocha), parc. č. 539/2 (ostatní plocha), parc. č. 539/4 (ostatní plocha), parc. č. 540 (ovocný sad), parc. č. 542 (ovocný sad), parc. č. 544 (zahrada), parc. č. 545 (zahrada), parc. č. 548 (ostatní plocha), parc. č. 554/1 (orná půda), parc. č. 556 (ovocný sad), parc. č. 565 (zahrada), parc. č. 568 (zahrada), parc. č. 569 (zahrada), parc. č. 570 (zahrada), parc. č. 572 (zahrada), parc. č. 575 (zahrada), parc. č. 579 (zahrada), parc. č. 583 (zahrada),

parc. č. 585 (zahrada), parc. č. 587 (zahrada), parc. č. 592 (ostatní plocha), parc. č. 593 (ostatní plocha), parc. č. 594 (ostatní plocha), parc. č. 602/3 (ostatní plocha), parc. č. 603 (ostatní plocha), parc. č. 618/1 (zahrada), parc. č. 618/2 (zahrada), parc. č. 621/1 (zahrada), parc. č. 621/2 (zahrada), parc. č. 623/1 (zahrada), parc. č. 623/2 (zahrada), parc. č. 624 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 625 (zahrada), parc. č. 626 (zahrada), parc. č. 627/1 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 629 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 630 (zahrada), parc. č. 633/1 (orná půda), parc. č. 633/2 (orná půda), parc. č. 634/1 (orná půda), parc. č. 635/2 (ostatní plocha), parc. č. 636 (ostatní plocha), parc. č. 659 (orná půda), parc. č. 687/1 (ostatní plocha), parc. č. 726/1 (orná půda), parc. č. 726/10 (orná půda), parc. č. 726/15 (orná půda), parc. č. 729/12 (orná půda), parc. č. 734/3 (vodní plocha), parc. č. 734/29 (ostatní plocha), parc. č. 736/1 (ostatní plocha), parc. č. 739 (ostatní plocha), parc. č. 743 (ostatní plocha), parc. č. 744/1 (ostatní plocha), parc. č. 744/2 (ostatní plocha), parc. č. 744/3 (ostatní plocha), parc. č. 744/4 (ostatní plocha), parc. č. 744/5 (ostatní plocha), parc. č. 744/6 (ostatní plocha), parc. č. 745 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 747 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 830/3 (ostatní plocha), parc. č. 830/17 (vodní plocha), parc. č. 830/20 (vodní plocha), parc. č. 830/28 (orná půda) v katastrálním území Lípa nad Dřevnicí,

parc. č. 185/4 (vodní plocha), parc. č. 848/1 (ostatní plocha), parc. č. 848/2 (ostatní plocha), parc. č. 848/3 (ostatní plocha), parc. č. 1004/1 (ostatní plocha), parc. č. 1006 (ostatní plocha), parc. č. 1007/1 (trvalý travní porost), parc. č. 1007/2 (trvalý travní porost), parc. č. 1007/3 (trvalý travní porost), parc. č. 1007/4 (trvalý travní porost), parc. č. 1007/5 (trvalý travní porost), parc. č. 1007/6 (trvalý travní porost), parc. č. 1007/7 (trvalý travní porost), parc. č. 1007/8 (trvalý travní porost), parc. č. 1007/9 (trvalý travní porost), parc. č. 1008/1 (orná půda), parc. č. 1008/2 (orná půda), parc. č. 1008/3 (orná půda), parc. č. 1009/1 (zahrada), parc. č. 1026/2 (zahrada), parc. č. 1026/3 (zahrada), parc. č. 1027 (ostatní plocha), parc. č. 1032/1 (orná půda), parc. č. 1032/2 (orná půda), parc. č. 1033/1 (ostatní plocha), parc. č. 1033/2 (ostatní plocha), parc. č. 1033/5 (ostatní plocha), parc. č. 1033/6 (ostatní plocha), parc. č. 1033/7 (ostatní plocha), parc. č. 1033/8 (ostatní plocha), parc. č. 1034/1 (vodní plocha), parc. č. 1034/2 (vodní plocha), parc. č. 1034/3 (vodní plocha), parc. č. 1035 (ostatní plocha), parc. č. 1036 (zahrada), parc. č. 1037/1 (orná půda), parc. č. 1037/2 (orná půda), parc. č. 1037/3 (orná půda), parc. č. 1038/1 (trvalý travní porost), parc. č. 1038/2 (trvalý travní porost), parc. č. 1039/1 (orná půda), parc. č. 1040 (trvalý travní porost), parc. č. 1043 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1044 (zahrada), parc. č. 1046 (trvalý travní porost), parc. č. 1056 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1059/3 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1061/1 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1062 (zahrada), parc. č. 1075 (ostatní plocha), parc. č. 1076 (zahrada), parc. č. 1078 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1079 (zahrada), parc. č. 1081 (zahrada), parc. č. 1093 (zahrada), parc. č. 1095 (zahrada), parc. č. 1097 (zahrada), parc. č. 1098 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1101 (zahrada), parc. č. 1103 (zahrada), parc. č. 1104 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1105 (zahrada), parc. č. 1106 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1108 (ostatní plocha), parc. č. 1109 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1110 (zahrada), parc. č. 1111 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1114 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1129 (ostatní plocha), parc. č. 1137 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1138 (zahrada), parc. č. 1140 (ostatní plocha), parc. č. 1141/1 (zahrada), parc. č. 1142 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1143 (zahrada), parc. č. 1152 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1153 (zahrada), parc. č. 1154 (zahrada), parc. č. 1155 (zahrada), parc. č. 1158 (ostatní plocha), parc. č. 1159 (zahrada), parc. č. 1162 (orná půda), parc. č. 1164 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1165 (zahrada), parc. č. 1166 (trvalý travní porost), parc. č. 1169 (zahrada), parc. č. 1170/1 (orná půda), parc. č. 1172 (zahrada), parc. č. 1174/127 (vodní plocha), parc. č. 1174/128 (vodní plocha), parc. č. 1176/1 (vodní plocha), parc. č. 1180/1 (ovocný sad), parc. č. 1180/2 (ostatní plocha), parc. č. 1180/3 (ovocný sad), parc. č. 1185/1 (ostatní plocha), parc. č. 1185/2 (ostatní plocha), parc. č. 1198 (ostatní plocha), parc. č. 1200/1 (ostatní plocha), parc. č. 1200/2 (ostatní plocha), parc. č. 1201 (ostatní plocha), parc. č. 1202 (ostatní plocha), parc. č. 1203 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1204 (zahrada), parc. č. 1205 (zahrada), parc. č. 1206 (trvalý travní porost), parc. č. 1207 (zahrada), parc. č. 1208/1 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1208/2 (ostatní plocha), parc. č. 1216 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1240/2 (ostatní plocha), parc. č. 1254/1 (ostatní plocha), parc. č. 1254/3 (ostatní plocha), parc. č. 1254/4 (ostatní plocha), parc. č. 1254/9 (ostatní plocha), parc. č. 1257 (zahrada), parc. č. 1258/1 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1258/2 (ostatní plocha), parc. č. 1262 (ostatní plocha), parc. č. 1264/1 (ostatní plocha), parc. č. 1265/6 (orná půda), parc. č. 1265/10 (orná půda), parc. č. 1265/11 (orná půda), parc. č. 1265/12 (orná půda), parc. č. 1265/15 (orná půda), parc. č. 1265/16 (orná půda), parc. č. 1265/17 (orná půda), parc. č. 1265/19 (orná půda), parc. č. 1265/20 (orná půda), parc. č. 1266 (zahrada), parc. č. 1267 (trvalý travní porost), parc. č. 1268 (ostatní plocha), parc. č. 1272 (trvalý travní porost), parc. č. 1273 (trvalý travní porost), parc. č. 1274 (orná půda), parc. č. 1275 (orná půda), parc. č. 1276 (ostatní plocha), parc. č. 1277 (zahrada), parc. č. 1279/1 (ostatní plocha), parc. č. 1279/4 (ostatní plocha), parc. č. 1283/1 (ostatní plocha), parc. č. 1283/7 (ostatní plocha), parc. č. 1283/9 (ostatní plocha), parc. č. 1283/16 (ostatní plocha), parc. č. 1283/18 (ostatní plocha), parc. č. 1283/19 (ostatní plocha), parc. č. 1283/20 (ostatní plocha), parc. č. 1286/2 (ostatní plocha), parc. č. 1287/1 (orná půda), parc. č. 1287/2 (orná půda), parc. č. 1288/1 (orná půda), parc. č. 1288/2 (orná půda), parc. č. 1289 (zahrada), parc. č. 1291/1 (orná půda), parc. č. 1291/4 (orná půda), parc. č. 1292/1 (vodní plocha), parc. č. 1292/2 (vodní plocha), parc. č. 1294 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1295 (ostatní

plocha), parc. č. 1296 (ostatní plocha), parc. č. 1297/2 (vodní plocha), parc. č. 1297/9 (vodní plocha), parc. č. 1301/4 (orná půda), parc. č. 1301/5 (orná půda), parc. č. 1301/6 (orná půda), parc. č. 1301/7 (orná půda), parc. č. 1301/8 (orná půda), parc. č. 1301/9 (orná půda), parc. č. 1301/10 (orná půda), parc. č. 1301/11 (orná půda), parc. č. 1301/12 (orná půda), parc. č. 1302/3 (orná půda), parc. č. 1303/1 (orná půda), parc. č. 1303/2 (orná půda), parc. č. 1303/3 (orná půda), parc. č. 1303/4 (orná půda), parc. č. 1304/1 (ostatní plocha), parc. č. 1304/3 (ostatní plocha), parc. č. 1304/5 (ostatní plocha), parc. č. 1305/1 (orná půda), parc. č. 1305/2 (orná půda), parc. č. 1305/3 (orná půda), parc. č. 1305/4 (orná půda), parc. č. 1306/3 (ostatní plocha), parc. č. 1306/4 (ostatní plocha), parc. č. 1307/4 (orná půda), parc. č. 1309/1 (ostatní plocha), parc. č. 1310/5 (lesní pozemek), parc. č. 1310/7 (lesní pozemek), parc. č. 1310/8 (lesní pozemek), parc. č. 1310/12 (lesní pozemek) v katastrálním území Želechovice nad Dřevnicí.

Druh a účel umísťované stavby:

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury připravovanou, umísťovanou a povolovanou podle ust. § 1 odst. 2 písm. c) a d) LZ. Jde o trvalou změnu dokončené stavby pro regionální osobní a dálkovou nákladní dopravu. Trať Vizovice – Zlín střed – Otrokovice je součástí integrovaného dopravního systému. Území stavby je v současnosti využito tělesem železniční dráhy, a má charakter plochy dopravy. Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách. Řešená trať je stanovena v souladu se zadaným traťovým úsekem Dopravní D3 Vizovice (včetně) – ŽST Zlín střed (mimo), od žkm 11,00, jehož délka je vymezena staničeními výpravních budov a která činí 13,781 km. Traťový úsek Vizovice – Zlín střed patří do sítě regionálních drah. Trať je jednokolejná a není elektrizována. Podle služebních pomůcek SŽ se jedná o trať číslo 316B a dle knižního jízdního řádu o trať číslo 331. Celá trať se nachází na území Zlínského kraje, traťový úsek Vizovice – Zlín patří do sítě regionálních drah. Na stavbu modernizace a elektrizace, která je stavbou dráhy se vztahuje základní zákonná ochrana daná zákonem o drahách č.266/1994 Sb. včetně ochranného pásma.

Začátek (celé) trati je ve Vizovicích a konec (celé) trati v Otrokovcích.

Záměr byl předmětem posouzení **podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí** a o změně některých zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“). Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, podle ustanovení § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 11. 9 2017 pod č. j. MZP/2017/570/459. Toto souhlasné závazné stanovisko bylo již použito pro územní řízení části záměru v úseku Otrokovice – Zlín (do km 11,0). Dokumenty pořízené v průběhu posuzování byly v souladu s ustanovením § 16 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vyvěšeny na úředních deskách dotčených územních samosprávních celků. V elektronické podobě je lze do závazného stanoviska, zápisu z veřejného projednání a vypořádání připomínek zpracovatelem posudku nahlédnout v souladu s ust. § 16 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na internetových stránkách Ministerstva pro životní prostředí Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru OV 8203. Souhlas závazné stanovisko (verifikační) pro stavbu bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno dne 27. 10. 2023 pod č. j. MZP/2023/240/2034 sp. zn. ZN/MZP/2023/252/175.

Účelem stavby je provoz železniční drážní dopravy dle zákona o drahách. Stavba modernizace a elektrizace slouží pro zrychlení, zkapacitnění a zkvalitnění železniční dopravy. **Dispoziční uspořádání stavby vychází ze stávajícího stavu dráhy**, výrazně se mění v žst. Lípa nad Dřevnicí a Vizovice, kde dochází ke komplexní rekonstrukci železniční stanice. Na trati bude zřízena nebo modernizována zastávka Zlín-Dlouhá, Zlín-Podvesná, Zlín-Přiluky, výhybna Zlín-Přiluky, zastávka Želechovice nad Dřevnicí a Zádveřice.

Kolejové úpravy v rámci stavby se týkají trati v celém jejím rozsahu. Cílem úprav je zkapacitnění trati. Dalšími cíli jsou odstranění nevyhovujícího stavu železničního svršku a spodku, zvýšení traťové rychlosti až na 100km/h. Zajištění nápravového tlaku 22,5t je nutné kvůli vzbě nákladních vlaků do žst. Lípa nad Dřevnicí, kde se nachází kontejnerový terminál. Ve všech zastávkách a stanicích budou zřízena nástupiště odpovídající vyhlášce o pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Z důvodu výstavby propustnější, polozahrazené a elektrifikované železniční tratě a související stavby přivaděče k dálnici D49 je navrženo mimoúrovňové křížení místní komunikace Podvesná XVII.

Trať Zlín - Vizovice bude v celé délce elektrizována střídavou proudovou soustavou 25kV. Trakční vedení bude provedeno podle vzorové sestavy „S“ pro elektrizaci tratí SŽ proudovou soustavou 25kV 50HZ, TN-C.

Délka liniové stavby je asi
Modernizace železničních stanic
Modernizace a zřízení zastávek

13,781 km
2 ks
5 ks

Stavba obsahuje:

Zabezpečovací zařízení

Dopravný s novým SZZ 3.kategorie elektronického typu s počítači náprav a integrovaným vnitřním traťovým zabezpečovacím zařízením a s DO z CDP Přerov

Počet výhybkových jednotek 25 ks

Nové TZZ 3.kategorie jednokolejné trati bez oddílových návěstidel na trati 9,9 km

Nové PZS 3ZBI se závorami bez hlásky pro nevidomé na jednokolejné trati 10 ks

Nové PZS 3ZBI se závorami s hláskou pro nevidomé na jednokolejné trati 12 ks

Délka kolejí v dopravných vybavené balízami ETCS 7,8 km

Délka kolejí na trati vybavené balízami ETCS 9,9 km

Pracoviště DOZ pro úsek Otrokovice (mimo) – Vizovice na CDP Přerov 1 ks

Sdělovací zařízení

Traťový kabel 19 km

Nová HDPE na trati 52 km

DOK 72vl. 21 km

TOK 48vl. 23 km

Místní kabelizace 3 lokality

Přenosové zařízení 10 lokalit

Sdělovací zařízení 2 lokalit

Tel. zapojovač 3 lokality

PTZS 8 ks

ASHS 3 ks

Inform. sys. 2 žst.

5 zast.

Rozhlas 2 žst.

5 zast.

Kamery 2 žst.

5 zast.

1 přechod

14 přejezd

4 lokality

GSMR 1 ks

Záznamové zařízení 1 doplnění

Vybavení pracoviště DOZ

Silnoproudá zařízení

Technologie DŘT 9 ks

Technologie DD TSŽ 4 ks

Nové trafostanice 22/0,4kV 6 ks

Nové napájecí stanice 22kV 1ks

Nové trafostanice 25/0,4kV pro napájení ZZ 3ks

Nové rozvodny nn 3ks

Nové spínací stanice TV 1ks

Nové osvětlení v dopravných 3 ks

Nové osvětlení v zastávkách 5 ks

Nové EOv v dopravných 3 ks

Uzemňovací soustavy 11 ks

Nové DOÚO v dopravných 3 ks

Nové kabelové rozvody nn v dopravných 3 ks

Nové kabelové rozvody vn 16 000 m

Přeložky a úpravy veřejného osvětlení 13 ks

Přeložky a úpravy vedení E.ON 23 ks

Přeložky a úpravy vedení jiných vlastníků 5 ks

Železniční svršek a spodek

Zřízení železničního svršku S49 13894 bm

Zřízení výhybky S49 24 ks

Zřízení konstrukčních vrstev žel. Spodku 15583 bm

Železniční přejezdy

Rekonstrukce žel. přejezdu nebo přechodu 22 ks

Mostní objekty

Rekonstruované železniční mosty 7ks

Rekonstruované železniční propustky 25ks

Nové železniční propustky 3ks

Nové železniční podchody 1ks

Nové opěrné a zárubní zdi 2404m

Ochranné sítě na silničních nadjezdech	1ks
Návěstní lávky a krakorce	3ks
Rušené železniční propustky	8ks
Nová mimoúrovňová křížení	1ks
Nové silniční propustky	2ks
Stavební úpravy teplovodních kanálů	4ks
Pozemní komunikace	
SO 06-18-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII	
SO 06-18-01 část A – T.ú. Zlín-Střed – Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, přeložka silnice v ulici Podvesná XVII	
Souvislá údržba komunikace	197 m ²
Komunikace – asfaltobetonový kryt	2961 m ²
Komunikace – cementobetonový kryt	314 m ²
Komunikace pro pěší	657 m ²
Dělená stezka pro chodce a cyklisty	797 m ²
Sjezdy	25 m ²
Ochranný ostrůvek	28 m ²
SO 06-18-01 část B – T.ú. Zlín-Střed – Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, úprava parkoviště v ulici Podvesná XVII	
Komunikace	1481 m ²
Komunikace pro pěší	463 m ²
Sjezdy	25 m ²
Ochranný ostrůvek	10 m ²
Parkovací stání	779 m ²
SO 06-18-01 část C – T.ú. Zlín-Střed – Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, přeložka MK Hornomlýnská – Broučkova	
Komunikace	879 m ²
Souvislá údržba komunikace	45 m ²
Parkovací stání	52 m ²
Komunikace pro pěší	171 m ²
Sjezdy	117 m ²
SO 06-18-01 část D – T.ú. Zlín-Střed – Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, zast. Zlín – Podvesná, chodník k nástupišti	
Souvislá údržba komunikace	25 m ²
Komunikace pro pěší	349 m ²
SO 06-18-01 část E – T.ú. Zlín-Střed – Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, zast. Zlín – Podvesná, prodloužení odbočovacího pruhu na silnici I/49	
Komunikace – asfaltobetonový kryt	136 m ²
Souvislá údržba komunikace	178 m ²
Komunikace pro pěší	13 m ²
SO 06-18-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístup na nástupiště - severní část	
Komunikace pro pěší	145,0 m ²
SO 06-18-03 - T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, komunikace k přejezdu v km 14,083	
Komunikace	1266 m ²
SO 06-18-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístup na nástupiště - jižní část	
Komunikace pro pěší	19,0 m ²
SO 06-18-05 - T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín – Dlouhá, komunikace podél trati v ulici Hornomlýnská km 11,4 - 11,7	
Komunikace	1350 m ²
SO 06-18-06 - T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín – Dlouhá, komunikace u přejezdu v km 11,311	
Komunikace	272 m ²
Chodníky	83 m ²
SO 06-18-07 - T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 11,535	
Chodníky	23 m ²
SO 06-18-08 - T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, komunikace u přejezdu v km 12,006	
Komunikace	575 m ²
Chodníky	180 m ²
SO 06-18-09 - T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 12,340	
Chodníky	80 m ²
Chodníky (předláždění)	35 m ²
SO 06-18-10 - T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 12,938	
Chodníky	98 m ²
SO 06-18-11 - T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, komunikace u přejezdu v km 14,557	
Komunikace	83 m ²

Chodníky	21 m ²
SO 06-18-12 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, napojení areálu fy EuroCODEC na ul. Broučková	
Komunikace	2 316 m ²
SO 06-18-13 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, odstavná plocha fy EuroCAR	
Odstavná plocha	130 m ²
SO 08-18-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, účelová komunikace a točna k technologické budově	
Komunikace	602 m ²
Manipulační plochy	181 m ²
SO 08-18-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava účelové komunikace v km 16,005	
Účelová komunikace	282 m ²
SO 08-18-03, T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úpravy MK ul. Nádražní –	
SO 08-18-03 část A -T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava MK u přechodu v km 16,530	
Komunikace	644,1 m ²
Sjezdy	30 m ²
Chodníky	4,6 m ²
SO 08-18-03 část B T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, doplnění výhybny a obratiště na MK ul. Nádražní	
Komunikace	670 m ²
Sjezdy	25 m ²
Chodníky	4,5 m ²
Opěrná zeď	46,4 m
SO 08-18-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, připojení Nádražní ulice v Želechovicích	
Místní komunikace – nová konstrukce vozovky	1015 m ²
Místní komunikace – souvislá údržba	22 m ²
Silnice III/4913 – souvislá údržba	25 m ²
Chodník	54 m ²
Propustek DN 1000	14,35 m
SO 08-18-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, chodník na ulici Nádražní	
Chodník	320 m ²
SO 08-18-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava silnice III/4913 a MK	
SO 08-18-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava silnice III/4913 a MK; silnice III/4913	
Silnice III/4913 – nová konstrukce vozovky	500 m ²
Silnice III/4913 – souvislá údržba	10 m ²
SO 08-18-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava silnice III/4913 a MK; místní komunikace, komunikace a chodník	
Místní komunikace – nová konstrukce vozovky	93 m ²
Místní komunikace – souvislá údržba	8,50 m ²
Komunikace	150 m ²
Sjezd a samostatné sjezdy	87 m ²
Chodník	143 m ²
Zpevněná plocha (kamenná dlažba)	14 m ²
SO 08-18-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7	
Komunikace	2478 m ²
SO 08-18-08, T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace u přejezdu v km 17,731	
Komunikace	127,7 m ²
Chodníky	71,1 m ²
SO 09-18-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, parkoviště	
Účelová komunikace – rozšíření	35 m ²
Účelová komunikace – oprava krytu	95 m ²
Chodník	49 m ²
Parkoviště	230 m ²
SO 09-18-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava komunikace a zpevněné plochy terminálu LUKROM	
Komunikace	90 m ²
SO 10-18-01, T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 18,949	
Komunikace	191,1 m ²
Sjezdy	9,4 m ²
Chodníky	12,3 m ²
SO 10-18-02, T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 20,420	
Komunikace	155,7 m ²
SO 10-18-03, T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,046	
Komunikace	161,0 m ²
Sjezdy	72,8 m ²

SO 10-18-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,294	
Komunikace	127,0 m ²
SO 10-18-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,752	
Komunikace	795,0 m ²
Sjezdy	5,4 m ²
Chodníky	126,6 m ²
Parkoviště	141,0 m ²
SO 10-18-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 22,256	
Komunikace	115,0 m ²
SO 10-18-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,297	
Komunikace	127,0 m ²
SO 10-18-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,594	
Komunikace	615,0 m ²
Sjezdy	74,5 m ²
SO 10-18-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,839	
Komunikace	67,0 m ²
SO 11-18-01 ŽST Vizovice, komunikace u přejezdu v km 24,404	
Komunikace	207,5 m ²
Sjezdy	72 m ²
SO 11-18-02 ŽST Vizovice, zpevněné plochy u VB Vizovice	
Komunikace - dočasná stavba	230,0 m ²
Chodníky – dočasná stavba	16 m ²
Zpevněná plocha – dočasná stavba	6,5 m ²
Komunikace	765,0 m ²
Sjezdy	90 m ²
Chodníky	62 m ²
Parkoviště	150 m ²
Zpevněná plocha	1,5 m ²
Pozemní objekty, kabelovody, protihluková opatření, oplocení, demolice	
Nové výpravní budovy 2ks	2550 m ³
Nové technologické objekty	4050 m ³
Nové bet. prefabrikované domky	21 ks
Stavební úpravy	3240 m ³
Demolice	16335 m ³
Přístřešky pro cestující	6 ks
Demontáž stávajících oplocení	3635 bm
Nové oplocení	2160 bm
Kabelovody	2400 bm
Protihlukové stěny	3925 bm
Individuální protihluková opatření (IPO)	3 objekty
TV	
Nové trakční vedení SŽ	23,4 km
Nové trakční vedení METRANS	2,5 km
Délka úprav TV DSZO	850 m
Ochrany a přeložky plynovodů	
NTL	1 ks (56m)
STL	21ks (796m)
Ochrana stávajících plynovodů	1 ks (131m)

Popis jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů:

(v tomto popisu je respektována zaužívaná zvyklost při projekční činnosti, tedy že i tam, kde je použit u navrhované stavby přítomný čas, je tím míněn stav po její realizaci):

PS 07-28-01 Výh. Zlín-Přiluky, staniční zabezpečovací zařízení

Provozní soubor řeší zabezpečení nově vzniklé výhybny Zlín-Přiluky novým staničním zabezpečovacím zařízením SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, které bude součástí SZZ ŽST Lípa nad Dřevnicí s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdů, ve výhybně nebudou technologické počítače, ale pouze prováděcí počítače. Ve výhybně nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP, bude zřízen technologický počítač údržby, který bude umístěn v místnosti nouzové obsluhy. Zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov. Technologické zařízení výhybny bude umístěné v nové technologické budově v stavědlové ústředně, která bude vybavena klimatizací. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Výhybna bude určena pro křižování vlaků.

V kolejišti budou umístěny nové vnější prvky - návěstidla hlavní (vchodové, odchodové-krakorcové), zřizovací (stožárové), elektromotorické přestavníky, snímače os, kabelizace. Nově vkládané výhybky č. 1,

2 v hlavních kolejích budou vybaveny čelistovými závěry a žlabovými přírubovými pražci. Výhybky budou opatřeny přestavníky pro čelistové závěry, splňujícími požadavky pro traťovou rychlost 100km/hod. Výhybky budou do předjízdny koleje na lichém aj sudém zhlaví umožňovat rychlost 50km/hod.

V obvodu výhybny se nachází jedno úrovněvé křížení s pozemní komunikací (přejezd P8249 v ev. km 15,931). Přejezd bude zabezpečen dle rozhodnutí Drážního úřadu, PZZ světelným s pozitivní signalizací a celými závory, kategorie 3ZBI ve smyslu ČSN 34 2650. Činnost PZZ bude ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím čítačů náprav s vazbou na SZZ. Vnitřní část PZZ bude umístěna v technologickém domku, který řeší samostatný SO. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselaagregátu.

Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo pro maximální rychlost 100 km/hod, zábrzdna vzdálenost bude 700 m.

PS 09-28-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, staniční zabezpečovací zařízení

ŽST Lípa nad Dřevnicí bude v definitivním stavu zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, do SZZ bude integrována ovládací část elektronického stavědla ŽST Vizovice a výhybny Zlín – Příluky, dále bude do ŽST integrována vnitřní část automatického hradla směr Vizovice a Zlín - Příluky a závislosti přejezdů. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Ve stanici nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP, zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov, stanice bude vybavena technologickým počítačem údržby, který bude umístěn v místnosti nouzové obsluhy. Technologické zařízení výhybny bude umístěné v nové technologické budově v stavědlové ústředně, která bude vybavena klimatizací.

Pro potřeby místní práce a posunu řízenou odborně způsobilým zaměstnancem budou ve stanici zřízena 3 pomocné stavědla.

V obvodu stanice se nachází dvě úrovněvá křížení s pozemní komunikací, které budou zabezpečeny podle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení novým PZS se závory, výstroj bude umístěna v reléových domcích. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselaagregátu.

V ŽST je navržen centrální přechod přes kolej č. 3 na 2. nástupiště, bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí kategorie VZPK.

V kolejišti budou umístěny nové vnější prvky - návěstidla hlavní (vchodové, odchodové, cestové), seřaďovací, elektromotorické přestavníky, snímače os, pomocná stavědla, elektromagnetický zámek. K vnějším prvkům bude navržena nová kabelizace s ochranou vůči vplyvům střídavé trakce.

Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo pro maximální rychlost 100 km/hod, zábrzdna vzdálenost bude 700 m. V celém úseku byl schválen výhradní provoz pod systémem ETCS L2.

PS 11-28-01 ŽST Vizovice, staniční zabezpečovací zařízení

ŽST Vizovice bude v definitivním stavu zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, ovládací část bude součástí elektronického stavědla ŽST Lípa nad Dřevnicí. Do ŽST bude integrována vnitřní část automatického hradla směr Lípa nad Dřevnicí a závislosti přejezdů. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Ve stanici nebude zřízeno samostatné ovládací pracoviště JOP, zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov. Pro případ nouzové obsluhy bude ve stanici zřízeno pohotovostní pracoviště výpravčího, součástí kterého je ovládací pracoviště JOP, z kterého bude možné dálkově ovládat celý úsek Otrokovice (mimo) – Vizovice. Technologické zařízení výhybny bude umístěné v nové technologické budově v stavědlové ústředně, která bude vybavena klimatizací.

Pro potřeby místní práce a posunu na vlečku bude ve stanici zřízeno pomocné stavědlo.

V obvodu stanice se nachází úrovněvé křížení s pozemní komunikací, které bude zabezpečeno podle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení novým PZS se závory, výstroj bude umístěna v reléovém domku. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselaagregátu.

V kolejišti budou umístěny nové vnější prvky - návěstidla hlavní (vchodové, odchodové, cestové), seřaďovací, elektromotorické přestavníky, snímače os, pomocné stavědlo. K vnějším prvkům bude navržena nová kabelizace s ochranou vůči vplyvům střídavé trakce.

Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo pro maximální rychlost 100 km/hod, zábrzdna vzdálenost bude 700 m. V celém úseku byl schválen výhradní provoz pod systémem ETCS L2.

PS 06-28-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Příluky, traťové zabezpečovací zařízení

Stávající stav

V původním mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed se nachází 14 přejezdů z toho 6 zabezpečených přejezdů a 8 přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži (A32a). Přejezdy v km 11,311, 12,006, 12,743, 13,438 jsou zabezpečené PZS 3 SNI typu VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 12,743 PZS 3 SBI je zabezpečen typem VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 14,560 PZS 3 SBI je zabezpečen typem AŽD 71 s kolejovými úseky - počítače náprav RSR 180 a

kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. PZS má dálkové nouzové vypnutí a vazbu na světelnou křižovatku. Přejezd v km 17,733 PZS 3 SNI je zabezpečen typem AŽD 71 s kolejovými obvody 3700 – relé DSS a kontrolou v DK žst. Lípa nad Dřevnicí. Anulace souborem ASE 3. V mezistaničním úseku se nachází závislostní zabezpečovací kabely, sdělovací kabel 10XN0,8, ve správě ČD Telematika a.s. Ve sdělovacím kabelu je veden okruh VT. Organizování a řízení drážní dopravy je v mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed dle předpisu SŽ D3.

PS 06-28-01 část A, Zlín střed - Zlín-Přiluky, definitivní TZZ

Původní mezistaniční úsek Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed se rozdělil výhybnou Zlín-Přiluky na dva traťové úseky. Traťová rychlost v tomto traťovém úseku Zlín-střed – Zlín-Přiluky bude nově max. 100 km/h a zábrzdna vzdálenost bude nově 700m. Trať bude navržena na provoz pod ETCS s výhradním provozem. Maximální povolená rychlost bude 100 km/h. Na trati budou oddíly rozděleny pomocí lokalizačních značek, u kterých budou umístěny počítače náprav. Dále budou umístěny světelné předvěsti vjezdových návěstidel. Umístění předvěstí a lokalizačních značek bude vyhovovat zábrzdne vzdálenosti.

V mezistaničním úseku výh. Zlín-Přiluky – ŽST Zlín střed bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, dle TNŽ 34 2620.

Výstroj TZZ bude v obou dopravních v SÚ v nových technologických prostorách.

Volnost traťového úseku a přibližovacích úseků přejezdů, bude zjišťována počítači náprav se směrovými výstupy. Počítače náprav budou propojeny s počítači ústřednou počítačů náprav pomocí metalického vedení. Ústředny počítačů náprav budou umístěny v RD a komunikovat budou mezi sebou pomocí optických vláken.

V mezistaničním úseku je nově navrženo 8 přejezdů, které jsou zabezpečeny PZS 3. kategorie podle rozhodnutí DÚ (Drážního úřadu).

- Přejezd P8248 v ev. km 14,491
- Přejezd P8247 v ev. km 14,030
- Přejezd P8245 v ev. km 12,888
- Přejezd P8243 v ev. km 12,316
- Přejezd P8242 v ev. km 11,960
- Přejezd P8241 v ev. km 11,491
- Přejezd P8240 v ev. km 11,275
- Přejezd P8239 v ev. km 11,130

Vybrané přejezdy (PZS) budou napájeny z kabelu 22kV. Vlastní zařízení přejezdu (PZS) bude napájeno z bezúdržbové akumulátorové baterie s dobíječem, která bude současně sloužit jako nouzový zdroj po dobu 8 hodin.

Závislosti mezi přejezdy budou přenášeny po optice.

Výstroj přejezdů bude umístěna v reléových domcích, které jsou řešeny jako samostatné stavební objekty. Před RD bude MFPR (multifunkční plastový rozvaděč) – část NN, SZ a SMO.

Výstražníky budou nové. Na výstražnících, které budou umístěny u chodníku, bude zařízení pro nevidomé a na závorách bude umístěna zářítka pro slabozraké.

Kabelizace na trati bude vyhovovat vlivům trakce. Kabely budou vedeny v souběhu se sdělovacím zařízením a částečně s kabely silnoproudu.

Traťový úsek bude doplněn o balízy ETCS.

PS 06-28-01 část B, Zlín střed - Zlín-Přiluky, provizorní TZZ

Stavební postup SP300: tento stavební postup se odehrává o jeden kalendářní rok později od zahájení stavby. Na začátku SP300 budou provedeny přeložky sdělovacích kabelů a kabelů přejezdového zabezpečovacího zařízení. Po dobu přeložek (předpoklad 4 dny) jízdy dle telefonického dorozumívání (stávající stav), přes přejezdy dle rozkazu Op část A. Provoz po staničních a traťových kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

Stavební postup SP301: obsahem tohoto stavebního postupu SP301 je realizace možných prací za zachování železničního provozu s krátkodobými výlukami v rozsahu dní v traťovém úseku ŽST Zlín střed (mimo) – Lípa nad Dřevnicí (včetně). Vybočení trati km 13,8 – 14,3 a výhybna Zlín-Přiluky, v ŽST Lípa nad Dřevnicí rozšíření budovy, kabelovody, nástupiště u nové koleje, inženýrské sítě, základy TV a základy protihlukových stěn. Mezi jednotlivými kolejovými výlukami jízdy dle telefonického dorozumívání (stávající stav), přes přejezdy dle rozkazu Op část A. Postupná výstavba pozemních objektů pro zab. zař. (stavědlové ústředny – výhybna Zlín-Přiluky, ŽST Lípa nad Dřevnicí, dopravní D3 Vizovice, reléové domky přejezdových zařízení, výkop kabelových tras, montáž zařízení.

Stavební postup SP302: v rámci tohoto SP302 se dokončí v rámci 4měsíční výluky všechny SO a PS na tomto traťovém úseku, na kterém bylo možné realizovat přípravné práce v předchozím stavebním postupu.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Nepřetržitá výluka TZZ v mezistaničním úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí po celou dobu konání SP302.

Nepřetržitá výluka PZZ přejezdů ležících na mezistaničním úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí po celou dobu konání SP302.

Nepřetržitá výluka SZZ v ŽST Lípa nad Dřevnicí po celou dobu konání SP302.

Staniční zab. zař. v ŽST Lípa nad Dřevnicí bude vyloučeno. Traťové zab. zař. v mezistaničním úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí bude vyloučeno. Probíhá postupná výstavba pozemních objektů pro zab. zař. (stavědlové ústředny – výhybna Zlín-Přiluky, ŽST Lípa nad Dřevnicí, ŽST Vizovice, reléové domky přejezdových zařízení, výkop kabelových tras, montáž zařízení).

Stavební postup SP303: závěrečnými pracemi v tomto SP303 se rozumí dokončení a prozkoušení všech SO a zejména technologických PS, poněvadž krátký, 4měsíční stavební postup, umožnil uskutečnit pouze ty nedůležitější práce nutné ke zprovoznění traťového úseku. Probíhá postupné zapínání TZZ, SZZ a PZS. Práce na montáži zabezpečovacího zařízení, postupné oživování a přezkušování v koordinaci s pracemi na ostatních PS a SO. Při vypnutém zab. zař. budou jízdy dle telefonického dorozumívání, přes přejezdy dle rozkazu Op, část A, v ŽST použití výměnových zámků.

část C, Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 11,150

Pro umístění nového přejezdového ZZ je u přejezdu navržen releový domek (RD).

PS 08-28-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení TZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 s výhradním provozem pod systémem ETCS L2, s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení. Výměna informací mezi jednotlivými zabezpečovacími zařízeními bude realizována po optickém vedení, které je řešeno samostatným PS. Traťový úsek nebude rozdělen na oddíly. Stávající přejezdy budou zabezpečeny dle rozhodnutí Drážního úřadu, PZZ světelným s pozitivní signalizací a celými závorami, kategorie 3ZBI ve smyslu ČSN 34 2650. Činnost PZZ bude ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím čítačů náprav se směrovým výstupem, resp. navazujícím SZZ. Vnitřní část PZZ bude umístěna v technologickém domku, který řeší samostatný SO. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselagregátu. Traťová rychlost v úseku bude 100 km/h, zábrzdná vzdálenost 700m.

PS 10-28-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 s výhradním provozem pod systémem ETCS L2, s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení. Výměna informací mezi jednotlivými zabezpečovacími zařízeními bude realizována po optickém vedení, které je řešeno v samostatném PS. Traťový úsek bude rozdělen na dva oddíly, v místě oddílu bude osazen snímač počítače náprav a lokalizační značky ETCS z obou směrů. Stávající přejezdy budou zabezpečeny dle rozhodnutí Drážního úřadu, PZZ světelným s pozitivní signalizací a celými závorami, kategorie 3ZBI ve smyslu ČSN 34 2650. Činnost PZZ bude ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím čítačů náprav se směrovým výstupem, resp. navazujícím SZZ. Vnitřní část PZZ bude umístěna v technologickém domku, který řeší samostatný SO. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselagregátu. Traťová rychlost v úseku bude 100 km/h, zábrzdná vzdálenost 700m.

PS 90-28-02 T.ú. Otrokovice - Vizovice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení - ETCS RBC

V souladu s NIP je nutno pro zajištění bezpečnosti dopravy a pro zajištění efektivnosti investice vybavovat vozidla palubní částí ETCS souběžně s výstavbou traťové části ETCS tak, aby bylo možné zahájit výhradní, tj. 100% provoz pod dohledem ETCS bezprostředně po ukončení výstavby traťové části v uceleném úseku.

V souladu s NIP proto MD stanovilo, že:

- Výhradní provoz pod dohledem ETCS na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice bude zahájen nejpozději 1.1.2025
- Z důvodů technických, technologických, provozních i investičních budou hlavní proměnná světelná návěstidla realizovaná pouze ve stanicích (vjezdová, odjezdová a cestová) a to v omezeném rozsahu návěstění.
- Po zavedení výhradního provozu na této trati bude umožněn průvoz vlaků ad-hoc přeprav, nevybavených palubními jednotkami ETCS, avšak pouze mimořádně a za stanovených provozních podmínek.

ETCS pro svou správnou činnost vyžaduje přenos informací ze železničních stanic a traťových úseků do RBC, která jsou umístěna v budově CDP Přerov.

V místnosti č. 2.14 v budově CDP Přerov je již ve stávajícím stavu radiobloková centrála připravena pro spuštění traťového úseku Brno – Česká Třebová. Tato RBC bude upravena a doplněna.

Hranice mezi koridorovou RBC a RBC této stavby bude v úseku mezi odbočnou výhybkou vlečky ZPS a odbočkou Zlín-Malenovice při použití funkce „Handover“ mezi oběma RBC.

Napájení bude zajištěno stávajícím zdrojem UNZ v téže místnosti, který je dostatečně dimenzován pro napájení zařízení RBC, které bude i v budoucnu v této místnosti umístěno.

PS 07-14-01 Výh. Zlín-Přiluky, místní kabelizace

V rámci toho PS bude ve výhybně Zlín-Přiluky vybudována nová místní kabelizace. Centrum nové místní kabelizace bude v nové sdělovací místnosti v nové technologické budově. Odtud bude napojený nový venkovní telefonní objekt (VTO) umístěný na RD u přejezdu.

V rámci místní kabelizace budou dále pomocí optických kabelů napojeny objekty REOV. Místní metalické kabely budou zafukovány do HDPE trubek. V TB bude zbudováno propojení místním optickým kabelem mezi sdělovací místností a rozvodnou VN.

Převážná část místní kabelizace bude realizována formou přípoloží do hlavní kabelové trasy.

PS 09-14-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, místní kabelizace

V rámci toho PS bude v žst. Lípa nad Dřevnicí vybudována nová místní kabelizace. Centrum nové místní kabelizace bude v nové sdělovací místnosti v nové technologické budově. Odtud budou napojeny nové venkovní telefonní objekty (VTO) u pomocných stavědel, elektromagnetických zámek a VTO na reléových domcích u přejezdů.

V rámci místní kabelizace budou dále pomocí optických kabelů napojeny objekty REOV. Místní metalické kabely budou zafukovány do HDPE trubek. V TB bude zbudováno propojení místním optickým kabelem mezi sdělovací místností a rozvodnou VN.

Převážná část místní kabelizace bude vedena nově budovaným kabelovodem.

PS 11-14-01 ŽST Vizovice, místní kabelizace

V rámci toho PS bude v žst. Vizovice vybudována nová místní kabelizace. Centrum nové místní kabelizace bude v nové sdělovací místnosti v nové technologické budově. Odtud budou napojeny nové venkovní telefonní objekty (VTO) u pomocného stavědla a u reléového domku u přejezdu.

V rámci místní kabelizace bude v TB vybudováno propojení místním optickým kabelem 12 vláken mezi sdělovací místností a rozvodnou VN. Převážná část místní kabelizace bude vedena nově budovaným kabelovodem.

PS 06-14-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, rozhlasové zařízení

V zast. Zlín-Dlouhá, bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov dále z pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Vizovice a na pracovišti dispečera v žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEKPFLEY 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

PS 06-14-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, rozhlasové zařízení

V zast. Zlín-Podvesná, bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov dále z pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Vizovice a na pracovišti dispečera v žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEKPFLEY 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

PS 06-14-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, rozhlasové zařízení

V zast. Zlín-Přiluky, bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov dále z pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Vizovice a na pracovišti dispečera v žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEKPFLEY 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

PS 08-14-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, rozhlasové zařízení

V zast. Želechovice nad Dřevnicí bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov dále z pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Vizovice a na pracovišti dispečera v žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEKPFLEY 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

PS 09-14-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, rozhlasové zařízení

V žst. Lípa nad Dřevnicí bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologických domcích. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 300W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Bude ozvučena čekárna ve výpravní budově. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEKPFLEY 3P1.0.

PS 10-14-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, rozhlasové zařízení

V zast. Zádveřice bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEKPFLEY 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

PS 11-14-06 ŽST Vizovice, rozhlasové zařízení

V žst. Vizovice bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologických domcích. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 300W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Bude ozvučena čekárna ve výpravní budově. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEKPFLEY 3P1.0.

PS 09-14-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, telefonní zapojovač

V žst. Lípa nad Dřevnicí je v současné době umístěn zapojovač MICRO Z-0 se zapojenými 6ti okruhy. Během provizorních stavů budou výše jmenovaná zařízení přemístěna do provozovní dopravní kanceláře a po dokončení stavby předává správci zařízení.

Do nové místnosti nouzové obsluhy ve VB bude instalován nový IP telefon s rozšířenou klávesnicí ve funkci zapojovače. Nový náhradní zapojovač zde nebude instalován.

Technologie zapojovače bude umístěna v nové sdělovací místnosti v TB a bude zálohována na 6hod. provoz. Zapojovač bude zajišťovat ovládání rozhlasu, volání do dispečerské a veřejné telefonní sítě a další požadované funkce. Na nouzové pracoviště bude dále doplněn GSM-R mobilní telefon.

V rámci PS zapojovače bude ze stávající DK provizorně přemístěna radiostanice MRS včetně veškerého příslušenství do provizorní DK, tak aby zůstal po dobu stavby systém MRS v provozu. Demontování systému MRS proběhne až po zprovoznění systému GSM-R. Dále bude demontován rádiový systém SRV včetně veškerého příslušenství a předán správci zařízení.

V rámci tohoto PS se také umístí do místnosti pro technologický počítač v TB ve výhybně Příluky nový IP telefon s rozšířenou klávesnicí ve funkci zapojovače. Nový náhradní zapojovač zde nebude instalován.

Technologie zapojovače bude umístěna v nové sdělovací místnosti v TB a bude zálohována na 6hod. provoz. Zapojovač bude zajišťovat ovládání rozhlasu, volání do dispečerské a veřejné telefonní sítě a další požadované funkce. Na pracoviště technologického počítače bude dále doplněn GSM-R mobilní telefon.

PS 11-14-03 ŽST Vizovice, telefonní zapojovač

V žst. Vizovice není instalován v současné době žádný zapojovač.

Do nové místnosti nouzové obsluhy ve VB bude instalován nový IP zapojovač s dotykovou obrazovkou v provedení AiO. Nový náhradní zapojovač zde nebude instalován.

Technologie zapojovače bude umístěna v nové sdělovací místnosti v TB a bude zálohována na 6hod. provoz. Zapojovač bude zajišťovat ovládání rozhlasu, volání do dispečerské a veřejné telefonní sítě a další požadované funkce.

PS 90-14-02 T.ú. Otrokovice - Vizovice, přenosové zařízení

Přenosový systém v celém úseku stavby bude založený na IP přenosové síti. Vazba na stávající síť bude v žst. Otrokovice, kde se vybuduje uzlový bod MPLS, který se napojí na MPLS na CDP Přerov. Do každé žst. směrem na Zlín a Vizovice se doplní agregační uzel MPLS pro připojování aplikačního zařízení. Nové datové uzly budou budovány na rychlost 10GbE. Nový uzel v žst. Otrokovice bude řešený tak, aby jedna větev mohla v rychlosti 10GbE pokračovat směrem na St. Město u U. H. a Břeclav. Všechny nové MPLS uzly v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice se doplní přístupovým routerem CE L3 s přístupovou distribuční úrovní L2 sítě TechLan. Kapacita routeru bude 12 slotů SFP a 48 distribučních ethernetových portů v úrovni L2. Router musí umožnit směrování do jednotlivých VLAN sítí SŽ včetně sítě Intranet, která se začlení do TechLan jako samostatná VPN a nebude řešena jako samostatná HW LAN síť. V jednotlivých žst. se provede rozvedení distribuční úrovně TechLan do jednotlivých lokalit datovými přepínači L2. U venkovních objektů budou datové přepínače v průmyslovém provedení do venkovního prostředí. Propojení jednotlivých prvků datové sítě bude provedeno přes optické moduly SFP. Zaokruhování

přenosové sítě bude provedeno po vyhrazených vláknech DOK ČD-T (Otrokovice - Zlín) a po vybraných vláknech DOK SŽ (Zlín - Vizovice).

Nové uzly MPLS/L3/L2 budou splňovat podmínku pro dohledování a management tak, aby celý uzel v konkrétní žst. byl řízený jako jeden celek. Součástí výstavby nových přenosových uzlů budou rovněž instalace redundantních napájecích zdrojů zálohovaného napájení 48V DC, včetně modulárního střídače na 230V AC.

Pro potřeby připojení základnových stanic BTS sítě GSM-R budou k jednotlivým stanicím BTS přivedené TDM kanály E1. Základním zdrojem těchto kanálů bude stávající přenosový uzel SDH v žst. Otrokovice. Pro celý nový úsek tratě jsou potřeba min. 4 kanály E1, které se zaokružují přes vyhrazená vlákna v kabelu ČD-T. Včetně zálohy a nezbytné redundance se zapojí celkem 8 kanálů E1. Distribuce kanálů E1 v úseku Otrokovice – Vizovice bude provedena začleněním kanálů E1 do IP přenosové sítě techlan tj. do uzlů MPLS, v místě BTS se vyčlení kanály E1 z uzlu MPLS a zapojí do BTS. V případě dislokace BTS mimo uzel MPLS budou převedeny do BTS prostřednictvím modemů.

PS 06-14-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, EZS

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

PS 06-14-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, EZS

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

PS 06-14-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, EZS

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

PS 07-14-02 Výh. Zlín-Přiluky, ASHS

V rámci tohoto PS budou protipožárně ochráněny prostory nové technologické budovy (stavědlová ústředna a místnost zdrojů zab. zař.).

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo Novec 1230. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakových lahví s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod.

Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou prostřednictvím ústředny EZS (a přenosového systému) přenášeny do počítače dohledového pracoviště umístěného v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, kde bude stálá služba 24 hod. denně. Z počítače dohledového systému, který bude součástí tohoto PS, bude dohlíženo i zařízení ASHS, zařízení bude vybaveno potřebným SW.

PS 07-14-03 Výh. Zlín-Přiluky, EZS a LDP

Ve výhybně bude v rámci stavby vybudován nový technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou ochranou. Jedná se o místnosti stavědlové ústředny, zdrojů ZZ, rozvodny NN/VN, sdělovacího zařízení ČD Telematika/SŽ a DŘT.

Poplach bude signalizován na objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku ED Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového systému).

Ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v nové technologické budově výhybny. Ovládací klávesnice bude umístěna na všech pěti vstupech do střežených prostor.

PS 08-14-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, EZS

V uvedené zastávce bude v rámci stavby vybudován nový malý technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou ochranou. Jedná se o místnosti zab. zařízení, rozvodnu NN a rozvodnu VN.

V zabezpečených místnostech s technologií budou navíc osazena konvenční čidla pro detekci požáru, která budou připojena k ústředně EZS.

Ústředna bude umístěna v novém technologickém objektu zastávky (místnost sdělovacího zařízení). Ovládací klávesnice bude umístěna na všech vstupech do střežených prostor. Poplach bude signalizován na objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku

CDP Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového systému).

PS 09-14-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ASHS

V rámci tomto PS budou protipožárně ochráněny prostory nové technologické budovy (stavědlová ústředna a místnost zdrojů zab. zař.).

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo Novec 1230. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakových lahví s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod.

Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou prostřednictvím ústředny EZS (a přenosového systému) přenášeny do počítače dohledového pracoviště umístěného v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, kde bude stálá služba 24 hod. denně. Z počítače dohledového systému, který bude součástí tohoto PS, bude dohlíženo i zařízení ASHS, zařízení bude vybaveno potřebným SW.

PS 09-14-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, EZS a LDP

V železniční stanici Lípa n. D. bude v rámci stavby vybudován nový technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou a prostorovou ochranou. Jedná se o místnosti stavědlové ústředny, zdrojů ZZ, rozvodny NN/VN, sdělovacího zařízení ČD Telematika/SŽ a DŘT.

Dále bude zařízením EZS střežena i samotná DK v objektu stávající VB. Poplach bude signalizován vždy na příslušném objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku CDP Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového systému SDH).

Ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v nové technologické budově. Ovládací klávesnice bude umístěna ve výpravní budově u vstupu do DK, v novém technologickém objektu na všech vstupech do střežených prostor.

PS 10-14-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, EZS

V uvedené zastávce bude v rámci stavby vybudován nový malý technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou a prostorovou ochranou. Jedná se o místnosti sdělovacího zařízení, rozvodny NN a VN.

V zabezpečených místnostech s technologií budou navíc osazena konvenční čidla pro detekci požáru, která budou připojena k ústředně EZS.

Ústředna bude umístěna v novém technologickém objektu zastávky (místnost sdělovacího zařízení).

Ovládací klávesnice bude umístěna na všech vstupech do střežených prostor. Poplach bude signalizován na objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku CDP Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového systému).

PS 11-14-04 ŽST Vizovice, ASHS

V rámci tomto PS budou protipožárně ochráněny prostory nové technologické budovy (stavědlová ústředna a místnost zdrojů zab. zař.).

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo Novec 1230. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakových lahví s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod.

Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou přenášeny prostřednictvím ústředny EZS (a přenosového systému SDH) do počítače dohledového pracoviště umístěného v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, kde bude stálá služba 24 hod. denně. Z počítače dohledového systému, který bude součástí tohoto PS, bude dohlíženo i zařízení ASHS, zařízení bude vybaveno potřebným SW.

PS 11-14-05 ŽST Vizovice, EZS a LDP

V železniční stanici Vizovice bude v rámci stavby vybudován nový technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou ochranou. Jedná se o místnosti stavědlové ústředny, zdrojů ZZ, rozvodny NN a VN, sdělovacího zařízení ČD Telematika/SŽ a DŘT.

Poplach bude signalizován vždy na příslušném objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku CDP Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového zařízení SDH).

Ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v nové technologické budově. Ovládací klávesnice bude umístěna ve výpravní budově u vstupu do DK, v novém technologickém objektu na všech vstupech do střežených prostor.

PS 06-14-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, traťový kabel

V rámci tohoto PS bude položen nový metalický traťový kabel s ochranným pancířem o kapacitě 10XN0,8 TCEPKPFLEZE a tři HDPE trubky pro potřeby Správy železnic. Traťový kabel bude celým profilem ukončený v nové výpravní budově v žst. Zlín střed. Ve výhybně Zlín-Přiluky bude ukončený

celým profilem v nové technologické budově. Vždy bude ukončený ve sdělovací místnosti v přístrojové skříni 19" na zářezových páscích.

Kabel bude celým profilem vyveden také do zastávek a do reléových domků na přejezdech. Tento provozní soubor bude nositelem hlavní kabelové trasy.

PS 08-14-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, traťový kabel

V rámci tohoto PS bude položený nový metalický traťový kabel s ochranným pancířem o kapacitě 10XN0,8 TCEPKPFLEZE a tři HDPE trubky pro potřeby Správy železnic. Traťový kabel bude celým profilem ukončený v nové technologické budově v žst. Lípa nad Dřevnicí. Ve výhybně Zlín-Přiluky bude ukončený celým profilem v nové technologické budově. Vždy bude ukončený ve sdělovací místnosti v přístrojové skříni 19" na zářezových páscích.

Kabel bude celým profilem vyveden také do zastávek a do reléových domků na přejezdech.

PS 10-14-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, traťový kabel

V rámci tohoto PS bude položený nový metalický traťový kabel s ochranným pancířem o kapacitě 10XN0,8 TCEPKPFLEZE a tři HDPE trubky pro potřeby Správy železnic.

Traťový kabel bude celým profilem ukončený v žst. Lípa nad Dřevnicí a v žst. Vizovice. Kabel bude celým profilem vyveden také do zastávek a do reléových domků na přejezdech.

Spolu s metalickým kabelem do zastávky položí dvě odbočné HDPE trubky od hlavní trasy, které budou zaústěny do sdělovací místnosti v zastávce. Do RD u přejezdů se položí jedna odbočná HDPE trubka.

Traťový kabel bude ukončen na zářezových páscích v nových 19" skříních ve sdělovacích místnostech.

Kabel bude osazen bleskojistkami a provozované okruhy translátory.

Hlavní kabelová trasa není součástí tohoto PS.

PS 90-14-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, DOK SŽ, s.o.

V rámci tohoto provozního souboru budou mezi žst. Otrokovice a žst. Vizovice zafouknuté nové optické kabely (DOK 72 vláken a TOK 48 vláken) do HDPE trubek připravených v rámci PS traťových kabelů.

V žst. budou kabely DOK i TOK zavedený celým profilem do sdělovacích místností. V místech zastávek budou provedené výpichy z těchto kabelů. Z TOK budou dále provedené výpichy do RD na přejezdech/přechodech a objektu REOV. V zast. Zádveřice bude v rámci PS dálkového optického kabelu zafouknutý POK 12 vláken mezi technologickým objektem (TO) a repeaterem BTS. POK bude zafouknutý do HDPE položené v rámci traťového kabelu.

Ukončování kabelu bude provedeno dle zásad směrnice SŽ pro ukončení optických kabelů. Po dokončení optických kabelů bude provedeno závěrečné měření, a to výkonové i měření útlumu ve třech oknech.

PS 06-14-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, informační zařízení

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín – Dlouhá vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištní víceřádkovou odjezdovou tabulí na samostatném sloupu se stříškou. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov dále z pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Vizovice a na pracovišti dispečera v žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít provedení LED s automatickou regulací jasu a hodinami. Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽ č. 118.

PS 06-14-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, informační zařízení

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín – Podvesná vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištní víceřádkovou odjezdovou tabulí na samostatném sloupu se stříškou. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov dále z pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Vizovice a na pracovišti dispečera v žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít provedení LED s automatickou regulací jasu a hodinami. Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽ č. 118.

PS 06-14-10 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, informační zařízení

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín – Přiluky vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištní víceřádkovou odjezdovou tabulí na samostatném sloupu se stříškou. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov dále z pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Vizovice a na pracovišti dispečera v žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít provedení LED s automatickou regulací jasu a hodinami. Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽ č. 118.

PS 08-14-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, informační zařízení

V rámci tohoto PS bude v zast. Želechovice nad Dřevnicí vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištními víceřádkovými odjezdovými tabulemi. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov dále z pracoviště pohotovostního výpravčího v žst. Vizovice a na pracovišti dispečera v žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít provedení LED s automatickou regulací jasu a hodinami. Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽ č. 118.

PS 09-14-07 ŽST Lípa nad Dřevnicí, informační zařízení

Informační zařízení v žst. Lípa bude zcela nové. Nástupiště budou osazena oboustrannými nástupištními tabulemi. V čekárně bude instalován odjezdový monitor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Otrokovice.

V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít provedení LED s automatickou regulací jasu a hodinami. Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽ č. 118.

PS 10-14-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, informační zařízení

V rámci tohoto PS bude v zast. Zádveřice vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištními víceřádkovými odjezdovými tabulemi.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít provedení LED s automatickou regulací jasu a hodinami. Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽ č. 118.

PS 11-14-07 ŽST Vizovice, informační zařízení

Informační zařízení v žst. Vizovice bude zcela nové. Nástupiště budou osazena oboustrannými nástupištními tabulemi. V čekárně bude instalován odjezdový monitor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Otrokovice.

V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov. Panely budou mít provedení LED s automatickou regulací jasu a hodinami. Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽ č. 118.

Traťové radiové spojení

Celý traťový úsek ŽST Otrokovice – ŽST Vizovice bude pokrytý rádiovým signálem sítě GSM-R. Bude vybudováno šest nových základnových stanic BTS a jedna vysunutá rádiová část. Nové anténní systémy GSM-R budou v jednotlivých lokalitách umístěny na nových betonových stožárech. V případě umístění stožáru v blízkosti sdělovacích místností bude technologie BTS umístěna v těchto sdělovacích místnostech, v ostatních případech bude technologie umístěna v přístrojové skříni.

V rámci výstavby nových BTS rádiového signálu GSM-R budou doplněny i systémové a centrální části. Komunikace v rádiové síti GSM-R bude integrováno do nových IP dotykových terminálů instalovaných v rámci PS zapojovačů na nouzovém ovládacím pracovišti v žst. Otrokovice, pohotovostním pracovišti výpravčího v žst. Vizovice a na dispečerském pracovišti v CDP Přerov.

PS 07-14-04 Výh. Zlín-Přiluky, GSM-R, BTS 323

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi žst. Zlín - střed a žst. Lípa nad Dřevnicí. Betonový stožár o výšce 30m bude umístěn vedle technologické budovy zastávky Zlín - Přiluky, technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB zastávky. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou.

PS 09-14-09 ŽST Lípa nad Dřevnicí, GSM-R, BTS 324**PS 09-14-09 část A ŽST Lípa nad Dřevnicí, GSM-R, BTS 324, základnová stanice**

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi zastávkou Zlín – Přiluky a zastávkou Zádveřice. Betonový stožár o výšce 35m bude umístěn vedle technologické budovy, technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou.

PS 09-14-09 část B ŽST Lípa nad Dřevnicí, GSM-R, BTS 324, repeater Zádveřice

Tato vysunutá rádiová část BTS 325 zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi žst. Lípa nad Dřevnicí a žst. Vizovice. Betonový stožár o výšce 15m bude umístěn za přejezdem v obci Zádveřice na levé straně ve směru na Vizovice. Technologie vysunuté rádiové části BTS 325 bude umístěna ve venkovní přístrojové skříni umístěné vedle stožáru, na kterém budou umístěny dve antény. BTS 325 bude umístěna v žst. Vizovice. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou.

PS 11-14-09 ŽST Vizovice, GSM-R, BTS 325

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi zastávkou Zádveřice a žst. Vizovice. Betonový stožár o výšce 15m bude umístěn vedle technologické budovy, technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami a bude mít vysunutou rádiovou částv zast. Zádveřice. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou nebo variantně po lávce a dále skrz půdní prostor TB.

PS 50-14-01 Doplnění systémových a centrálních částí GSM-R

Bude řešeno uvedení a zprovoznění nově instalovaných základnových stanic BTS systému GSM-R na předemtné železniční trati jakožto jednoho uceleného celku. Součástí tohoto PS jsou nezbytné práce související s připojením jednotlivých BTS na centrální a systémové části sítě vč. doplnění licencí, provedení potřebných měření dle EIRENE kritérií a osazení trati nepřenosnými návěstmi (radiovníky).

Nově navrhované základnové stanice BTS zajišťující pokrytí železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice budou připojeny na centrální a ústřednové části sítě GSM-R přes kontrolér BSC umístěný v objektu CDP Přerov. Pro připojení jednotlivých BTS bude využito nově instalované přenosové zařízení v rámci samostatného provozního souboru. Připojení BTS bude realizováno pomocí jednotlivých smyček E1. Stávající kapacita centrálních a ústřednových částí sítě je v současné době kapacitně dostačující pro připojení všech nově instalovaných BTS a není nutné v rámci předemtné stavby provádět žádné jejich HW úpravy nebo rozšíření. Před samotným zahájením výstavby jednotlivých BTS bude v rámci tohoto PS provedeno nezbytné předrealizační měření pro ověření softwarové predikce a zpřesnění provedeného rádiového plánování. Po zprovoznění celého systému bude provedeno závěrečné měření pokrytí trati dle EIRENE kritérií a případná korekce jednotlivých BTS (včetně BTS 313 žst. Otrokovice) pro zajištění správné funkce systému GSM-R.

PS 06-14-11 T.ú. Zlín střed - Zlín-Příluky, traťový kamerový systém

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v zast. Zlín-Dlouhá, zast. Zlín-Podvěsná a Zlín-Příluky a na přejezdech v žkm 11,311; 12,006; 14,083; 14,557. Kamerový systém v zastávkách bude sledovat nástupištní hrany v zastávce Zlín-Příluky i podchod pro cestující. Kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení. Videosignál bude ukládán lokálně v zastávkách ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléovém domku a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

PS 08-14-05 T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, traťový kamerový systém

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v zast. Želechovice a na přejezdech v žkm 15,932 a 16,461. Kamerový systém v zastávce bude sledovat nástupištní hrany a podchod pro cestující. Kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení. Videosignál bude ukládán lokálně v zastávce ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléových domcích a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

PS 09-14-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, sdělovací zařízení

Tento PS řeší zajištění sdělovacích rozvodů, dodávku a instalaci účastnických terminálů, zajištění hodinových rozvodů a hodinového zařízení ve výpravní a technologické budově v ŽST Lípa nad Dřevnicí a ve výhybně Zlín-Příluky. Instalované zařízení bude sloužit pro zabezpečovací zařízení, zařízení NN, DŘT, sdělovací zařízení a další technologické systémy a pracoviště.

Bude vybudovaná nová strukturovaná kabeláž ve všech výše zmíněných objektech. Budou použity datové dvojzásuvky RJ45, které budou umístěny na zdi. Pro vedení kabelů se použijí elektroinstalační trubky, kabelové rošty a předem připravené průrazy zdí a stropů, které jsou součástí stavebních prací na dotčených objektech nebo součástí tohoto PS.

Součástí tohoto PS je také vybudování nových hodinových rozvodů jednotného času. Budou instalovány nové podružné hodiny a matiční hodiny. Ty budou umístěny do sdělovací místnosti v technologické budově v žst. Lípa nad Dřevnicí a do sdělovací místnosti v technologické budově v výh. Zlín-Příluky. Dále budou v rámci sdělovacího zařízení do sdělovacích místností umístěny racky a kabelové rošty.

PS 09-14-08 ŽST Lípa nad Dřevnicí, kamerový systém

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v žst. Lípa nad Dřevnicí a na přejezdech 17,660 a 18,881. Kamerový systém ve stanici bude sledovat nástupištní hrany, úroňový přechod a čekárnu. Kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně ve stanici ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléových domcích a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

PS 10-14-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, traťový kamerový systém

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v zast. Zádveřice a na přejezdech v žkm 20,415; 20,980; 21,230; 21,700; 22,186 a 23,522. Kamerový systém v zastávce bude sledovat nástupištní hranu a

kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně v zastávce ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléových domcích a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

PS 11-14-02 ŽST Vizovice, sdělovací zařízení

Tento PS řeší zajištění sdělovacích rozvodů, dodávku a instalaci účastnických terminálů, zajištění hodinových rozvodů a hodinového zařízení ve výpravní/technologické budově. Instalované zařízení bude sloužit pro zabezpečovací zařízení, zařízení NN, DŘT, sdělovací zařízení a další technologické systémy a pracoviště.

Bude vybudovaná nová strukturovaná kabeláž ve všech výše zmíněných objektech. Budou použity datové dvojzásuvky RJ45, které budou umístěny na zdi. Pro vedení kabelů se použijí elektroinstalační trubky, kabelové rošty a předem připravené průrazy zdí a stropů, které jsou součástí stavebních prací na dotčených objektech nebo součástí tohoto PS.

Součástí tohoto PS je také vybudování nových hodinových rozvodů jednotného času. Budou instalovány nové podružné hodiny a matiční hodiny. Ty budou umístěny do sdělovací místnosti v technologické budově v žst. Vizovice. Dále budou v rámci sdělovacího zařízení do sdělovacích místností umístěny racky a kabelové rošty.

PS 11-14-08 ŽST Vizovice, kamerový systém

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v žst. Vizovice a na přejezdu v žkm 24,329. Kamerový systém ve stanici bude sledovat nástupištní hrany a čekáren. Kamerový systém na přejezdu bude monitorovat dopravní situaci na přejezdu. Nový kamerový systém bude v IP provedení. V rámci tohoto PS se v žst. Vizovice vybuduje klientské pracoviště ve výpravní budově v místnosti č. 22 Deska nouzové obsluhy.

Videosignál bude ukládán lokálně ve stanici ve sdělovací místnosti a na přejezdu v reléovém domku a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

PS 50-14-02 Doplnění dispečerského pracoviště CDP Přerov

Na CDP Přerov bude doplněno stávající dispečerské pracoviště. Do IP zapojovače se doplní dálkové ovládání tratě Otrokovice – Vizovice (tj. ovládání rozhlasu, informačního zařízení, ...). Pracoviště dispečera se doplní o ovládání systémů PTZS, ohřev výměn, osvětlení a provede se doplnění klienta DDTS pro výše uvedenou trať.

PS 90-14-04 T.ú. Otrokovice - Vizovice, dálková diagnostika TS ŽDC

Technické řešení dálkové diagnostiky respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽ TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým specifikacím SŽ č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽ – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musejí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání těchto TS.

Komunikační rozhraní musí být dle TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání.

Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC.

Definované nově budované technologické celky ze stanic a zastávek v traťovém úseku budou integrovány na nové integrační koncentrátoři ve stanici Zlín – Střed a Lípa nad Dřevnicí. Bude využit stávající InK ve stanici Otrokovice, který bude přesunut do nové TB. Data budou přenášena na InS na CDP Přerov. Do dálkové diagnostiky budou integrovány systémy KOT, VYT, CER, ISC, ROZ, KAMS (včetně dveřních kontaktů ze skříní s TDS), ASHS, PZTS, SUZ, EPZ, AS, EE, ZS a OSE z objektů v technologických domcích na zastávkách a na přejezdech.

Na CDP Přerov bude umístěn nový terminálový server, bude nově implementována aplikace na IP dotykovém terminálu ve stanici Otrokovice a na nový IP terminál na CDP Přerov. HW těchto zařízení jsou dodávkou navazujících PS sdělovacího zařízení.

Do nových rozvodů NN, místností DŘT, sdělovacích místností a budov EPZ budou umístěny rozvaděče a panely dálkové diagnostiky RDD.

Traťový úsek Otrokovice – Vizovice bude ovládán z CDP Přerov. V rámci PS DDTS budou aktualizováni příslušní klienti systému DDTS ŽDC ve správě SEE a SSZT.

Dispečerská řídicí technika

Železniční trať v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice bude elektrizována střídavou jednofázovou trakční soustavou s napětím 25kV, 50Hz. V ústředně ovládaných stanicích v současné době není osazena žádná dispečerská řídicí technika (výjimku tvoří koncová stanice žst. a TNS Otrokovice, kde je osazena telemechanika typu PLC Tecomat včetně místního řídicího systému). Rekonstrukce TNS je řešena v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50Hz Nedakonice – Říkovice“

Výše uvedený traťový úsek spadá do působnosti elektrodispečera ED Přerov, kam jsou zavedeny navazující přenosové sítě telemechanizačních zařízení, které spolu s počítačovým řídicím systémem vytváří automatizovaný systém dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení /ASDŘ PETZ/ v oblasti OŘ Olomouc. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém.

Subsystém přenosu dat je tvořen telemechanickým zařízením Tecomat TC700 firmy Teco Kolín. Přenos dat z telemechanických zařízení na řídicí počítačový systém je pomocí metalických a optických kabelů. V případě nově nasazovaných telemechanických zařízení TC700 se pro přenosy dat používají ethernetové přenosové sítě dle ČSN EN 60870-5-104. Stávající řídicí počítačový systém pracuje na sestavě 64-bitových počítačů firmy HP, se zálohováním počítačů a dat, s použitím operačního systému RedHat LINUX podporující reálný čas, multithreading apod. Nad touto systémovou podporou pracuje aplikační programové vybavení RTIS firmy Supervisory systems, s.r.o. s úplnou implementací datového modelu a technologických řídicích struktur.

Pro zvýšení bezpečnosti a přehlednosti dispečerského řízení na ED Přerov jsou nasazeny prostředky globální vizualizace tvořené dispečerským panelem Apel, které zajišťují uvědomování o provozních stavech řízené technologie se začleněním do systému dispečerského řízení na ED Přerov. Hlavním úkolem elektrodispečera je zajištění plynulé a bezporuchové dodávky elektrické energie pro všechny technologické subsystémy. Současně elektrodispečer operativně řídí řízenou soustavu tak, aby vlivy na dopravu z důvodu výpadku napájení byly minimální.

Navržené řešení:

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

Navrhovaný řídicí systém je určen pro centrální dispečerské řízení technologických celků s možností dálkového ovládní. Systém vychází z liniového charakteru výstavby dispečerské řídicí techniky, požadavkem na úplnou Sw a Hw kompatibilitu systému se stávajícími zařízeními na sousedních úsecích a na ED Přerov, řešených v rámci jiných staveb.

Telemechanické zařízení (PLC) je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládní silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Komunikace s ED Přerov je dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (ETHERNET) – požadavky uplatněny u zpracovatele sdělovacího zařízení (PS 90-14-02 T.ú. Otrokovice – Vizovice, přenosové zařízení). Pro servisní účely údržby do každého objektu (místnosti RNN či DŘT) bude zavedena účastnická přípojka (IP telefon).

Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů. Současně poskytuje prostředky pro ústřední řízení důležitých zařízení v technologické síti.

Projektová dokumentace je zpracována s ohledem na nové požadavky technického řešení dispečerské řídicí techniky včetně norem ČSN, EN a směrnic SŽ.

PS 06-05-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, zařízení DŘT

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

PS 06-05-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, zařízení DŘT

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

PS 07-05-01 Výh. Zlín-Přiluky, zařízení DŘT

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

PS 08-05-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, zařízení DŘT

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

PS 09-05-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, zařízení DŘT

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

PS 09-05-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, spínací stanice, zařízení DŘT METRANS

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (technologie SpS – komunikace opto dle IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

PS 10-05-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, zařízení DŘT

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

PS 11-05-01 ŽST Vizovice, zařízení DŘT

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

PS 90-05-01 ED Přerov, doplnění zařízení DŘT a řídicího systému

Doplnění DŘT a řídicího systému. Na straně řídicího systému na ED Přerov je řešeno začlenění datových ethernetových přenosů trati Otrokovice - Vizovice do stávajícího řídicího systému. Součástí dodávky je oživení a nastavení ethernetových přenosových sítí směrem k technologickému objektu. V rámci programového vybavení řídicího systému je řešeno rozšíření, úprava a parametrizace programového vybavení řídicího systému, implementace datových a technologických struktur modelu řízené soustavy, databáze globální vizualizace (panel APEL), vytvoření uživatelského presentačního zobrazení a presentačních formulářů, zkoušky programového vybavení (verifikace signálů, měření a povelů na technologická zařízení jednotlivých technologií) včetně závěrečné zkoušky komplexního vyzkoušení a uvedení řídicího systému do provozu.

Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic:**PS 09-09-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, spínací stanice - technologie METRANS**

Jednopolová vypínačová spínací stanice má za úkol při poruchách, nadproudech, přepětích a podpětích na trakčním vedení kolejí ŽST METRANS a.s. chránit vypnutím trakční vedení kolejí ŽST. Zároveň bude ve spínací stanici měřena spotřeba el. energie.

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena technologie v betonové prostorové buňce, ve které bude v odděleném prostoru umístěn jednopolový trakční vypínač 27,5 kV, měřicí transformátor proudu a dva měřicí transformátory napětí s vnitřní pojistkou.

PS 09-09-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, spínací stanice - technologie SŽ

V kiosku spínací stanice bude umístěno zařízení DŘT a zařízení sdělovací. Povelů a signálů pro napojení do DŘT budou ukončeny v přechodové skříni PS. Komunikace mezi multifunkčním terminálem a DŘT je zajištěna pomocí optického kabelu a předepsaného protokolu. Sdělovací zařízení a zařízení DŘT budou napájeny z rozvaděče RVS.

V jednovypínačové stanici je měřena spotřeba elektrické energie trakčního vedení kolejí ŽST METRANS. Elektroměr je umístěn v rozvaděči elektrárenského měření RE a je napojen z měřicího vinutí transformátoru proudu a měřicího vinutí transformátoru napětí.

Technologie transformačních stanic VN/NN:**PS 06-13-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, TS 22/0,4kV v km 11,250**

Odběry na zast. Zlín-Dlouhá je nutné zásobovat elektrickou energií, proto bylo rozhodnuto instalovat novou trafostanici v km 11,250. Trafostanice bude umístěna v prefabrikovaném domku.

V trafostanici bude instalován rozvaděč 22kV s izolací přesušeným vzduchem. Ovládání a ochrana zařízení rozvodny 22kV bude provedena pomocí terminálů IED s ovládacími a ochrannými funkcemi. Ochrana napájecího kabelu 22kV LDSŽ mezi jednotlivými rozvodnami je provedena pomocí srovnávacích ochran. Z rozvaděče bude napájen transformátor T1, 22/0,4kV, 100kVA.

Tato trafostanice 22/0,4kV bude sloužit pro napájení odběrů na zastávce Nová rozvodna 22kV bude přes transformátor 22/0,4kV napájet novou rozvodnu nn, která bude umístěna rovněž v tomto technologickém objektu.

PS 06-13-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, TS 22/0,4kV v km 12,650

Odběry na zast. Zlín-Podvesná je nutné zásobovat elektrickou energií, proto bylo rozhodnuto instalovat novou trafostanici v km 12,650. Trafostanice bude umístěna v prefabrikovaném domku.

V trafostanici bude instalován rozvaděč 22kV s izolací přesušeným vzduchem. Ovládání a ochrana zařízení rozvodny 22kV bude provedena pomocí terminálů IED s ovládacími a ochrannými funkcemi. Ochrana napájecího kabelu 22kV LDSŽ mezi jednotlivými rozvodnami je provedena pomocí srovnávacích ochran. Z rozvaděče bude napájen transformátor T1, 22/0,4kV, 100kVA.

Tato trafostanice 22/0,4kV bude sloužit pro napájení odběrů na zastávce Nová rozvodna 22kV bude přes transformátor 22/0,4kV napájet novou rozvodnu nn, která bude umístěna rovněž v tomto technologickém objektu.

PS 07-13-01 Výh. Zlín-Přiluky, TS 22/0,4kV

Ve výhybně bude vybudována nová trafostanice umístěná v nové technologické budově. Trafostanice bude sloužit především pro napájení odběrů ve výhybně a dále pro napájení přejezdových zab. zař. a

blízké zastávky. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze čtyř polí. V samostatných kobkách jsou umístěny olejový hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 100kVA a dále dekompenzační tlumivka 22kV o výkonu 150kVar. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov. Z trafostanice je napájena rozvodna nn, která je součástí samostatného PS.

PS 07-13-02 Výh. Zlín-Přiluky, TS 25/0,4 kV pro ZZ

V blízkosti technologické budovy bude pro potřeby napájení zabezpečovacího zařízení (zdroje UNZ) umístěna kiosková oceloplechová trafostanice TR-ZZ vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 100 kVA, 25/0,4kV kV, 50 Hz, napájená z trakčního vedení.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru trafo a dále měření spotřeby el. energie.

PS 08-13-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, TS 22/0,4kV v km 16,650

Odběry na zast. Želechovice nad Dřevnicí je nutné zásobovat elektrickou energií, proto bylo rozhodnuto instalovat novou trafostanici v km 16,650. Trafostanice bude umístěna v prefabrikovaném domku.

V trafostanici bude instalován rozvaděč 22kV s izolací přesušeným vzduchem. Ovládání a ochrana zařízení rozvodny 22kV bude provedena pomocí terminálů IED s ovládacími a ochrannými funkcemi. Ochrana napájecího kabelu 22kV LDSŽ mezi jednotlivými rozvodnami je provedena pomocí srovnávacích ochran. Z rozvaděče bude napájen transformátor T1, 22/0,4kV, 100kVA.

Tato trafostanice 22/0,4kV bude sloužit pro napájení odběrů na zastávce Nová rozvodna 22kV bude přes transformátor 22/0,4kV napájet novou rozvodnu nn, která bude umístěna rovněž v tomto technologickém objektu.

PS 09-13-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, TS 22/0,4kV

Ve stanici bude vybudována nová trafostanice umístěná v nové technologické budově. Trafostanice bude sloužit pro napájení odběrů ve stanici. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze čtyř polí. V samostatných kobkách jsou umístěny olejový hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 400kVA a dále dekompenzační tlumivka 22kV o výkonu 200kVar. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov. Z trafostanice je napájena rozvodna nn, která je součástí samostatného PS.

PS 09-13-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, TS 25/0,4 kV pro ZZ

V blízkosti technologické budovy bude pro potřeby napájení zabezpečovacího zařízení (zdroje UNZ) umístěna kiosková oceloplechová trafostanice TR-ZZ vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 100 kVA, 25/0,4kV kV, 50 Hz, napájená z trakčního vedení.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru trafo a dále měření spotřeby el. energie.

PS 10-13-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, TS 22/0,4kV v km 21,600

Na jednotlivých zastávkách budou vybudovány nové kioskové trafostanice 22/0,4kV. Trafostanice jsou umístěny v betonovém objektu a jsou napojeny na energetický systém 22kV. Betonový domek včetně jeho osazení do terénu je součástí samostatného stavebního objektu. Trafostanice bude sloužit především pro napájení odběrů na zastávce a dále pro napájení přejezdových zab. zař. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze tří polí. Hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 100kVA je umístěn v samostatné trafokomoře. V samostatné rozvodně nn je dále instalován rozvaděč RH, kompenzační rozvaděč RK, rozvaděče vlastní spotřeby RVS, zařízení DŘT a sdělovací zařízení. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov.

PS 11-13-01 ŽST Vizovice, NS 22kV

Ve stanici bude vybudována nová trafostanice 22/0,4kV a zároveň nová napájecí stanice energetického systému 22kV. Zařízení bude umístěno v nové technologické budově. Trafostanice bude sloužit pro napájení veškerých odběrů ve stanici, napájecí stanice pak jako záložní zdroj pro energetický systém 22kV.

V samostatné rozvodně VN je umístěn rozvaděč 22kV E.ON, který bude sloužit pro napájení NS 22kV. Rozvaděč bude napájen přípojkou VN z distribučního rozvodu E.ON. Přípojka nn i rozvaděč 22kV jsou součástí samostatné stavby E.ON.

V navazující rozvodně VN jsou umístěny dva rozvaděče 22kV SŽ. Vstupní rozvaděč 22kV SŽ bude sestávat ze tří polí. Pole přívodního, pole měření a pole vývodní na transformátor 22/22kV o výkonu 2000kVA. Přívodní a vývodové pole jsou vybaveny vypínači s motorickým pohonem, který je řízen terminálem IED.

Za transformátorem 22/22kV je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze čtyř polí. V samostatných kobkách jsou umístěny olejový hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 160kVA a dále dekompenzační tlumivka 22kV o výkonu 250kVar. Dále je v samostatné kobce umístěn transformátor 22/22kV o výkonu

2000kVA a odpor R1 pro přizemnění uzlu sítě 22kV. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov. Z trafostanice je napájena rozvodna nn, která je součástí samostatného PS.

PS 11-13-02 ŽST Vizovice, TS 25/0,4 kV pro ZZ

V blízkosti technologické budovy bude pro potřeby napájení zabezpečovacího zařízení (zdroje UNZ) umístěna kiosková oceloplechová trafostanice TR-ZZ vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 100 kVA, 25/0,4kV kV, 50 Hz, napájená z trakčního vedení.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru trafo a dále měření spotřeby el. energie.

Provozní rozvod silnoproudu:

PS 07-07-01 Výh. Zlín-Přiluky, rozvodna nn

V rámci tohoto PS bude vybudována nová rozvodna nn v nové technologické budově napájená z trafostanice 22/0,4kV.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení. V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽ a DŘT.

PS 09-07-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, rozvodna nn

V rámci tohoto PS bude vybudována nová rozvodna nn v nové technologické budově napájená z trafostanice 22/0,4kV.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení. V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽ a DŘT.

PS 11-07-01 ŽST Vizovice, rozvodna nn

V rámci tohoto PS bude vybudována nová rozvodna nn v nové technologické budově napájená z trafostanice 22/0,4kV.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení. V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽ a DŘT.

Dálková diagnostika železniční infrastruktury:

PS 07-05-02 Výh. Zlín-Přiluky, dálková diagnostika TS ŽDC

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zlín – Přiluky až zast. Želechovice nad Dřevnicí dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

PS 09-05-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, dálková diagnostika TS ŽDC

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v žst. Lípa nad Dřevnicí dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

PS 11-05-02 ŽST Vizovice, dálková diagnostika TS ŽDC

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zádveřice až žst. Vizovice dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu.

OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ:

Osobní výtahy

PS 06-35-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, technologie výtahů

V rámci stavby dochází ke kompletnímu přebudování železniční zastávky Zlín - Podvesná. Následkem vybudování silničního mostu za účelem mimoúrovňového křížení je třeba dopravit cestující na nástupiště ve směru do Vizovic a také do prostoru bez nástupiště na protější straně kolejiště. Jedná se o monolitické pohledové výtahové šachty se schodištěm - ocelovou konstrukcí se zastřešením. Jedná se do dopravní uzel na ulici Podvesná XVII mezi ulicí Hornomlýnskou a Broučkovou.

Úpravy silničních světelných signalizací

PS 06-20-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, SSZ Vizovická – Pančava

Stávající stav : na křižovatce je osazeno SSZ ve vazbě s PZS, která bude i nadále zachována.

Navrhovaný stav: projekt řeší celkovou opravu stávajícího SSZ. Zahrnuje řadič SSZ, stožáry, stožárové svorkovnice, videodetektory, pokládku indukčních smyček, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované. SSZ bude osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED. Přechody pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

K detekci vozidel budou sloužit indukční smyčky a virtuální detekční zóny. Řadič SSZ bude vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

SSZ bude ve vazbě na PZS.

Pro převedení kabelů SSZ pod vozovkami a železniční tratí budou použity nové a stávající kabelové prostupy. Pro zvýšení mechanické odolnosti budou všechny kabely SSZ uloženy do PE chrániček.

Napájení nového SSZ bude provedeno ze stávající elektrické přípojky SSZ, která bude v rámci stavby opravena. Bude vyměněn elektroměrový rozvaděč a napájecí kabelové rozvody ve stávajících trasách.

Stávající vnější zařízení SSZ bude demontováno.

PS 06-20-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, SSZ třída T. Bati - Podvesná XVII

Stávající stav: na křižovatce je osazeno SSZ.

Navrhovaný stav: projekt řeší celkovou opravu stávajícího SSZ, která je vyvolána stavebními úpravami ulice Podvesná XVII. Projekt také zohledňuje stavební úpravy, které byly provedeny v rámci výstavby stezky pro pěší a cyklisty a opravy ulice Díly VI.

Zahrnuje HW a SW úpravu stávajícího řadiče SSZ, stožáry, stožárové svorkovnice, videodetektory, pokládku indukčních smyček, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Na SSZ je navržen režim „noční celočervená“.

Na vzdáleném přechodu pro chodce u ulice Obeciny dojde k výměně návěstidel.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované. SSZ bude osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED. Přechody pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

K detekci vozidel budou sloužit indukční smyčky a virtuální detekční zóny. Řadič SSZ bude vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

SSZ bude připojeno na dopravní centrálu pomocí stávajícího koordinačního kabelu.

Pro převedení kabelů SSZ pod vozovkami budou použity nové a stávající kabelové prostupy. Pro zvýšení mechanické odolnosti budou všechny kabely SSZ uloženy do PE chrániček.

Napájení nového SSZ je provedeno ze stávající elektrické přípojky SSZ.

Stávající vnější zařízení SSZ bude demontováno.

PS 08-20-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, SSZ

Osvobození - Podřevnická

Stávající stav: na křižovatce je osazeno SSZ.

Navrhovaný stav: projekt řeší úpravu polohy jedné indukční smyčky na ulici Podřevnické, která je vyvolána úpravou nivelety vozovky a chodníku. Spolu se smyčkou bude vyměněn i kabel, který ji spojuje s řadičem SSZ.

ZÁKLADNÍ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ - STAVEBNÍ ČÁST

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

Železniční svršek

SO 06-17-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční svršek

demolice SO 06-17-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 13,438

Rozsah stavebního objektu je dán od km 10,970 000 – km 14,754 774. Zvýšení rychlosti bylo dosaženo úpravou převýšení v obloucích, současně se snahou o minimalizaci směrových posunů, a tedy i záborů mimodrážních pozemků s ohledem na vedení trati v intravilánu města. Navržené rychlosti v daném úseku po rekonstrukci pro V130 (km/h) jsou km 10,970 – 11,974 bude 80 km/h (75 km/h) a od km 11,974 - 14,754 bude 100 km/h.

SO 07-17-01 Výh. Zlín-Přiluky, železniční svršek

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je navržen od začátku výhybky č. 2 v km 14,754 774, kde navazuje na SO 06-17-01 "T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční svršek", po začátek výhybky č. v km 15,781 517 výhybny Zlín - Přiluky, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 08-17-01 "T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek".

Ve stávajícím stavu se jedná o část jednokolejného mezistaničního úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí mezi stávajícími km 14,870 – 15,737. Trať stoupá ve směru staničení sklonem 7,7 – 11,7‰. V předmětném úseku se nacházejí 2 směrové oblouky, první je levostranný oblouk R=985m s převýšením D=25mm, druhý je pravostranný oblouk R=1000m s převýšením D=24mm. Oblouky jsou odděleny mezipřímou dl. 392m. Stávající žel. svršek je tvořen kolejnicemi tv.R65 na betonových pražcích PB2 s rozdělením „c“. Kolej je svařena do bezстыkové koleje.

Předmětem stavebního objektu je zřízení nové dvoukolejné výhybny Zlín – Přiluky, výhybna bude zřízena pro navýšení kapacity dopravní cesty z důvodu předpokládaného pravidelného křižování vlaků osobní a nákladní dopravy.

Výhybna je situována mezi dva protisměrné oblouky - levostranný R=985m s převýšením D=40mm a pravostranný R=1000m s převýšením D=50mm doplněnými krajními přechodnicemi. Oblouky v koleji č. 2 jsou bez převýšení. Mezi oblouky se nachází přímá dl. 369,6m. Navržená rychlost v hlavní koleji je V=100km/h (V₁₃₀=100km/h), rychlost v předjízdě koleji č.2 60km/h. Užité délka obou kolejí činí 820m. Osová vzdálenost kolejí je 5,0m.

Sklonově je výhybna od začátku navržena ve sklonu 9,915‰ po km 15,520, dále je navržen sklon 7,063‰.

Železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení "u". Obě výhybky jsou stejného tvaru 1:12-500-I s možností jízdy do odbočky rychlostí 60 km/h, výhybky budou 2. generace na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním, vybaveny žlabovými pražci, čelistovými závěry, srdcovkou s kovaným tepelně zpracovaným hrotem a nadvýšenými překovanými křídlovými kolejnicemi, perlitizací celé výměnové části. Vyhybka bude vybavena EOv a elektromotorickými přestavníky. Kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm. Kolejové lože bude provedeno jako otevřené, pouze v oblasti krajních výhybek bude kolejové lože zapuštěné. Koleje i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

SO 08-17-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je navržen od začátku výhybky č. 1 v km 15,781 517 výhybny Zlín - Přiluky, kde navazuje na SO 07-17-01 "Výh. Zlín-Přiluky, železniční svršek", do km 17,700 000 před žst. Lípa nad Dřevnicí, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 09-17-01 "ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek". Celková délka SO je 1 918,5 m.

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce jednokolejného traťového úseku v délce 1 920m na požadovanou rychlost V=100 km/h (V₁₃₀=100km/h). V traťovém úseku se nacházejí celkem 3 směrové převýšené oblouky, které jsou doplněny krajními přechodnicemi.

Výškové řešení je ovlivněno zejména požadavky na nivelety na rekonstruovaných mostních objektech zejména rekonstruovaným mostem v km 16,964, ke kterému v první půlce po km 16,890 kolej stoupá sklonem 0,80 – 8,35‰, za mostem koleje klesá sklonem -10,57‰ po km 17,173, odkud dále trať stoupá sklonem 6,18 – 9,91‰ až po konec stavebního úseku.

V km 16,719 – 16,839 se nachází zastávka Želechovice nad Dřevnicí., jež je předmětem souvisejícího SO 08-16-02.

Železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení "u". Kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63 mm. Kolej bude svařena do bezстыkové koleje.

SO 09-17-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek**SO 09-17-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek METRANS**

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je v žst. Lípa nad Dřevnicí navrženo od km 17,700 000, kde navazuje na předcházející SO 08-17-01 "T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek" po začátek výhybky č. 1 v km 18,872 917, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 10-17-01 "T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční svršek".

V rámci kolejiště SŽ jsou navrženy dopravní koleje č. 1, 1a, 2, 2b, 2c, 3, 4, 4b a 4c, přičemž koleje č. 1 a 3 budou vyhrazeny pro vlaky osobní dopravy, koleje sudé skupiny jsou vyhrazeny pro končící a začínající vlaky nákladní dopravy směřující na/z terminál společnosti Metrans. U kolejí č. 1 a 3 jsou navržena nástupiště dl. 120 m, příchod na nástupiště u koleje č. 1 je zajištěno úrovnových příchodem přes kolej č. 3. Na obou zhlaví jsou navrženy krátké kusé manipulační koleje č. 2d, 2a a 4a pro manipulaci a odstavování hnacích drážních vozidel.

Navržená rychlost v koleji č. 1 a 1a je přes celou stanici $V=100$ km/h ($V_{130}=100$ km/h), ostatní dopravní koleje jsou na rychlost 50 km/h. Na zlínském zhlaví je navržen v koleji č. 1 levostranný oblouk $R=1\,050$ m s převýšením $D=40$ mm a krajními přechodnicemi. V centrální části stanice se pak nachází pravostranný oblouk $R=625$ m s převýšením $D=90$ mm doplněný opět krajními přechodnicemi. V ostatních kolejích jsou směrové oblouky nepřevýšené bez krajních přechodnic.

Osové vzdálenosti kolejí 1-2-4 jsou min. 4,75, v místě nástupišť mezi kolejemi č. 1 a 3 je osová vzdálenost kolejí 8,5m. Užitečné délky kolejí č. 2 a 4 určené pro kontejnerové nákladní vlaky činí v souhrnné délce min. 800m.

Výškové řešení je ovlivněno zejména požadavky na nivelety na rekonstruovaných mostních objektech zejména rekonstruovaným mostem v km 18,012. Na zlínském zhlaví je po km 17,965 navržen sklon 5,14‰, dále jsou staniční koleje vedeny ve sklonu 1,13 – 1,58‰. Vizovické zhlaví se od km 18,670 nachází ve sklonu 5,70‰.

Železniční svršek kolejiště SŽ bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení "u" („c" v manipulačních kolejích). Výhybky v dopravních kolejích budou tv. 49E1 2. generace na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním, vybaveny čelistovými závěry, v hlavní koleji se žlabovými pražci. Kolejové lože min. tloušťky 350 mm (300mm v manipulačních kolejích) od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm. Koleje i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

V rámci SO 09-17-01 bude jako vyvolaná investice související s rekonstrukcí celé železniční stanice upraveno kolejiště vlečky METRANS, které je v novém návrhu zaústěno do kolejiště SŽ za pomoci výhybek č. 7, 10 a 11, rozhraní mezi vlastníky je v koncových stycích výhybek. Na zlínském zhlaví budou rekonstruovány výhybky č. 104 (SO 09-17-02) a 103 včetně přípojů do kolejí č. 106 a 108. Spojovací kolej mezi výhybkami č. 104 a 105 do terminálu Metrans je navržena ve směrovém levostranném oblouku $R=190$ m, maximální podélný sklon koleje je 11,55 ‰ na délce 160 m. Na začátku výhybky č. 105 je rozhraní se související stavbou „Úprava kolejiště kontejnerového terminálu METRANS v žst. Lípa nad Dřevnicí", kde investorem je společnost METRANS a.s..

Na opačném zhlaví bude místo stávající výhybky V2 vložena nová křižovatková výhybka č. 101 s odvratnou kolejí č.106a z důvodu nové konfigurace staničního zabezpečovacího zařízení. Výhybky v kolejišti vlečky budou tv.49E1 1. generace na dřevěných pražcích, nově vkládané koleje budou tv. 49E1 na betonových pražcích SB8 nebo nových dřevěných pražcích.

V rámci samostatného SO 09-17-02 bude na vlečce METRANS vybudována spojovací kolej 106b vložená mezi nově vkládané výhybky č. 104 (rovněž součástí SO 09-17-02) a 103.

V rámci SO 09-17-01 bude ještě upraveno zapojení vlečky PARAMO, jež bude zapojena do kolej č. 4 novou výhybkou č. 6.

SO 10-17-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční svršek

Traťový úsek je především tvořen železničním svrškem tvaru R 65 na betonových pražcích PB 2 s rozdělením pražců „c".

Navrhovaný stav vychází ze schválené předchozí projektové dokumentace a ze závěrů z výrobních porad ke zpracování přípravné dokumentace stavby.

Rozsah rekonstrukce žel. svršku v koleji je definován staničením od km 18,872 917 po km 24,289 331. Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce železničního svršku za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků v souvislosti s elektrizací trati Otrokovice – Vizovice. Rekonstruovaný kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u". Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

SO 11-17-01 ŽST Vizovice, železniční svršek

Žst. Vizovice je koncovou stanicí na jednokolejné železniční trati č. 331 Otrokovice – Vizovice, která je v úseku Zlín – Vizovice řazena mezi tratě regionální.

Ve stávajícím stavu je stanice tvořena 2 dopravními kolejemi č. 1 a 3, doplněnými o koleje manipulační č. 2, 2a a 1a. Do stanice je zaústěna vlečka „Milana Křupala Vizovice" výhybkou č. 4 z koleje č. 3. Stávající rychlost v hlavní koleji č. 1 je 40 km/h.

Samotný železniční svršek je v dopravní koleji tvořen nejčastěji kolejnicí R65 či kolejnicí tvaru T na betonových pražcích PB2, případně méně často na pražcích dřevěných. Mimo dopravní kolej jsou součástí svršku dřevěné a betonové pražce (PAB, DZP10T5), tvořící podklad pro kolejnice tvaru T, S49 a R65. Upevnění je použito tuhé. Stávající výhybky jsou ve čtyřech případech poměrové tvaru T6° na ocelových pražcích. Pouze v jednom případě je výhybka stupňová tvaru J S49 1:9-300 na dřevěných pražcích. Materiál železničního svršku byl do koleje vložen v roce 1980, respektive v roce 1960.

Technický stav materiálu žel. svršku je na hranici své životnosti, což se týká zejména manipulačních kolejí a všech poměrových výhybkových konstrukcí.

Začátek kolejových úprav navazuje na předcházející SO 10-17-01 v začátku výhybkové konstrukce č. 5 v km 24,289 331. Konec kolejových úprav spadajících do tohoto objektu je dán betonovým zarážedlem na konci koleje č.1a v km 24,781 566, neboť žst. Vizovice je koncovou stanicí.

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje. K odbavení vlaků osobní dopravy budou sloužit koleje č. 1 a 2 (kusá) s jazykovým nástupištěm. Pro odbavení nákladních vlaků budou sloužit koleje č. 1 a 3. Ve stanici zůstávají zachovány dvě manipulační koleje. Kolej č. 2a bude využívána jako kolej VNPK a kolej č. 1a má dostatečnou délku, aby na ní mohla být odstavena osobní souprava z koleje č. 1 spolu s objíždějícím hnacím vozidlem. Zůstává zachováno i zaústění vlečky „Milana Křupala Vizovice“ do dráhy nově výhybkou č. 3 do koleje č. 3.

Návrhová rychlost v hlavní koleji č. 1 je $V = V_{130} = 80$ km/h. V kusé koleji č. 2 je rychlost $V = 50$ km/h stejně jako v dopravní koleji č. 3. Ostatní manipulační koleje jsou navrženy na rychlost 40 km/h.

Železniční svršek v kolejích č. 1 a 2 je uvažován nový z kolejnic tv. 49 E1 na betonových pražcích B91S/2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním a rozdělením pražců „u“. Ve dvou kusých kolejích 1a 2a je navržen totožný materiál s rozdílem v rozdělení pražců „c“. Výhybky poměrové jsou nahrazeny novými konstrukcemi. Stávající poměrová výhybka je užitá, mimo stávající dřevěné pražce, které jsou nahrazeny betonovými. Koleje budou provedeny jako bezстыkové.

SO 90-17-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, výstroj trati

SO 90-17-01 část B T.ú. Zlín střed - Vizovice, výstroj trati

Obsahem tohoto stavebního objektu je demontáž stávajících a instalace nových prvků výstroje trati v rozsahu druhé části stavby pro regionální dráhu Zlín Střed – Vizovice. Stavební objekt je zpracován v souladu s předpisem M21 Předpis pro staničení železničních tratí a předpisem SŽ D1 „Dopravní a návěstní předpis“ Budou osazeny prvky pro staničení trati a to železobetonové a tabulové staničníky dále pak návěsti pro taťovou rychlost, stoupání a klesání tratě, konce nástupišť atd.

Železniční spodek

SO 06-16-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční spodek

SO 06-16-01.1 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 12,374 - demolice

Rozsah stavebního objektu je dán od km 10,970 000 – km 14, 754 774. Součástí SO je jednak sanace pražcového podloží a dosažení požadované únosnosti na pláni žel. spodku (40 Mpa), ale především zřízení funkčního odvodnění a zajištění stabilizace zemního tělesa. V rámci spodku budou zřízeny i zesílené konstrukce pražcového podloží (ZKPP) jak u mostních objektů, tak i v okolí přejezdů. Na základě poznatků získaných průzkumem pražcového podloží byl proveden návrh pražcového podloží a daný úsek rozdělen na kvaziisogenní bloky. V daném úseku je navržen u přeložky trati a zdvihu nivelety na začátku úseku typ.2.1a v ostatních případech typ. 6.1.

Trať vede ze začátku na náspu, který se díky zdvihu nivelety na mostě u zast. Dlouhá (z důvodu malé podjezdové výšky) ještě navyšuje o 2,1 m. Násypové těleso z vhodných nesoudržných materiálů bude zřízeno na konsolidační vrstvě. Odvodnění je v dané části řešeno s vyústěním na terén. Po pravé straně bude situována opěrná zeď tvaru L, kterou řeší SO 06-19-51 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď vpravo v km 10,996 - 11,259. Za zastávkou vede trať ve velmi stísněném prostoru v zářezu – zde budou svahy lemovány gabiony a odvodnění řešeno do trativodu s vyústěním do místní kanalizace. Následuje úsek u zastávky Podvesná, kde je trať řešena polo zahloubením z důvodu zřízení mimoúrovňového křížení se silnicí na ul. Podvesná. Tento úsek je řešen oboustrannou opěrnou zdí propojenou ve spodní části řešenou samostatně v rámci SO 06-19-52 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vlevo v km 12,470-13,030. Odvodnění je zde řešeno systémem drenážního potrubí s vyústěním do stávající kanalizace. V dalším úseku pokračuje trať v odřezu, kde pravou stranu podélně lemuje silnice I/11. V tomto úseku je navržen levostranný odvodňovací zpevněný příkop z prefabrikátů UCH a UCB a zpevněný příkop s vyústěním do propustku v km 13,828. Pravostranný stávající příkop bude zpevněn tvárnicemi TZZ5 v kombinaci s prefabrikovanými L zídками. Z důvodu velmi stísněných poměrů a výšky zemní plně tělesa železničního spodku v úrovni stávajícího pravostranného příkopu. Byla v daném úseku zvýšena niveleta o cca 50 cm, aby nedocházelo k zaplavitování konstrukčních vrstev žel. spodku. Následuje lokalita Boňeckých rybníků, kde je z důvodu budoucího investičního záměru Zlínského kraje stavba „prodloužení ul. J. Broučka“ řešena přeložka trati. Trať je v daném úseku vedena v náspu vysokém cca 3,0 m. Násypové těleso bude chráněno ochrannou vrstvou. Jelikož se část náspu nachází na ploše inundační plochy řeky Dřevnice, bude tento úsek násypového tělesa zabezpečen proti stoleté vodě formou patky

z lomového kamene s opevněním svahu gabionovou matrací tl. 30 cm nad 0,5 m nad úroveň stoleté vody Q100. Svahy náspu budou zřízeny ve sklonu 1:1,75. Následuje poslední část úseku řešeného stavebního objektu v prostoru zastávky Zlín-Přiluky. Tato část je tvořena odřezem, jehož levou stranu lemuje řeka Dřevnice. Proti průsaku stoleté vody drážního tělesa bude použito stejné technické opatření jako v předešlém úseku ve formě patky z lomového kamene s opevněním svahu gabionovou matrací. Pravá strana bude odvodněna příkopovou tvárnici TZZ5 a na konci úseku v kombinaci s L zídka při zapuštěném kolejovém loži. Po pravé straně se rovněž nacházejí opěrné zdi. Nová opěrná zeď u nástupiště a stávající opěrnou zeď řeší samostatně SO 06-19-53 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď u nástupiště v km 14,347-14,468, SO 06-19-54 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vpravo v km 14,553-14,819.

SO 07-16-01 Výh. Zlín-Přiluky, železniční spodek

SO 07-16-01.1 Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,245 - demolice

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od začátku výhybky č. 2 v km 14,754 774, kde navazuje na SO 06-16-01 "T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční spodek", do začátku výhybky č. 1 v km 15,781 517 výhybny Zlín - Přiluky, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 08-16-01 "T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek". Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanou (kol. č. 1) a novou (kol.č.2) kolejí bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

Stávající jednokolejná traťová kolej stoupá ze směru od Přiluk do Želechovic. Trať je vedena převážně v odřezu, tzn. vpravo koleje zářez a vlevo koleje násep přiléhající v některých částech k vodoteči Dřevnice. Od km 15,4 do km 15,5 se nachází trať v oboustranném zářezu.

Stávající odvodnění koleje je tvořeno zpevněnými a nezpevněnými příkopy, které jsou silně zanesené a nefunkční. V zářezových svazích dochází vlivem eroze svahů k zanesení stávajících příkopů. Vzhledem k nefunkčnímu odvodnění dochází na některých místech k problematickým (blátivým) místům na trati. V celé délce řešených úseků není dodržena šířka pláň tělesa železničního spodku a tím i šířka drážní stezky.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je v dopravně navržen jeden typ pražcového podloží, kdy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A tl. 200 mm uložená na přehutněné zemní pláni.

V přechodových oblastech železničního mostu v evid. km 15,789 je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží, která se skládá z vrstvy štěrkodrti frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložené na vrstvě štěrkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm, spočívající na přehutněné zemní pláni.

V místech rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění nové koleje (kol. č. 2) bude rozšíření tělesa provedeno z nenamrzavých zemin hutněných po vrstvách a uložených na konsolidační vrstvě z lomového kamene. Svahy nového násypového tělesa budou v oblasti působení inundačního území vodoteče Dřevnice, zpevněny betonovými polovegetačními tvárnici, které pokud nepokračuje lavička se zpevněným příkopem, budou v patě náspu opřeny do patek z lomového kamene.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláň a současně i odvedení vody sváděné ke kolejím z okolních svahů. Zemní pláň je navržena ve střešovitém sklonu 5% (v souběhu kolejí č. 1 a 2) či jednostranném sklonu 5% vedeném směrem k odvodňovacímu zařízení. Pláň tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání.

V úsecích, kde se trať nachází na násypu, bude provedena úprava tělesa a zemní pláň svedena na svah násypu.

V zářezích, kde to umožňuje konfigurace a skladba terénu jsou navrženy otevřené příkopy zpevněné příkopovými žlabovkami typu TZZ3 (TZZ5), uloženými do betonu. V zářezích, kde by docházelo vzhledem ke konfiguraci terénu k velkým zásahům do stávajících svahů, jsou primárně navrženy trativody a zářezový svah je zpevněn svahovými tvárnici 500x450x180mm.

V km 15,335 bude vybudován lapač splavenin, do kterého bude přítíkat voda od přilehlého silničního propustku. Od lapače splavenin vede svodné potrubí DN 600 k propustku v km 15,221. Zde po převedení vody na levou stranu násypu pokračuje zpevněný příkop do km 14,820, kde je vyústěn.

Ochrana nově vzniklých svahů (náspových a zářezových) je navržena za pomoci ohumusování, osetí a opatření svahu biodegradačními rohožemi (jutové protierozní sítě) kotvenými do svahu.

SO 08-16-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek

SO 08-16-01.1 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 16,677 - demolice

SO 08-16-01.2 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,145 - demolice

SO 08-16-01.3 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,566 - demolice

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od začátku výhybky č. 1 v km 15,771 517 výhybny Zlín - Přiluky, kde navazuje na SO 07-16-01 "Výh. Zlín-Přiluky, železniční spodek", do začátku výhybky č. 15 v km 17,693 281 žst. Lípa nad Dřevnicí, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 09-16-01 "ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční

spodek“. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanou kolejí bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je úsek rozdělen na kvazihomogenní bloky, které mají navrhované skladby pražcového podloží. Pro tento úsek jsou navrženy dva typy pražcového podloží, pro oba typy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A. Štěrkodrt' je buď uložena na přehutněnou zemní pláň nebo na zlepšenou zemní pláň.

V traťové koleji od km 16,482 do km 16,582 je nutné, na základě požadavku vyplývajícího z výsledků měření a hodnocení vibrací v předmětném úseku, provést antivibrační opatření v daném úseku koleje. Cílem opatření je snížení vibrací a rázů vznikajících při průjezdech vlaků. Je navrženo řešení antivibračních opatření realizované formou pružných rohoží, uložených na zemní pláni.

V přechodových oblastech mostních objektů a železničních přejezdů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží, pro které je navržena vrstva štěrkodrti frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložené na vrstvě štěrkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm, spočívající na přehutněné zemní pláni.

V případě nutného rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění drážní stezky bude rozšíření tělesa provedeno z propustného nenamrzavého materiálu (např. lomový odval) a uloženého na konsolidační vrstvě tl. 500 mm z kameniva fr. 63/125 mm.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně a současně i odvedení vody sváděné ke kolejím z okolních svahů. Zemní pláň je navržena v jednostranném sklonu 5% vedeném směrem k odvodňovacímu zařízení. Pláň tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání.

V úsecích, kde se trať nachází na násypu, bude provedena úprava tělesa a zemní pláň svedena na svah násypu.

V zářezech, kde to umožňuje konfigurace a skladba terénu jsou navrženy otevřené zpevněné příkopy. V zářezech, kde by docházelo vzhledem ke konfiguraci terénu k velkým zásahům do stávajících svahů, jsou primárně navrženy trativody a zářezový svah je zpevněn svahovými tvárnicemi 500x450x180mm.

Ve stávajícím stavu jsou na třech místech pravého zářezového svahu (v novém km 16,117, km 16,162 a v km 16,279) vyvedeny do stávajícího odvodnění trati dešťové vody. V místě vyústění vody je navrženo přes lapače splavenin zaústění vody do svodného potrubí umístěného pod trativodem – vyústění do propustku v km 16,052.

Ochrana nově vzniklých svahů (násypových a zářezových) je navržena za pomoci ohumusování a osetí.

SO 09-16-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek

SO 09-16-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek METRANS

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku v žst. Lípa nad Dřevnicí tzn. od km 17,000 00, kde navazuje na SO 08-16-01 “T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek“ do začátku výhybky č. 1 v km 18,872 917, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 10-16-01 “T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční spodek“. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanými kolejemi bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

Kolejiště vlečky METRANS je v novém návrhu zaústěno do kolejiště SŽ za pomoci výhybek č. 7, 10 a 11, rozhraní mezi vlastníky je v koncových stycích výhybek.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je ve stanici navržen jeden typ pražcového podloží, kdy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložená na zlepšené zemní pláni tl. 420mm. Pod rekonstruovanými vlečkovými kolejemi je navržena štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložená na přehutněné zemní pláni.

V přechodových oblastech mostních objektů a železničních přejezdů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží, pro které je navržena vrstva štěrkodrti frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložené na vrstvě štěrkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm, spočívající na přehutněné zemní pláni.

V případě nutného rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění drážní stezky bude rozšíření tělesa provedeno z propustného nenamrzavého materiálu (např. lomový odval) a uloženého na konsolidační vrstvě tl. 500 mm z kameniva fr. 63/125 mm.

Zemní pláň je navržena v jednostranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení. Pláň tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání.

Odvodnění železničního spodku je navrženo za pomoci trativodních systémů zaústěných do vodotečí stávajících propustků či mostů rekonstruovaných v rámci stavby a to v km 17,670 00; km 17,887 37; km 17,960 72; km 18,413 00 a v km 18,478 50. V některých případech je nutno vést trativody ve sklonu min. 3‰ z důvodu možnosti zaústění do vodotečí propustků či mostů - v úsecích trativodů vedených ve sklonu menším než < 5‰ bude trativod uložen v betonovém loži.

SO 10-16-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční spodek**SO 10-16-01.1 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,248 - demolice****SO 10-16-01.2 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,774 - demolice****SO 10-16-01.3 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 19,004 - demolice**

Mocnost štěrkového lože v traťovém úseku kolísá v rozmezí 0,40 - 0,70 m, kolejové lože je místy ve svrchní vrstvě 0,20 m čisté, hlouběji pak zcela zanesené drtí a hlínou.

Konstrukční vrstva v sondách nebyla zastižena. V sondě v km 21,300 byla v podloží štěrkového lože zastižena vrstva jílovitých štěrků (G5 GC), v mocnosti 0,35 m. zemní pláň je tvořena jemnozrnnými zeminami (třídy F6 CL), tuhé až měkké konzistence.

Železniční těleso se nachází především na terénu. Odvodnění je zajištěno na terén, případně monolitickými betonovými zdílkami.

Předmětem stavebního objektu železničního spodku je sanace pražcového podloží a návrh odvodnění železničního spodku.

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku traťového úseku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku, tzn. od km 18,872 917 po km 24,289 331.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží typ 6.1 s využitím konstrukční vrstvy uložené na zlepšené zemní pláni. Pro konstrukční vrstvy je uvažována štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A. Pro zesílené konstrukce pražcového podloží u přejezdů a mostního objektu je navržena konstrukce Z4.1, tj. štěrkodrt' frakce 0/32, tl. 250 mm v kombinaci se štěrkodrtí stabilizovanou cementem, tl. 300 mm.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláň. Zemní pláň i pláň železničního spodku jsou navrženy v jednostranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod či otevřené odvodnění) či vyústěním na svah náspu.

Odvodnění traťového úseku je navrženo především použitím prvků otevřeného odvodnění (zpevněné příkopy, příkopové žlaby apod.), případně pomocí trativodů.

Trativody jsou navrženy z plastových perforovaných trub PE-HD DN 150 (případně DN 200, DN 250), ve sklonu trati, ve stísněných poměrech 3 ‰. Šachty na trativodní síti budou plastové PE-HD DN 400. Koncové šachty v místech vyústění budou prefabrikované betonové DN 800. Ochrana nově vzniklých svahů (náspových a zářezových) je navržena za pomoci ohumusování, osetí a opatření svahu biodegradačními rohožemi (jutové protierozní sítě) kotvenými do svahu.

SO 11-16-01 ŽST Vizovice, železniční spodek

Vizovice je v současné době koncovou železniční stanicí nacházející se v intravilánu obce Vizovice. Kolejiště je vedeno v úrovni okolního terénu, nalevo se nachází zpevněné plochy nákladíště a napravo je areál vlečky „Milana Křupala Vizovice“. V koncové části stanice se okolní terén zvedá a kolej se nachází až v 5 m hlubokém zářezu.

Z místního šetření a ze zaměření stávajícího stavu a vynesení existence stávajících sítí se dá usuzovat, že část kolejiště je odvodněna trativody, které pravděpodobně ústí do kanalizační sítě. Betonové šachty byly nalezeny po obou stranách kusé koleje č. 1a a dále v prostoru mezi kolejemi č. 3 a vlečkovou kolejí. Podél kusé koleje č. 2a je situována nákladová plocha provedená z betonových panelů.

Rekonstrukce železničního spodku proběhne v rozsahu rekonstrukce železničního svršku. Stanice je odvodněna systémem trativodů. Ty jsou vedeny ve sklonu 3-5‰. Při sklonu 3‰ je provedeno podbetonování. Vyústění trativodů se nachází před začátkem kolejových úprav (ve smyslu staničení). Vyústění je provedeno betonovým dílcem do zpevněného příkopu patřícího do SO 10-16-01, a to v km 24,278 300. Část železničního spodku v místě vlečky je odvodněno do neprofilovaného nezpevněného příkopu.

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena nová panelová plocha namísto stávající. Panelová plocha šířky 8m je odvodněna štěrbinovým žlabem s obrubou a trativodem. Svah u panelové plochy je pro svou vysokou strmost opatřen zčásti geobuňkami a z části vegetačními tvárnicemi. Stávající betonová rampa u koleje č. 1a je demolována a stávající terén vysvahován.

Nutná délka koleje 1a zapříčinila zásah do stávajícího svahu, kde je navrženo opevnění svahovými tvárnicemi tak, aby byl zachován průchod mezi betonovým zarážedlem a svahem.

Nástupiště**SO 06-16-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, nástupiště**

Nástupiště bude typu L bez konzolových desek. Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. Šířka nástupiště 3m. Nástupištní hrana bude provedena z nástupištních prefabrikátů L. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

Přístup na nástupiště na začátku ve směru staničení bude chodníkem, který bude navazovat na přechod přes koleje (SO 06-17-02) a dále na přístupovou komunikaci (SO 06-18-02). Dále bude zachován přístup ze stávající plochy u garáží na ul. Potoky pomocí schodiště (SO 06-18-04). Přístup na nástupiště ze strany přejezdu bude proveden chodníkem. Přístupové cesty k nástupišti budou navrženy z betonové

dlažby. Nástupiště bude umístěno na boční pravostranné opěrné zdi (SO 06-19-51). Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do kanalizace.

SO 06-16-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, nástupiště

Nástupiště bude typu L bez konzolových desek. Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. Šířka nástupiště 3m. Nástupištní hrana bude provedena z nástupištních prefabrikátů L. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

Přístup na nástupiště bude na konci nástupiště výtahem a schodištěm (SO 06-18-01). Dále bude pro přístup sloužit schodiště, na které navazuje chodník ze směru od ul. Věžové domy. Přístupové cesty k nástupištním budou navrženy z betonové dlažby. Nástupiště bude umístěno v zářezu polozahlobené tratě.

Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do šachet odvodnění žel. spodku. Konce nástupiště budou ukončeny služebním schodištěm.

SO 06-16-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, nástupiště

Nástupiště bude typu L bez konzolových desek. Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. Šířka nástupiště 3m. Nástupištní hrana bude provedena z nástupištních prefabrikátů L. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

Přístup na nástupiště bude na konci u přejezdu a bude proveden chodníkem ve sklonu 8,33 %. Přístupové cesty k nástupištním budou navrženy z betonové dlažby. Nástupiště bude umístěno na boční pravostranné opěrné zdi (SO 06-19-53), jež opatřena zábradlím.

Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do šachty propustku v km 14,495. Na začátku bude nástupiště ukončeno služebním schodištěm.

SO 08-16-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, nástupiště

Stávající nástupiště se nachází vlevo od koleje v souběhu s ulicí Nádražní v obci Želechovice nad Dřevnicí. Přístupy na nástupiště jsou zajištěny pomocí chodníků ve sklonu na obou koncích nástupišť. Konstrukce stávajícího nástupiště o délce 201,0m je tvořena zpevněnou hranou pomocí nástupištní tvárnice a sypanou konstrukcí a pochozí plochou. Nástupiště od souběžné komunikace na ulici Nádražní odděluje opěrná zeď (nástupiště se nachází výše než komunikace). Na nástupišti se nachází přístřešek a základní prvky orientačního systému, jako tabule s názvem zastávky.

Nástupiště bude délky 120,0m umístěné vpravo od koleje ve směru staničení a to v místě před mostním objektem v km 16,964. Začátek nástupiště se nachází v km 16,718 60 a konec v km 16,838 70 dle nového staničení. Nástupiště a přístupy se nachází po celé délce na opěrné zdi řešené v rámci SO 08-19-51. Hrana nástupiště bude zvýšena oproti stávajícímu stavu vzhledem k jejímu umístění nad TK a zdvihu kolejnice oproti stávajícímu stavu o cca 1,3m. Kolej podél nástupiště je vedena v oblouku o poloměru 1200,0m a přilehlých přechodnicích. Podélný sklon koleje v místě nástupiště je +8,347‰. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje je vzhledem k poloměru oblouku 1,68m s výškou nástupní hrany 0,55m nad temenem přilehlé kolejnice.

Konstrukce nástupištní hrany je navržena typu L bez konzolových desek s rozšířenou nástupní hranou H. Příčný sklon nástupišť bude 2%. Šířka nástupiště je navržena min. 3,0m. Odvodnění nástupiště je řešeno liniovými odvodňovacími žlaby podél opěrné stěny. Na začátku nástupiště od Zlína je navrženo svodné potrubí vedené pod žlabem a vyústěné v km 16,755 do zasakovacího objektu. Zasakovací objekt bude rozměrů 3,6 x 4,8m.

Pochozí plocha nástupiště a přístupových chodníků bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou formátu 200x200mm tl. 60mm, 800mm od nástupištní hrany budou použity dlaždice s funkcí varovného pásu o šířce 400mm. Přístupový chodník je veden max. v podélném sklonu 7,68% a příčném sklonu 2,0%. Po úroveň okolního terénu je chodník veden mezi opěrnými zdmi. Za opěrnou zdí se chodník po 38m napojuje na chodník ul. Osvobození, vedle autobusové zastávky. Přístup z ulice Nádražní bude zajištěn pomocí podchodu a jeho navazujících přístupových chodníků. K přístupu na nástupiště bude sloužit i nové schodišťové rameno vedené z podchodu a napojením na přístupový chodník.

Součástí nástupiště bude přístřešek pro parkování 20 kol. Přístřešek bude stát vedle opěrné stěny podél přístupového chodníku.

Orientační systém bude obsahovat tabule s názvem stanice, čísla nástupišť, směry jízdy vlaků, označení východů, zákazy kouření v přístřešcích, zákazy vstupu na koncích nástupišť, orientační tabule a sektorování nástupišť.

SO 09-16-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, nástupiště

V rámci tohoto stavebního objektu budou snesena stávající nástupiště a část bývalé nakládkové plochy v žst. Lípa nad Dřevnicí. Dále budou zřízena dvě nástupiště s nástupní hranou délky 120m a to u kolejí 1a a u koleje č. 3. Nástupiště u koleje č. 3 bude zřízeno, jako vnější jednostranné nástupiště s šířkou min. 3,0m. Nástupiště u koleje č. 1a bude zřízeno jako jednostranné poloostrovní nástupiště s šířkou min. 3,4m. Nástupiště budou zřízena z betonových prefabrikátů tvořících nástupní hranu, pochozí plocha bude tvořena betonovou dlažbou. Přístup na nástupiště je navržen pomocí chodníku vedoucího od výpravní budovy s návazností na chodník od obce. Na poloostrovní nástupiště je veden přístup přes kolej č. 1a

pomocí celopryžové přechodové konstrukce, tento přechod bude zabezpečen světelnou a zvukovou signalizací. Součástí tohoto stavebního objektu je i zřízení orientačního systému pro cestující, orientačních hlasových majáčků na nástupištích a u přechodu a rovněž tabule s názvem stanice na vjezdech do stanice.

SO 10-16-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, nástupiště

Ve stávajícím stavu se v zastávce Zádveřice nachází jedno vnější jednostranné nástupiště konstrukce typu Tischer se zpevněnou plochou nástupiště pomocí železobetonových desek a betonové dlažby. Délka stávajícího nástupiště je 104 m. Nástupiště je situováno vlevo (ve směru staničení) od osy koleje. K přístupu na nástupiště slouží chodník, který navazuje na silnici.

Předmětem stavebního objektu je snesení stávajícího nástupiště a přístupového chodníku a výstavba nového vnějšího jednostranného nástupiště délky 120 m, přístupového chodníku, zábradlí a návrh orientačního systému.

Konstrukce nástupní hrany je navržena typu L bez konzolových desek z nástupištích bloků L s rozšířenou nástupní hranou H. Přístup na nástupiště je zajištěn pomocí chodníku z čela nástupiště.

Poloha nástupní hrany se nachází 0,550 m nad TK a 1,680 m od osy přilehlé koleje.

SO 11-16-02 ŽST Vizovice, nástupiště

Ve stávajícím stavu se v žst. Vizovice nachází jedno jednostranné nástupiště konstrukce typu Tischer s plochou nástupiště z drti. Délka stávajícího nástupiště je 100 m. Nástupiště je situováno vlevo (ve směru staničení) od osy koleje č. 1. K přístupu na nástupiště slouží přechod přes kolej č. 2, který navazuje na zpevněnou plochu před výpravní budovou.

Předmětem stavebního objektu je snesení stávajícího nástupiště a výstavba nového oboustranného nástupiště s délkami nástupních hran 120 m, zábradlí a návrh orientačního systému.

Konstrukce nástupní hrany je navržena typu L bez konzolových desek z nástupištích bloků L s rozšířenou nástupní hranou H. Přístup na nástupiště je zajištěn z čela nástupiště, kde plocha nástupiště navazuje na zpevněnou plochu před novou výpravní budovou.

Poloha nástupní hrany se nachází 0,550 m nad TK a 1,680 m od osy přilehlé koleje.

Přejezdy a přechody

SO 06-17-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 11,130 (P8239)

Přechod bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek. Délka přechodu je 9,4m, šířka přechodu je 2m. Přechod přes koleje bude sloužit pro přístup na nástupiště ze severní strany a bude navazovat na přístupovou komunikaci a z druhé strany na přístupovou komunikaci k nástupišti. Chodník bude mít kryt z dlažby.

SO 06-17-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 11,311 (P8240)

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 44°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 14,4 m. Rekonstrukce přejezdu zahrnuje také úpravu chodníku podél této komunikace. Délka samotné úpravy komunikace a přilehlého chodníku je cca 55 m. Šířka komunikace zůstává zachována dle stávajícího stavu. Chodník bude mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-17-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 11,535 (P8241)

Přechod pro chodce bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek a její délka je 2,7m. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby. Přístupový chodník k přechodu bude vybaven opěrnou zídou z palisád. Úprava přechodu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-17-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 12,006 (P8242)

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce pro přejezd bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 9,6 m. U přechodů bude konstrukce celopryžová odlehčená délky 2,7m. Úprava přejezdu si vyžádá vytvoření dvou nových přechodů pro pěší. Šířka komunikace zůstává v celé úpravě tohoto objektu zachována dle stávajícího stavu. Chodníky budou mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy a vytvoření opěrných zídek pro část nově budovaných chodníků. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-17-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 12,340 (P8243)

Stávající poloha přechodu bude zrušena a přechod pro chodce bude přemístěn do nové polohy pro zajištění bezbariérovosti. Přechod bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek a její délka je 2,7 m. Nový přístupový chodník bude mít šířku od 1,5 do 2,0 m, kryt z dlažby a bude doplněn o opěrné zidky.

SO 06-17-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 12,938 (P8245)

Přechod pro chodce bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek a její délka je 2,7m. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby. Úprava přechodu si vyžádá také terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-17-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 14,083 (P8247)

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 90° a je přemístěn do nové polohy oproti stávajícímu stavu. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 7,2m. Vozovka bude mít kryt z asfaltu a bude doplněna nepevnými krajnicemi.

SO 06-17-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 14,557 (P8248)

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 95,5°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 10,8m. Rekonstrukce přejezdu zahrnuje také úpravu chodníku podél této komunikace a vytvoření nového přechodu přes dráhu. Šířka komunikace zůstává částečně zachována dle stávajícího stavu a část podél chodníku je upravena z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení. Šířka chodníku přes přechod je 1,5 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 08-17-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přejezd v km 16,004 (P8249)

V rámci tohoto stavebního objektu je z důvodu rekonstrukce železniční trati č. 311 Otrokovice - Vizovice a zvýšení nivelety koleje nově navržen jednokolejný železniční přejezd. Železniční přejezd bude tvořen celopryžovými vnitřními a vnějšími přejezdovými panely o celkovém rozměru přejezdové konstrukce délky 7,20 m a šířce 3,60 m. Vnější panely budou uloženy na závěrných zídkách a na hliníkových nosičích. Vnitřní panely budou uloženy na betonových pražcích. Mezi závěrnými zídkami a polohou závor zabezpečovacích zařízení je navržena úprava účelové komunikace, která je tvořena z povrchu z asfaltového betonu. Šířka komunikace před a za železničním přejezdem je 5,00 m. Účelová komunikace kříží železniční trať pod úhlem 86,9461°. Kolej je v místě přejezdu ve směrovém oblouku o poloměru 670,00 m a převýšením 87 mm. V místě přejezdu je příčný sklon 5,80 %. Před železničním přejezdem je účelová komunikace provedena v jednostranném sklonu směrem k levému příkopu v hodnotě 2,50 %, v místě železničního přejezdu je komunikace překlopena podle podélného sklonu hlavní koleje a za železničním přejezdem komunikace pokračuje v jednostranném sklonu směrem k pravému příkopu v hodnotě 2,00 %. Voda bude svedena podélným a příčným sklonem navržené komunikace do okolního terénu. Vpravo před přejezdem je navrženo vývařiště, které je řešeno v rámci stavebního objektu SO 08-16-01.

SO 08-17-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přechod v km 16,530 (P8250)

Jedná se o jednokolejný žel. přechod, který převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci v ul. Příční v Želechovicích nad Dřevnicí. Tato komunikace spojuje ul. Nádražní a ul. Osvobození. Stávající šířka zpevněné komunikace má v místě přejezdu hodnotu cca 5,0 m. Úhel křížení s pozemní komunikací je 90° (komunikace je kolmá na přejezd). Stávající žel. přejezd bude nahrazen žel. přechodem. Šířka žel. přechodu je navržena 2,25 m. Koleje jsou vedeny v tomto prostoru ve směrové přímé bez převýšení (D=0 mm). Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GŘ SŽ – O13 z dubna roku 2017. Volná šířka chodníku na přechodu je 3,60 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

SO 08-17-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přechod v km 17,432 (P8251)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 17,427 (č. přejezdu P8251) převádí účelovou komunikaci v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato komunikace spojuje ul. ulice Osvobození (sil. I/49) ul. Papírenskou.

Stávající železniční přejezd bude demolován a místo něj bude nově vybudován železniční přechod posunut ve směru staničení asi o 19 m. Šířka žel. přechodu je navržena 2,25 m. V rámci inženýrské činnosti v předchozím stupni došlo ke zrušení přejezdu (P8251) a zřízení nového úrovněvého křížení dráhy s pozemní komunikací. Nově vznikl žel. přechod P8475. Pro obě tyto záležitosti proběhla samostatná řízení na příslušném speciálním silničním úřadu – Odbor stavebních a dopravních řízení – oddělení dopravně správních řízení – Magistrát města Zlína č.j. MMZL 053889/2018. Koleje jsou vedeny v tomto prostoru přechodnicí oblouku délky 75 m s měnícím se převýšením (D=80 - 0 mm). V ose žel. přechodu je převýšení D=14 mm). Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GŘ SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Stávající komunikace bude vybourána do vzdálenosti cca 15,50 m vpravo od osy koleje a cca 3,30 m vlevo od osy koleje. Pro přístup k nemovitostem bude vybudována nová komunikace. Tato komunikace je součástí SO 08-18-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7 .

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudován přístupový chodník, který na jedné straně naváže na nástupní hranu autobusové zastávky „ ŽELECHOVICE NAD DŘEVNICÍ – ŠKOLA“ na pravé straně koleje. Chodník je vyústěn na levé straně koleje do nově navrhované vozovky v rámci SO 08-18-07. Chodník je navržen š. 3,0 m, který umožňuje přechod železniční trati pouze pro pěší.

Kolej vede v místě přechodu v přechodnici směrového oblouku o poloměru 740 m. Kolej bude převýšena o hodnotu D=14 mm. Vzhledem k výškovému vedení není nijak nutno chodník odvodnit. Navržená niveleta chodníku – přechodu v levé části trati klesá směrem od přejezdu. Srážková voda bude svedena podélným a příčným sklonem do volného terénu.

Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady. Volná šířka chodníku na přechodu je 3,60 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

SO 08-17-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přejezd v km 17,731 (P8252)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 17,731 (č. přejezdu P8252) převádí silnici III/4918 (místní komunikace) ul. Pražanka v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato silnice spojuje ul. Osvobození v obci Želechovice nad Dřevnicí s obcí Klečůvka.

Stávající šířka zpevněné komunikace má v místě přejezdu hodnotu 7,2 m. Na silnici III/4918 je situován levostranný chodník š. cca. 2,0 m, který je ve stávajícím stavu ukončen před přejezdem. V rámci stavby dojde k převedení tohoto chodníku přes železniční přejezd.

Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrové přímé bez převýšení ($D=0$ mm).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GŘ SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka chodníku na přechodu je 12,00 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

SO 10-17-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 18,949 (P8253)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 18,949 (č. přejezdu P8253) převádí místní sběrnou komunikaci (místní komunikace II. třídy) v obci Lípa nad Dřevnicí.

Stávající šířka zpevněné plochy komunikace má v místě přejezdu hodnotu cca 7,0 m.

Úhel křížení s pozemní komunikací je 70°.

Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé.

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce).

Navržené řešení splňuje nařízení GŘ SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka žel. přejezdu je 11,40 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

Po pravé straně přejezdu je zpevněná plocha komunikace omezena silniční obrubou. Podél komunikace po pravé straně je situován chodník šířky 2,0m, který je před přejezdem zalomen do komunikace a ukončen. Po levé straně přejezdu je komunikace bez obruby, pouze s nezpevněnou krajnicí.

Přejezd není v současné době odvodněn.

SO 10-17-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 20,420 (P8254)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 20,420 (č. přejezdu P8254) veřejně přístupnou účelovou komunikaci (polní cesta). Tato účelová komunikace spojuje silnici I/49 s obcí Zádveřice.

Vozovka je částečně provedena s živitním (asfaltbetonovým) krytem. Povrch vozovky je nesourodý a je tvořen také zhutněnou šterkovou vrstvou. Dále od přejezdu směrem na Zádveřice se komunikace stává nezpevněnou polní cestou. Žel. přejezd umožňuje obsluhu přilehlých polností.

Stávající šířka zpevněné komunikace má v místě přejezdu hodnotu cca 4,0m.

Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé.

Přejezdová konstrukce byla v předchozím stupni (DÚR) navržena z betonových přejezdových panelů. Na poradě bylo dohodnuto, že všechny přejezdové konstrukce budou sjednoceny a i zde tedy bude použito celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších.

Přejezdová konstrukce je tedy navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GŘ SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka žel. přejezdu je 10,80 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

Účelová komunikace vedená přes přejezd se napojuje na silnici I/49. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku.

V blízkosti přejezdu se nachází propustek, který nebude v rámci modernizace nijak dotčen. Voda z komunikace směrem od silnice I/49 je svedena do tohoto stávajícího propustku.

SO 10-17-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,046 (P8255)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 21,046 (č. přejezdu P8255) místní komunikaci kategorie D1 – pěší a obytné zóny (podle evidenčního listu). Železniční přejezd je umístěn na polní cestě vedené k rodinnému domu na pravé straně koleje. Tato komunikace je zpevněná pouze na levé straně koleje a v prostoru žel. přejezdu, napravo je komunikace již nezpevněná. Jedná se o jediný možný přístup k parcele s č. p. 735 v k.ú. Zádveřice.

Stávající šířka zpevněné komunikace je v místě přejezdu cca 3,5m. Úhel křížení s pozemní komunikací je 90°. Za přejezdem vpravo se komunikace prudce stáčí doleva a pokračuje v těsné blízkosti koleje ve směru staničení trati.

Přejezd se nachází v kolejové přímé.

Přejezdová konstrukce byla v předchozím stupni (DÚR) navržena z betonových přejezdových panelů. Na poradě bylo dohodnuto, že všechny přejezdové konstrukce budou sjednoceny a i zde tedy bude použito celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších.

Přejezdová konstrukce je tedy navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka žel. přejezdu je 10,80 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

Přejezd není v současné době odvodněn.

SO 10-17-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,294 (P8256)

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí účelovou komunikaci s vozovkou š. 5,0m. Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrově přímé (bez převýšení). Volná šířka komunikace na přejezdu je 6,0m. Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽ – O13 z dubna roku 2017.

SO 10-17-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,752 (P8257)

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí silnici III/0495 š. 7,0m mezi obrubami v intravilánu obce. Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrovém oblouku o poloměru 300m (převýšení má hodnotu 93mm).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka silnice na přejezdu je 8,0m.

SO 10-17-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 22,256 (P8258)

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí účelovou komunikaci (polní cestu) s vozovkou š. 4,0m. Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrově přímé (bez převýšení).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 5,0m.

SO 10-17-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,297 (P8259)

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci charakteru polní cesty s šířkou vozovky 3,0m. Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrově přímé (bez převýšení).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 5,0m (včetně rozšíření vozovky ve směrovém oblouku).

SO 10-17-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,594 (P8260)

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí silnici III/0496 s šířkou vozovky 5,5m (S6,5) v obci Vizovice. Kolej je vedena v tomto prostoru v přechodnicové části směrového oblouku s poloměrem 330m (maximální převýšení má kolej má hodnotu 129mm).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka silnice na přejezdu je 7,10m (včetně rozšíření vozovky ve směrových obloucích).

SO 10-17-10 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,839 (P8261)

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci s vozovkou šířky cca 2,5 - 4,0m. Přejezd se nachází na koleji z části ve směrově přímé a z části v přechodnicové části oblouku s poloměrem 1100m (částečně v převýšení).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 5,0m (včetně rozšíření vozovky ve směrovém oblouku).

SO 11-17-02 ŽST Vizovice, přejezd v km 24,404 (P8262)

Jedná se o dvoukolejný žel. přejezd, který převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci s vozovkou šířky cca 6,5m. Přejezd se nachází na koleji těsně za výhybkou č. 5 ve zhlaví žst. Vizovice. Celopryžové přejezdové panely se nacházejí ve vzdálenosti cca 2,1m od konce výhybky.

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽ – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 9,0m (včetně rozšíření).

Nedostatečná osová vzdálenost kolejí na přejezdu neumožňuje použití standardních vnějších přejezdových panelů – bude zde provedena vozovka z asfaltem stmelovaných vrstev, která bude dotažena ke kolejnicím.

Železniční mosty, propustky

SO 06-19-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 11,070

SO 06-19-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, domolice objektů pod mostem

Most překonává místní komunikaci II/490 s výškově oddělenými oboustrannými chodníky. Most má tři otvory. Je z roku 1935. Nosná konstrukce mostu je tvořena pro každý otvor samostatnou železobetonovou deskou se zabetonovanými nosníky. Most má šikmé uložení. Úhel křížení s komunikací je 64° . Volná výška otvoru je v ose komunikace 4,205m, v místě chodníků min.2,59m. Šikmá světlost je 3,279m v krajních polích, resp. 11,895m ve středním poli. Vzdálenost od osy koleje k zábradlí činí 2,2m. Opěry jsou z betonového zdiva. V těsné blízkosti opěr jsou situovány obchody. Mezilehlé pilíře jsou dle archivní dokumentace z ocelových profilů, které byly dodatečně obetonovány. Komunikace pod objektem je ochráněna proti průsaku spodní vody železobetonovou vanou.

Zatížitelnost nosné konstrukce je pro krajní pole ZUIC = 0,85 (0,85>0,78), pro střední pole je ZUIC = 1,02. Hodnocení správcem K2/S2.

Je navržena kompletní přestavba mostu. Výsledné prostorové uspořádání pod mostem vzešlo z požadavků města Zlín, RSZK a Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice. Jedná se o třípruhovou komunikaci o šířce mezi zdmi 11,5 m (ŘSZK), vpravo směr Vizovice chodník o šířce 3 m + bezpečnostní odstup, vlevo směr Otrokovice chodník 2 m a cyklostezka 2 m + bezpečnostní odstupy (město Zlín). Celková šířka byla tedy požadována 21,0 m. U výškového řešení je požadavek na dodržení normové hodnoty, tj. 4,8 m.

Na toto prostorové uspořádání pod mostem je navržen most o 1 otvoru. Nebude tím dotčena železobetonová vana pod mostem se systémem přečerpávání. Prostor pod mostem tak bude moci být řešen kdykoli v budoucnu bez narušení provozu na železniční trati. V této stavbě nebude tento prostor řešen. Zdvih koleje bude cca 1,7 m.

Je navržena železobetonová konstrukce ze zabetonovaných nosníků vetknutá do krabicových opěr. Tloušťka nosné konstrukce uprostřed rozpětí bude 800 mm s náběhy k opěrám. Most je navržen jako šikmý respektující stávající i výhledové uspořádání pod mostem (šikmost 65o). Takto navržený most nebude na okolí působit nijak rušivě.

Šikmá světlost mostu bude 23,22 m, volná výška pod mostem 5,5 m (4,8 m průjezdní prostor + 0,7 m rezerva pro trakční vedení trolejbusu). Šířka mostu bude 6,5 m, most je navržen na VMP 2,5R. Ukončení bude rovnoběžnými křídly, na která budou směrem k městu navazovat opěrné zdi.

SO 06-19-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 11,160

Most o jednom otvoru převádí 1 traťovou kolej přes stálou vodoteč – Kudlovský potok (ID 10204050) v mezistaničním úseku Zlín-Střed - Zlín-Přiluky. Trať na mostě je v oblouku $R=435m$, $D=46mm$. Niveleta koleje stoupá 6,65‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB5. Úhel křížení je 86° . Traťová rychlost je $60kmh^{-1}$.

Stávající nosnou konstrukci z roku 1936 tvoří ŽB deska se zabetonovanými nosníky I360 o rozpětí 4500mm. Kolmá světlost je 3894mm. Světlá výška je 2500mm. V prostoru pod mostem se nachází 2x parovodní trouby $d=530mm$. Spodní stavbu tvoří betonové opěry šířky 1500mm. Levá část mostu byla v roce 1946 rozšířena na celkovou šířku 6,965m.

Volná výška pod mostem je min.2,49m. Základová spára opěr je v jílovitých píscích (dle archivní dokumentace). Hloubka založení, ani kvalita spodní stavby nebyla zjišťována.

Most vykazuje násled. závady:

Na podhledu konstrukce je beton značně rozpraskaný. Vedou zde nepravidelné trhliny, šířky do 0,5 mm, kterými prostupují výluhy pojiva a tvoří se křusta. Uprostřed konstrukce je beton degradovaný na ploše cca 2,0 m², do hloubky až 50 mm. V tomto místě prostupuje rabinové pletivo a pásnice zabetonovaných nosníků, které jsou korozi oslabené až o 3 mm a plátkují se.

V úložné spáře na opěře O 01 i O 02 jsou stopy po průsacích vody a prostupují zde výluhy pojiva.

Beton říms je popraskaný, povrchově degradovaný a porůstá mechem.

V podélné dělicí spáře a mezi levou a pravou částí konstrukce a v místě uložení jsou stopy po průsacích vody a prostupují zde výluhy pojiva.

Omítka opěr je popraskaná a povrchově degradovaná. V místě trhlín jsou stopy po průsacích vody a prostupují zde výluhy pojiva. Po opěře stéká voda a výluhy pojiva, které prostupují úložnou spárou nosné konstrukce. Omítka křídel je značně popraskaná, na poklep dutá a místně degradovaná do hloubky až 30 mm. V místě trhlín jsou stopy po průsacích vody a mírně zde prostupují výluhy pojiva.

Klasifikace dle správce objektu je K2,S2.

Zatížitelnost nebyla stanovena.

Stávající nosná konstrukce bude vybourána v celém rozsahu. Nově navržená nosná konstrukce je navržena jako železobetonový polorám světlosti 4200mm z betonu C30/37. Volná výška pod mostem je 2740mm. Stěny polorámové konstrukce jsou navrženy v tl. 500mm. Deska polorámu je navržena v tl. 530-500mm. Izolace je navržena proti stékající vodě a zemní vlhkosti s tvrdou (deska), resp. s měkkou (stěny) ochrannou vrstvou.

Na vtokové i výtokové straně bude most ukončen rovnoběžnými křídly z betonu C30/37 celkové délky 14,1m, šířky 700mm. Římsy křídel budou železobetonové z betonu C30/37, šířky 0,5m a výšky 0,310m. Horní povrch říms bude vyspádován 4% směrem do kolejiště. Na římsách bude osazeno ocelové zábradlí výšky 1100mm.

Most je založen na velkopřůměrových pilotách průměru 1,0m délky 5,5m z betonu C25/30. Dle předběžného statického výpočtu je navrženo celkem 10 pilot pod konstrukcí polorámu (5+5). Piloty budou vrtány pomocí výpažnic. Hlavy pilot budou vetknuty do základového bloku šířky 1600mm z betonu C25/30. Za rubem opěr bude zřízeno odvodnění drenážní trubicou DN150.

Založení bude provedeno ve štětovicové jímce z důvodu hladiny podzemní vody ustálené v úrovni 214,910m.n.m.

Sanační vrstvy železničního spodku proběhnou v celé své tloušťce nad mostem stejně jako v trati (ZKPP není navrženo, protože přesypávka mostu je >1,2m, konkrétně 2,6 m).

SO 06-19-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 13,095

Z důvodu špatného stavebního stavu konstrukce a nevyhovující zatížitelnosti se navrhuje komplexní přestavba objektu. Stávající ŽB deska bude nahrazena novou nosnou konstrukcí tvořenou ŽB polorámem založeném na základových pásech. Ze stojek budou vytažena rovnoběžná křídla. Vpravo (po směru km) budou vybudována oddílována samonosná tížná křídla z důvodu usměrnění toku. Na římsy bude osazeno ocelové zábradlí. Odvodnění rubu nosné konstrukce je navrženo prostřednictvím zakřivené horní příčle. Nová nosná konstrukce bude ŽB polorám o světlosti 4,2m z betonu C30/37 a z výztuže B500B. Světlá výška pod mostem bude 2,004 – 2,214m.

SO 06-19-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 13,828

Jedná se o trubní propustek převádějící odvodnění (melioraci) ze svahu nad silnicí. Prochází pod silnicí i železnicí, je rozdělen revizní šachtou. Je tvořen z trub DN 800 z roku 1967. Délka propustku pod železnicí je 9,0 m. Výtok propustku je v areálu stavebnin a je zcela přesypán. Voda odtéká do řeky Dřevnice.

V novém stavu dochází k odklonu koleje doleva do areálu stavebnin o cca 7m. Je navrženo vybourání stávajícího propustku pod železnicí od dělicí revizní šachty. Bude vybudován nový propustek z prefabrikovaných trub o stejné světlosti jako původní (DN 800) tak aby šířkově vyhověl pro železniční těleso. Ukončen bude šikmými prefabrikáty. Jeho osa bude natočena tak, aby výtok z propustku plynule navazoval na odtok, který byl v minulosti přeložen. Mezi stávajícím silničním propustkem a železničním bude otevřeno dlážděné koryto pro snadnou údržbu.

SO 06-19-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 13,997

Nový objekt.

V novém stavu vzhledem k výraznému posunu osy koleje z důvodu budování úrovně silničního přejezdu a vybudování navazující komunikace vznikne neodvodněné území. Navržený propustek bude odvodňovat toto území, převádět drážní vody z pravé strany na levou, kde bude navazovat na nově navržený silniční propustek SO 06-19-62. Vzhledem k poloze trati v blízkosti říčky Dřevnice, bude mít i funkci inundační.

Nosnou konstrukci budou tvořit patkové trouby DN1200, zakončené na vtoku a výtoku patkovou troubou se šikmým čelem. Šířka propustku je 11,8 m. Úhel křížení je 90°. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Trať na propustku je jednokolejná, v přímé a stoupá 1,90 ‰. Nově navržená traťová rychlost je 100 km/h.

SO 06-19-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,155

Nový objekt.

V novém stavu vzhledem k výraznému posunu osy koleje z důvodu budování úrovně silničního přejezdu a vybudování navazující komunikace vznikne neodvodněné území. Navržený propustek bude odvodňovat toto území, převádět drážní vody z pravé strany na levou. Vzhledem k poloze trati v blízkosti říčky Dřevnice, bude mít i funkci inundační.

Nosnou konstrukci budou tvořit patkové trouby DN1200, zakončené na vtoku a výtoku patkovou troubou se šikmým čelem. Šířka propustku je 11,8 m. Úhel křížení je 90°. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Trať na propustku je jednokolejná, v přímé a stoupá 1,90 ‰. Nově navržená traťová rychlost je 100 km/h.

SO 06-19-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,324

Šikmý deskový propustek ze zabetonovaných nosníků o s. v. 0,7m a o kolmé světlosti 2,0m převádějící bezejmenný potok. Rok výstavby není znám. Propustek prochází pod silnicí a jednokolejnou železnicí. Majetkově je rozdělen revizním otvorem. Délka propustku pod železnicí je cca 9,0m. Některé nosníky jsou odhalené a římsa včetně desky na výtoku je poškozena. Voda odtéká do řeky Dřevnice.

Přestavba propustku na rámový propustek 2000x1000 mm pod novou polohou koleje, ukončení propustku šikmými koncovými prefabrikáty. Propustek pod silnicí bude zakončen jedním celým a jedním koncovým (zešíkmeným) rámem.

SO 06-19-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,495

Jedná se o kolmý deskový propustek o světlé výšce 0,6 m a o kolmé světlosti 1,0 m, který pokračuje trubním propustkem DN1000. Propustek převádí kanalizaci pod silnicí, železniční a následně obslužnou komunikací.

Z důvodu nového situování zastávky v místě stávající revizní šachty propustku, je navržena komplexní přestavba. Bude navržen nový trubní propustkem DN1000. Na vtoku bude umístěna šachta (v prostoru nástupiště), na výtokové straně bude propustek ukončen šachtou v patě drážního tělesa na pozemku SŽ. Další části propustku pod komunikací a cyklostezkou budou ponechány.

SO 06-19-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,559

Jedná se o deskový betonový propustek o jednom otvoru pod jednou kolejí. Světlost propustku je 0,6 m, opěry a čelní zídky jsou kamenné. Římsa na výtoku je přesypaná a je porostlá vegetací.

Z důvodu nepřístupnosti objektu, jeho stáří a absence archivní dokumentace je navržena přestavba objektu. Je navržena trouba DN1000 s šachtami na vtoku a výtoku. Šachty na vtoku i výtoku budou opatřeny kompozitní mříží. Zbylé části propustku budou ponechány.

SO 06-19-10 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,770

Objekt se nachází v širé trati za přejezdem za zastávkou Zlín Přiluky.

Jedná se o trubní ŽB propustek o 1 otvoru. Kolej je v přechodnici, v místě objektu je otevřené kolejové lože. Trubní propustek má světlý profil 1000mm, čelní zeď na vtoku a vtoková jímka jsou betonové, na výtoku jsou kamenné zídky opěry, čelní zídky jsou kamenné. Propustek slouží k převedení vody z drážního příkopu u paty opěrné zdi přes železniční násep směrem k řece Dřevnici.

Stávající propustek není pro požadovanou traťovou třídu zatížení D2/120 přechodný. Proto je navržena jeho přestavba na trubní propustek DN 1000. Na vtokové části vpravo trati bude ukončen čelní zídka a šachtou, vlevo trati šikmou výtokovou troubou. Proti stávajícímu propustku je umístěn cca o 1 m výše, do paty násypového tělesa. Navazující terén na odtoku bude odlážděn kamenem do betonového lože a přizpůsoben pojezdu mechanizace. Rozsah odláždění odpovídá navazujícímu zpevnění tělesa ze zatravnovacích panelů, které je součástí žel. spodku.

SO 07-19-01 Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,884

Stávající objekt se nachází v širé trati za přejezdem za zastávkou Zlín Přiluky.

Jedná se o trubní ŽB propustek DZR DN 1000 z roku 1962. Kolej je v přímé, v místě objektu je uzavřené kolejové lože. Čelní rovnoběžná zeď na vtoku je betonová, na výtoku je čelní přesypaná zídka rovněž z prostého betonu. Propustek slouží pro převedení vody z drážního příkopu u paty opěrné zdi přes železniční násep směrem k řece Dřevnici.

Je navržena přestavba propustku. Propustek bude DN 1200 z patkových trub. Na vtoku bude propustek ukončen rovnoběžnými čely se zábradlím, na výtoku bude osazena šikmá trouba.

SO 07-19-02 Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,289

Objekt se nachází v extravilánu mezi zastávkou Zlín – Přiluky a zastávkou Želechovice nad Dřevnicí. Trať je v přímé a stoupá směrem k Vizovicím po směru staničení 12,96‰. Konstrukci tvoří kolmý trubní propustek o světlosti otvoru 0,5m, délky 8,1m. Na vtoku je ŽB jímka, do které ústí svodné potrubí světlosti 0,4m. Na výtoku je nízké ŽB čelo s římsou a cca 2,5m za čelem vtoková jímka. Odtud je voda odváděna dále potrubím vedoucím podél stávající tratě.

Dle archivní dokumentace je propustek z roku 1899. Hodnocení správce je 2. Objekt je na výtoku zvětralý a popraskaný, jímka na vtoku je taktéž zvětralá a rozpraskaná. Vtok i výtok jsou zaneseny vegetací.

Trať bude v novém stavu zdvoukolejněna, je proto navržena přestavba propustku ve stávající poloze na železobetonový prefabrikovaný trubní propustek DN 1000 s přesypávkou cca 2,20 m. Na vtoku je ŽB šachta, do které je zaústěno svodné potrubí DN 600 a trativod. Na výtoku je navrženo zpevnění z kamenné dlažby do betonu se spádovými stupni a rozražeči proudu. Zpevnění plynule navazuje na železniční příkop z betonových tvarovek.

SO 07-19-03 Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,585

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej v mezistaničním úseku Zlín-Přiluky – Želechovice nad Dřevnicí. Trať na propustku je v oblouku R=985m, niveleta koleje stoupá 8.83‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových prazcích SB8. Úhel křížení je 77,8°. Traťová rychlost je 60 km/h.

Propustek slouží k odvodnění drážních příkopů a srážkové vody. Vtok a výtok je opatřen ŽB čely s nízkými římsami. Které jsou přesypané a zarostlé vegetací. Na čelní zídce na vtoku je opadaná omítka, na výtoku je vymleté a rozpadlé koryto vodoteče. Vyústění drážních příkopů na vtoku propustku je poškozené – tvárnice jsou utřžené.

Dle archivní dokumentace je propustek z roku 1963.

Hodnocení správce: 1

Z důvodu zdvoukolejnění trati (zřízení výhybny), při kterém dochází ke značnému rozšíření propustku, bude provedena jeho kompletní přestavba na trubní propustek o větší světlosti DN 1200 mm.

SO 07-19-04 Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,789

Propustek se nachází v prostoru výhybny, kolej je v přímé. Převáděná překážka je občasná vodoteč. Nosná konstrukce je tvořena ŽB deskou se zabetonovanými kolejnicemi neověřených skrytých rozměrů a stářím. Světlost je 0,9m. Na výtoku rozpadlá čelní zeď je nahrazena pražci, na vtoku je rozpadlá římsa, z opěr vypadávají kusy zdiva, vyskytují se zde trhliny. Na výtokové straně vlevo trati je pokračování občasné vodoteče zatrubněno betonovými rourami. Hodnocení správce objektu 2.

Z důvodu zdvoukolejnění i z důvodu špatného stavu konstrukce je navržena přestavba propustku. Na základě výšky TK a hydrotechnického výpočtu je zde navržen ŽB prefabrikovaný rám maximální světlosti 2m a minimální světlé výšky 1m, která je dále snížena vybetonováním dna propustku kvůli nutnosti jeho zapuštění pod NKL. Rám je uložen na podkladní desce tl.0,25m. Uspořádání kolejového lože na propustku je polouzavřené. Propustek je na obou stranách ukončen zřezanými "šikmými" prefabrikáty. Podélný sklon dna propustku je 3,0 %.

Navazující betonová trouba, která zatrubňuje vodoteč na výtokové straně a slouží pro převádění vozidel na zemědělské pozemky dále na levé straně trati, bude odstraněna a přístup na pozemky zabezpečí nový propustek, který bude rozšířen pro potřeby vlastníků pozemků.

SO 07-19-05 Výh. Zlín-Přiluky, návěstní krakorec v km 14,870

Krakorec je umístěn v místě, kde je nutno provést návěstidla pro dvě krajní koleje a kde postačuje délka břevna 9000 mm pro umístění návěstidel. Koše pro návěstidla jsou rozšířené o boční plošinku pro lepší přístup ke sklům návěstidel v případě jejich výměny.

Nosná konstrukce je navržena jako příhradová konzola. Konstrukce je navržena dle typového podkladu „Návěstní lávky a krakorce“, který byl vypracován na SUDOPU Praha (schváleno FMDS č.j. 14095/88 – 6 dne 18.7.1988).

Konstrukce krakorce je tvořena vodorovným břevnem, tuze spojeným montážním šroubovým stykem se svislým sloupem. Břevno i sloup mají příhradový uzavřený průřez. Sloup je k základům připevněn jako vetknutý čtyřmi kotevními šrouby profilu ØM64 x 4. Sloup je navržen typový.

SO 07-19-06 Výh. Zlín-Přiluky, návěstní krakorec v km 15,688

Krakorec je umístěn v místě, kde je nutno provést návěstidla pro dvě krajní koleje a kde postačuje délka břevna 9000 mm pro umístění návěstidel. Koše pro návěstidla jsou rozšířené o boční plošinku pro lepší přístup ke sklům návěstidel v případě jejich výměny.

Nosná konstrukce je navržena jako příhradová konzola. Konstrukce je navržena dle typového podkladu „Návěstní lávky a krakorce“, který byl vypracován na SUDOPU Praha (schváleno FMDS č.j. 14095/88 – 6 dne 18.7.1988).

Konstrukce krakorce je tvořena vodorovným břevnem, tuze spojeným montážním šroubovým stykem se svislým sloupem. Břevno i sloup mají příhradový uzavřený průřez. Sloup je k základům připevněn jako vetknutý čtyřmi kotevními šrouby profilu ØM64 x 4. Sloup je navržen typový.

SO 08-19-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 16,120

Přestavba objektu je navržena z důvodu, že obě římsy jsou nízké a porostlé vegetací, jímka je zanesená, na vtokovém čele se vyskytují trhlinky, římsa je vydrolená.

Stávající propustek o jednom otvoru převádí srážkovou vodu a vodu ze zahrádkářské kolonie pod 1 kolej v mezistaničním úseku mezi zast. Zlín – Přiluky a zast. Želechovice n. Dřevnicí.

Jedná se o trubní propustek z TZR trub DN 1000 z roku 1899, v roce 1959 byla rekonstruována do dnešního stavu. V místě objektu je otevřené kolejové lože. Propustek je na vtoku i výtoku ukončen čelní rovnoběžnou betonovou zdí. Na vtoku do propustku vyúsťuje betonová trouba DN 300, která odvodňuje zahrádky.

Navržená přestavba objektu zahrne přestavbu na trubní propustek DN 1200 s vtokovou jímkou s čelem a římsou. Na výtoku šikmé čelo s odlážděním. Uložení trub na základové desce tl. 0,3m, kde na výtokové straně bude ukončen zesíleným základem pod šikmou troubou.

Práce na objektu budou prováděny v stavebním postupu stavby č. 302, který je naplánován od 1.7.2024 do 31.10.2024 v délce 123 dní. Během tohoto postupu bude kolejový provoz zcela vyloučen a výstavba propustku proběhne naráz. Ve stejném stavebním postupu budou budovány rovněž hlavní kabely trasy. Protože výkop propustku zasahuje do půdorysného vedení hlavní trasy kabelu, bude propustek budován na začátku tohoto stavebního postupu, aby v další části stavebního postupu bylo možné vybudovat hlavní kabely trasy.

Přístup k objektu je možný po pláni žel. spodku. Výstavba objektu bude koordinována s přeložkou rozvodů E.ON objekt SO 08-11-01.

SO 08-19-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, železniční most (podchod) v km 16,8

Nový železobetonový rám světlosti b/h = 2.5/2.5m. Most je začleněn do opěrných zdí SO081951 a SO081952. Tvoří jeden dilatační celek těchto zdí. Vstup i výstup je cca 600mm pod upraveným terénem. Hladina spodní vody je hluboko pod základovou spárou. Odvodnění bude svedeno do vsakovací studny. Pochozí plocha je navržena z kartáčovaného betonu z důvodu zamezení pronikání vlhkosti k nosné konstrukci. Podchod bude proveden do železobetonové vany z kari sítí.

SO 08-19-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční most v km 16,964

Most v ev. km 16,964 přemostňuje v obci Želechovice nad Dřevnicí železniční trať přes chodník, místní komunikaci, silnici III/4913, vodní tok Vidovku a místní komunikaci.

Most je čtyřpolový, ocelový nýtovaný na masivních opěrách, každé pole má samostatnou nosnou konstrukci. Pole č. 1, 2 a 3 je z plnostěnných nosníků tvaru „I“ s horní mostovkou a s mostnicemi výšky o výšce nosníků 580mm v poli 1 a 2 a výšky 1440mm v poli 3. Pole č. 4 je z dvojčítých nosníků. Pole č. 1 přemostňuje chodník ze zámkové dlažby a živičnou MK o světlosti pole 4,95m a světlé výšce 2,6m. Pole č. 2 o světlosti 5,03m a světlé výšce 3,39m přemostňuje silnici III/4913. Pole č. 3 o světlosti 12,95m přemostňuje vodní tok Vidovku. Pole č. 4 o světlosti 4,05m o světlé výšce 3,0m přemostňuje MK. Celková délka přemostnění je 31,18m. Všechny pole jsou s ocelovým zábradlím a ocel. podlahou. Konstrukce mostu je napadena korozí, s lokálními vruby. Nad silnicí a MK je nedostatečná podjezdová výška. Silnice má i nedostatečnou šíři a přiléhá přímo k pilíři.

Spodní stavba je tvořena krajními opěrami a třemi pilíři. Zlínská opěra je šikmá, ostatní jsou kolmé. Spodní stavba je z kamenných kvádrů, vnitřek je vyplněn kameny prolitými betonem. Potok Vidovka byl v letech 2002-2003 zregulován – potok lemují kamenné zdi. Spodní stavba je popraskaná s trhlinami, s průsaky, výluhy, lokálně chybí kameny.

Rychlost na mostě a traťová rychlost je 60 km/hod, traťová třída C4-60. Stav mostu dle poslední prohlídky je 2/2.

Vzhledem k špatnému stavu mostu, jeho stáří, nedostatečné zatížitelnosti, malé podjezdové výšce a požadavku na snížení hlučnosti je navržena kompletní přestavba.

Nový most bude 3-polový. Stávající pole č. 1, 2, 3 bude nahrazeno novou spojitou nosnou konstrukcí o dvou polích z ŽB monolitické desky se zabetonovanými ocelovými svařovanými nosníky (ZBN). Stávající pole č. 4 bude nahrazeno novým ŽB monolitickým polorámem vetknutým od pilíře. Nové pole č. 1 a 2 bude mít světlost 12,5m, nové pole č. 3 bude mít světlost 4,5m, přičemž pol. č. 1 bude přemostňovat chodník pro pěší, místní komunikaci a silnici III/4913, pole č. 2 vodní tok a pole č. 3 místní komunikaci.

Štěrkové lože bude uzavřené, na římsách bude PHS. Celková délka přemostnění bude 32,5m, VMP 2,5. Stavební výška pole 1 a 2 bude 1,53m, u pole 3 bude 1,29m. Světlá výška nad silnicí bude 4,13m, světlá výška nad MK (ul. Papírenská) bude 3,42m. Mezi nosnou konstrukcí ZBN a polorámem bude dilatační lamelový závěr. Uložení bude na ložiskách na ŽB úložných prazích. Opěry a pilíře budou masivní, ŽB, založení bude na velkopřůměrových pilotech. Na křídla budou navazovat opěrné zdi.

Na mostě bude osazeno DZ B16“3,9m“ zakazující vjezd vozidel přesahující výšku 3,9m a Z09 (žlutočerné pruhy)

SO 08-19-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,432

Deskový propustek se zabetonovanými kolejnicemi má světlou šířku 800 mm. Je ukončen čelními zídkami. Na obou stranách navazuje propustek na místní kanalizaci. Přechody mezi propustkem a kanalizací jsou zakryty fošnami. Propustek se nachází u přejezdu. Propustek je ve špatném technickém stavu a o nedostatečné šířce.

Na základě zaměření aktuálního stávajícího stavu propustku se ve stejném místě navrhuje nová železobetonová trouba s napojením, po obou stranách, na stávající kanalizační šachty (vzdálenější od osy koleje). Průřez trouby je volen stejný jako na vtoku a výtoku DN600. Budou odstraněny stávající konstrukce vyčnívající nad upravený terén (mimo přípojných šachet) a spodní stavba stávajícího propustku v rozsahu nutném pro instalaci nových trub.

SO 08-19-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,734

Nový propustek bude navržen trouby DN 600 vzhledem k nedostatečné výšce kolejového svršku a nutného obrysu kolejového lože. Na vtoku bude propustek ukončen kolmým čelem s římsou a zapuštěným kolejovým ložem. Výtok propustku je napojený do ŽB monolitické šachty. Ze šachty bude tok pokračovat stávající troubou.

Stěna šachty je rozšířena pro ukotvení budoucího signalizačního zařízení a závory sousedícího přejezdu. Šachta bude zakryta kompozitním roštem.

SO 09-19-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,867

Na straně nátoky je bet. trouba DN 300, do které vtéká voda z drážního příkopu. Tato je zaústěna do vejcovitého betonového propustku DN600, který končí v prefabrikované betonové šachtě.

Tato část propustku je nepřístupná a je vykreslena dle zaměření a archivní dokumentace. Propustek dále navazuje na stávající dešťovou kanalizaci DN 600, která je v areálu firmy METRANS.

Propustek bude přestavěn na nový trubi z prefabrikovaných patkových trub DN800. Na vtoku bude propustek ukončen šikmým čelem s odlážděním kamenem do betonu tl. 350mm. Na výtoku bude ukončen prefabrikovanou šachtou pro návaznost na stávající kanalizaci. Odláždění bude provedeno kolen šikmého čela vtoku v šířce 1,0m. Betonová patka ve dně dlažby na nátoky 600/300. Pro propojení kanalizačních trub DN600 a DN800 bude použito prefabrikované šachtové dno s přechodovou deskou a vstupní přechodovou skruží šachty s revizním otvorem a standardním betonovým poklopem. Ve skružích jsou osazena stupadla pro revizi. Dle obecných požadavků bude prefa rám opatřen nátěrem 1xALP+2xALN+geotextílie 300g/m².

SO 09-19-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,950

Stávající trubní propustek tvoří osmihranné betonové trouby světlosti 1000mm. Propustek převádí bezejmenný vodní tok a je zakončen čelními zídkami s římsami. Trouby jsou umístěny těsně pod kolejovým ložem, beton je popraskaný se zmrazky a výluhy. Prostorově propustek nevyhovuje, protože se mění kolejové řešení z jedné koleje na tři koleje. Propustek hydrotechnicky nevyhoví.

Propustek bude proveden z prefabrikovaných rámových dílců 2,0/1,4m uvnitř s vytvářeným dnem z kamene do betonu. Směrově je navržen dle nového doměření. Ukončení propustku je prefabrikovanými šikmými čely s nadbetonovanou římsou. Nátok i výtok bude upraven kamenem do betonu tl 350mm tak aby nedocházelo k vymílání. Nad propustkem prochází trasa kabelovodu, která je s propustkem koordinována. Na nátok i výtok bude osazeno zábradlí. Vzhledem k výšce propustku nebude odvodnění rubu propustku provedeno. Dle obecných požadavků bude prefa rám opatřen nátěrem 1xALP+2xALN+geotextilie 300g/m². Tok bude při stavbě převeden provizorním zatrubněním ve výkopu.

SO 09-19-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční most v km 18,012

Objekt se ve stávajícím stavu nachází v širé trati v traťovém úseku 2461 Otrokovice – Vizovice. Mostní objekt převádí jednokolejnou trať přes Lipský potok. Jedná se o most o jednom otvoru, jehož nosná konstrukce je tvořena pěti prefabrikovaným rámy DZR 5. Most byl postaven v roce 1987. Délka mostu je 6,30m, šířka mostu je 7,88m, světlost je 3,05m, světlá výška otvoru je 1,6m. Římsy jsou železobetonové, křídla jsou šikmá, betonová, tížná. Na římsách je osazeno zábradlí z ocelových úhelníků, výška zábradlí je 1080mm. Železniční svršek na mostě je tvořen kolejnicemi R65 na betonových pražcích posazených do uzavřeného šterkového lože. Kolej je v celé délce v levém oblouku, niveleta klesá ve směru staničení. Hodnocení správce z podrobné prohlídky z r. 2015 je K1/S1.

V novém stavu jsou na mostě navrženy 3 koleje a 4 trasy kabelovodu (multikanály). Šířka mostu je tedy zvětšena ze 7,88m na 19,40m. Dále bylo provedeno hydrotechnické posouzení otvoru mostu, z něhož vyplynulo, že stávající otvor bude třeba zvětšit. V dané lokalitě není možné zvětšit volnou výšku mostu, byla tedy zvětšena světlost mostu. S ohledem na výše popsané změny, v novém stavu není uvažováno se zachováním původních částí mostu.

V novém stavu je navržen uzavřený ŽB rám o světlosti 5m a volné výšce min. 1,5m. Založení je navrženo plošné. V pravé části mostu jsou vedeny 4 multikanály a dvě chráničky DN 200 pro kabelové trasy. Prostor pro kabelové trasy je od kolejového oddělen vnitřní římsou. Multikanály a chráničky budou obsypány šterkodrtí.

Pod mostem bude z kamenné dlažby do betonu vyprofilována kyneta s bermami.

V souvislosti s pracemi na mostě je nutná demolice a výstavba nového spádového stupně nad mostem. Na vtoku i výtoku bude provedeno zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu v profilu vodoteče. Na výtoku bude zpevnění provedeno v plynulém napojení na navazující koryto.

SO 09-19-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 18,480

Na vtoku je propustek proveden jako železobetonová deska na betonových opěrách světlé šířky 2000mm. Na tuto část navazuje trubkový propustek DN 800. Tento ústí do stávající šachty vlevo. Na vtoku je propustek ukončen čelní zídkou. Z důvodu změny kolejového řešení není možno propustek zachovat ve stávajícím stavu.

Stávající propustek byl při zřízení dráhy proveden pod kolejí č. 1 a převáděl dešťové vody z polí. Vzhledem k zastavení celého území rodinnými domy se hydrotechnické poměry změnili a jeho povodí v podstatě zaniklo. Reálné odvodňuje prohlubeň v soukromé zahradě. Propustek je umístěn vedle většího propustku, který je vzdálen 66m ve směru staničení. Nátok propustku je umístěn v oblasti zahrad rodinných domů, kde z důvodu převedení multikanálů se muselo jít s nátokem níže a tím vytvářel jámu o velikosti 4,0x4,0 hl.1,5m. Do propustku byly zavedeny drenáže žel. spodku, které jsou zaústěny do následujícího propustku. Propustek je mimo oblast hladiny zatopení Q100 Dřevnice.

Proto je navrženo zrušení tohoto propustku. Propustek bude zrušen vybouráním pod kolejí 1, 2, 4, a bude zaslepen a zasypán po úroveň terénu a pláně. Pod koleje Metrans nebude zasahováno. Multikanály ani protihluková zeď nebude omezena a nebude se muset přizpůsobovat propustku. Drenáže žel. spodku se vyspádují do propustku SO 09-19-05 km18,546. Na odvodnění prohlubně v zahradě bude před protihlukovou stěnou proveden rigol, který bude zaústěn do následujícího propustku. Dle hydrotechnického výpočtu potrubí vedlejšího propustku DN1200 toto množství převede.

SO 09-19-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 18,546

Vzhledem k novému řešení GPK a rozšíření počtu kolejí bylo navrženo propustek pod nově navrženými kolejemi vybourat a nahradit novým trubním propustkem DN1200. Na výtoku bude provedeno napojení na stávající propustek pomocí nové ŽB šachty, vybudované mezi kolejemi č. 4 a vlečkovou kolejí č. 106. Na šachtu bude osazen revizní nástavec z důvodu stísněných poměrů. Na vtoku do propustku bude provedeno kolmé ŽB čelo s římsou bez zábradlí. K ŽB čelu budou přiléhat odlážděné kužely s odlážděným dnem. Na vtoku mimo objekt bude probíhat kabelová trasa v kabelovodu a také protihluková stěna.

SO 09-19-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, návěstní lávka v km 18,174

Návěstní lávka je umístěna v místě, kde je nutno provést cestová návěstidla pro koleje č. 4, 2 a kde krakorec nepostačuje. Koše pro návěstidla jsou rozšířené o boční plošinku pro lepší přístup ke sklům návěstidel v případě jejich výměny.

Nosná konstrukce je navržena jako příhradový rám vetnutý do betonových patek. Konstrukce je navržena dle typového podkladu „Návěstní lávky a krakorce“, který byl vypracován na SUDOPU Praha (schváleno FMDS č.j. 14095/88 – 6 dne 18.7.1988).

Příhradový nosník tvoří spodní pas z U – profilu, horní pas z uzavřeného průřezu (2 U profily svařené do krabice) a diagonály z U – profilů. Krajiní tažené diagonály s horním pasem jsou přes úložné plechy a šrouby M20 uloženy na sloupy bárky. Spodní pas je pomocí styčnickového plechu a šroubů M16 připojen ke konstrukci sloupu.

SO 10-19-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční most v km 19,109

Objekt se nachází v intravilánu v obci Lípa. Most z roku 1899 převádí železniční trať Mlýnský náhon v Lipě. Most má 1 otvor světlosti 2.30 m, volná výška je 2.096 m, na mostě je vedena jedna kolej. Nosná konstrukce je kamenná valena klenba tl. 500 mm. Spodní stavba je kamenná s rovnoběžnými křídly. Římsy jsou kamenné, nadbetonované se zábradlím ocelovým z úhelníků s madlem a jednou příčlím. Minimální vzdálenost od osy koleje je 2.240 m. Kolej je v přímé. Železniční svršek na mostě je tvořen kolejnicemi R65 na betonových prazcích posazených do polootevřeného šterkového lože. Konstrukce je ve špatném stavu - hodnocení správce z podrobné prohlídky z r. 2015 je K3/S3.

Vzhledem k špatnému technickému stavu a posunu koleje cca o 0.50 m bylo rozhodnuto o přestavbě objektu. Je navržen žb. monolitický lorám se zakřivenou příčlím (ve tvaru válené klenby dle stávajícího stavu). Světlost rámu je navržena 2,50 m, tloušťka stěny a příčle 300 mm. Rám je plošně založen, křídla rovnoběžná, stažená táhly. V korytě vodoteče bude provedena kyneta s bermami pro převedení malé vody.

SO 10-19-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 19,340

Jedná se o dva samostatné mosty o třech otvorech z předpjatých prefabrikátů KA, které převádějí čtyřpruhovou, směrově rozdělenou silnici II/490 přes traťovou kolej. Mezi mosty je volný prostor (zrcadlo) šířky 600 mm. Traťová kolej je vedená ve druhém mostním otvoru. Most je vybaven ochrannými vodorovnými štíty proti škodlivým účinkům výfukových plynů.

Stav mostních říms a zábradlí je v celé délce mostu nevyhovující. Proto jako ochrana proti nebezpečnému dotyku jsou navrženy vodorovné ochrany proti nebezpečnému dotyku, které nahradí stávající nevyhovující štíty proti výfukovým plynům. Protidotykové zábrany budou navrženy podle ČSN 73 6223 a ČSN EN 50122-1 tak, aby byla dodržena prostorová vzdálenost od okraje štítu k nejbližší živé části trakčního vedení 2000 mm a předsazeny před konstrukci o 1500 mm.

SO 10-19-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 19,550

Vzhledem ke špatnému stavebnímu stavu propustku, bude propustek zcela zbourán a předělán na nový, který bude tvořen ŽB prefabrikovanými rámovými díly a rozměrech 2000x2100mm. Propustek bude na obou stranách zakončen ŽB čelními zídками s římsou a zábradlím. Prostor na vtoku i výtoku bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože. Na propustku je navrženo uzavřené kolejové lože. Propustek bude uložen na betonovém úložném lůžku tl. 400mm z betonu C35/45 a vyztuženém při obou površích kari sítěmi.

SO 10-19-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,234

Vzhledem ke stavu propustku je navržena kompletní rekonstrukce propustku. Stávající propustek bude vybourán a bude vybudován nový ve stejném profilu, ale s nižším sklonem. Nová nosná konstrukce bude tvořena ŽB patkovými troubami DN 1000. Na vtoku bude provedena nová ŽB šachta. Do nové ŽB šachty budou zaústěny drážní příkopy. Dno šachty bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože. Propustek bude zakončen na výtoku mon. ŽB prefabrikátem, který spolu s odlážděním svahu bude tvořit svahové čelo. Světlá šířka otvoru je navržena 1,0m.

SO 10-19-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,424

Jedná se o nový propustek, z roku 2011, který je tvořen patkovými troubami DN1000. Na vtoku se nachází stávající ŽB šachta krytá ocelovou mříží, do které je zaústěn drážní a silniční příkop. Na výtoku je propustek zakončen ŽB rovnoběžným čelem s římsou bez zábradlí. Prostor na výtoku z propustku je odlážděn lomovým kamenem do betonového lože. Stavební stav objektu je dobrý.

V novém stavu je na základě stavu nosné konstrukce navrženo pročištění profilu stávajícího propustku a upravení konstrukcí na vtoku pro napojení odvodnění železničního spodku. Trať na propustku je jednokolejná, v přímé a stoupá 3,52 ‰. Úhel křížení je 45,8°. Nově navržená traťová rychlost je 100 km/h.

SO 10-19-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,516

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes srážkové vody z drážních příkopů. Stávající propustek byl pořízen před rokem 1899. Má eliptický profil se světlou výškou 0,6m, světlou šířkou 0,7m, malá světlost otvoru znesnadňuje čištění. Stavebně technický stav objektu je špatný, nelze garantovat únosnost nosné konstrukce, čela jsou zcela zdemolována. Délka objektu nevyhovuje normovému tvaru nového zemního

tělesa. Stávající sklon trub je 3,7%. Nosnou konstrukci tvoří ŽB trouby DN600 eliptického tvaru uložené pravděpodobně na betonové lůžko. Šířka propustku je 6,68m. Na propustku je otevřené kolejové lože. Volná výška pod propustkem je z jedné poloviny zcela zanesen. Propustek se nachází v širé trati. Tloušťka kolejového lože je 0,62m (od ložné plochy pražce). Zábradlí na propustku není. Propustek je přesypaný.

Vzhledem ke špatnému technickému stavu propustku a návrhovému kolejovému řešení je navrženo odbourání stávajícího propustku a jeho nahrazení novým trubním propustkem. Pro nový propustek budou použity prefabrikované ŽB trouby profil DN 800mm a na vtoku bude zakončen ŽB monolitickou vtokovou šachtou a na výtoku bude zakončen šikmou troubou, která spolu s odlážděním svahu tvoří svahové čelo. Výstavba nového propustku bude provedena v otevřeném výkopu. Jako zásypový materiál bude použito štěrkodrt' fr. 0/32 mm. Prostor na výtoku a dno šachty bude odlážděn lomovým kamenem tl. 200mm do betonového lože tl. 150mm.

SO 10-19-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční most v km 20,855

Objekt se nachází v širé trati, v mezistaničním úseku Zlín - Vizovice. Mostní konstrukce převádí jednokolejnou trať přes potok Lutonínka. Nosná konstrukce je ocelová z roku 1967 z plnostěnných nosníků s dolní prvkovou mostovkou. Má plošně uložené mostnice s přímým upevněním. Spodní stavba je betonová, která byla v roce 1967 přestavěná z původní kamenné spodní stavby. Rozpětí konstrukce je 24m, šikmost pravá 61°, délka konstrukce 27,9 m, stavební výška 0,655 m, šířka mostu je 5,85m. Hodnocení mostu je z poslední kontrolní podrobné prohlídky K2, S2.

Podélníky mostu nevyhoví na kombinaci svislého zatížení a bočních rázů dle platného MP pro určování zatížitelnosti železničních objektů a bylo by nutné provést jejich zesílení. Nevyhovuje ani přechodnost. Dle dříve platné SR5 podélníky vyhoví. Bude požádáno na příslušné složky SŽ o

výjimku na přepočítání dle dříve platné SR5. Je navržen výplňový beton na rubu opěr. Bude provedena lokální sanace spodní stavby a celoplošné ochranné zídky před otrokovickou opěrou. Za opěrami bude zřízena spádová deska a odvodnění. Pro provádění kotev je nutný přesun mostu pomocí silničního jeřábu. Konstrukce bude uložena na pražcovou rovnatinu na levý břeh řeky. Následně bude provedeno celoplošné otryskání a nová protikorozní ochrana. Po provedení kotvení opěr bude konstrukce opět vrácena do původní polohy. Budou vyměněny mostnice, osazeny nové konzoly na převedení kabelů a provedena repase a podlití ložisek.

SO 10-19-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,277

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes srážkové vody z drážních příkopů. Stávající propustek byl vybudován v roce 1959. Jedná se o trubní propustek DN 800 z železobetonových trub zakončen ŽB mono. čely rovnoběžnými s osou koleje. Šířkově objekt nevyhovuje novým požadavkům GPK a normovému tvaru nového tělesa žel. spodku. Dále je pod propustkem cca v hloubce 1,5m vedena kanalizace, která kříží drážní těleso ve stejné poloze. Délka objektu nevyhovuje normovému tvaru nového zemního tělesa. Propustek převádí srážkové vody z drážních příkopů vpravo trati. Stávající sklon trub je 0,7%. Volná výška pod propustkem je 0,8m. Propustek se nachází v širé trati v blízkosti přejezdu. Nosnou konstrukci tvoří ŽB trouby DN800 uložené pravděpodobně na betonové lůžko. Šířka propustku je ~4,5m. Na propustku je uzavřené kolejové lože a je bez zábradlí.

Vzhledem ke stavu propustku a návrhovému kolejovému řešení je navrženo odbourání stávajícího propustku a jeho nahrazení novým trubním propustkem v nové poloze. Pro nový propustek budou použity prefabrikované ŽB trouby profil DN 800mm a na vtoku a výtoku bude zakončen šikmými troubami, které spolu s odlážděním svahu tvoří svahové čelo. Výstavba nového propustku bude provedena v otevřeném výkopu. Jako zásypový materiál bude použito štěrkodrt' fr. 0/32 mm. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn lomovým kamenem tl. 200mm do betonového lože tl. 150mm.

SO 10-19-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,005

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes stálou vodoteč – přítok Lutonínky (ID 10207300). Stávající propustek byl přestavěn v roce 1959. Je vybudován z trub TZR DN1250 uložených do betonového lože. Šířka propustku je 5,2 m. Propustek je zakončen ŽB monol. rovnoběžnými čely s římsami. Trouby nevyhoví na požadovanou únosnost. Na výtoku bylo odplaveno téměř celé odláždění a odhalila se velká část základů. Na výtoku také chybí odláždění svahových kuželů. Svah je dočasně zpevněn betonovými pražci. Vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na zřízení průběžného kolejového lože.

V novém stavu je vzhledem k novým požadavkům GPK, kdy dochází k posunu osy o 767 mm vpravo a nevyhovující únosnosti trub navržena přestavba propustku na nový rámový propustek o světelných rozměrech 1500x1500 mm (potvrzeno hydrotechnickým výpočtem). Nosnou konstrukci budou tvořit ŽB prefabrikované rámové dílce 1500x2000 mm. Uvnitř propustku bude vybetonována kyneta s kamennou dlažbou do betonu. Ukončení propustku bude pomocí krajních seříznutých prefabrikátů, na které budou dobetonovány ŽB římsy. Na římsách bude osazeno třímadlové zábradlí výšky 1100 mm. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Rovněž je navrženo zpevnění dna před a za propustkem pomocí záhozu z lomového kamene. Trať na propustku je jednokolejná, v oblouku (R=300m, D=93mm) a stoupá 5,41 ‰. Úhel křížení je 90,0°. Nově navržená traťová rychlost je 75 km/h.

SO 10-19-10 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,733

Propustek z roku 1890 s kamennou spodní stavbou a ocelovou nosnou konstrukcí, která byla v roce 1960 nahrazena ŽB deskou z betonu uloženou na nových betonových úložných prazích z betonu. Dle archívni dokumentace byl dřík kamenných opěr vč. základu zachován. Stavební stav propustku je 2.

Stávající stav nevyhovuje z pohledu průchodnosti NK, vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na průběžné šterkové lože.

Propustek bude přestavěn na rámový propustek z prefabrikovaných ráků ukončený se šikmými rámovými čely a nadbetonováním říms. Bude zajištěn volný mostní profil VMP 2,5m. Světla šířka rámu je 2,0m. Vzhledem k výšce římsy nade dnem menší než 2,0m nebude provedeno zábradlí. Nátok a výtok bude odlážděn kamenem do betonu 350mm a výtok pročištěn. Dle obecných požadavků bude prefa rám opatřen nátěrem 1xALP+2xALN+geotextílie 300g/m². Přechodová oblast bude hutněna ze zeminy stabilizované cementem. Vzhledem k výšce propustku nebude provedeno odvodnění za rubem.

SO 10-19-11 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,917

Nosná konstrukce propustku je vytvořena jako ocelobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Spodní stavba je masivní monolitická betonová, tížné opěry s plošným založením na pásových základech. Stavební stav propustku z roku 2007 je 2.

Stávající stav nevyhovuje z pohledu průchodnosti NK, vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na průběžné šterkové lože.

Stávající propustek nevyhovuje průtokovým charakteristikám a dochází k zaplavování propustku.

Z důvodu velkých vod, které se přes stávající propustek přelívají a odnášení kolejové lože, bude stávající propustek světlosti 2,0m bude nahrazen novým mostem tvořeným monolitickým ŽB uzavřeným rámem světlosti 4,0m s rovnoběžnými křídli a prefabrikovanými přechodovými zídками. Nátok i výtok u mostu bude odlážděn kamenem do betonu tl. 350mm. Součástí bude i pročištění části navazujícího stávajícího koryta toku od náplav a úpravu stávající betonové zídky vedené podél tratě na návodní straně ve směru do Vizovic. Vzhledem k výšce mostu nade dnem nebude provedeno zábradlí ani odvodnění za rubem. Přechodová oblast bude hutněna ze zeminy stabilizované cementem. Izolace mostu asfaltovými pásy. Kabelové trasy povedou pode dnem na výtok u mostu.

SO 10-19-12 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 23,127

Propustek z roku 1960 je proveden jako ŽB deska z betonu uložena na ŽB betonových úložných prazích z betonu na masivních opěrách z prostého betonu. Díky opěr jsou z betonu a základy opěr jsou z betonu dle archívni dokumentace. Stavební stav propustku z roku 2007 je 2.

Stávající stav nevyhovuje z pohledu průchodnosti NK, vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na průběžné šterkové lože.

Stávající propustek bude nahrazen prefabrikovaným rámem světlosti 2,0m s částečně otevřeným kolejovým ložem s rovnoběžnými monolitickými křídli a římsovými zídками. Na propustku bude zajištěn volný mostní profil VMP 2,5m. Zásyp za rubem je navržen ze šterkodrti stabilizované cementem. Dle obecných požadavků bude prefa rám opatřen nátěrem 1xALP+2xALN+geotextílie 300g/m². Nátok a výtok bude odlážděn kamenem do betonu tl. 350mm. Na římsách bude osazeno zábradlí.

SO 10-19-13 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 23,828

Stávající železniční trubní propustek pod jednokolejnou tratí byl vybudován v roce 1960 a navazuje na silniční klenbový propustek. Propustek převádí kolej a komunikaci přes srážkové vody. Nosnou konstrukci části propustku pod kolejí tvoří ŽB trouby o průměru 1250 mm, které jsou zakončené na výtoku rovnoběžným ŽB čelem bez zábradlí. Nosnou konstrukci části propustku pod komunikací tvoří betonová klenba tl. 600 mm a světlosti 1,5m, ukončená na vtoku pomocí zalomeného betonového čela s římsou. V současnosti je propustek včetně navazujícího příkopu na výtok zanesen a není zajištěn plynulý odtok vody od propustku.

Vzhledem k novým požadavkům GPK a vzhledem k tomu, že nelze garantovat únosnost stávající nosné konstrukce je navrženo vybourání stávajícího propustku v délce pod nově upravovaným drážním tělesem a nahrazení novým trubním propustkem z patkových trub DN 1200 mm. Napojení na stávající ponechaný klenbový propustek pod komunikací bude provedeno pomocí ŽB šachty kryté kompozitním roštem. Na výtoku bude provedeno nové ŽB monolitické zalomené čelo s římsou a zábradlím. Svahy a dno příkopu na výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. V novém čele bude také vústovat zatrubněný příkop DN800 mm, který je součástí žel. spodku. Ponechaná stávající část propustku pod komunikací zůstane zachována a bude provedeno její pročištění. Stávající vtokové čelo zůstane bez úprav. Na výtoku je navrženo pročištění a prohloubení stávajícího příkopu k novému silničnímu propustku u přejezdu v km 23,594 v délce cca 230 m.

Silniční mosty, propustky**SO 06-19-61 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII**

SO 06-19-61 část A T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, silniční most

Mostní objekt je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Objekt vedoucí nad touto polozapuštěnou tratí u zastávky Zlín – Podvesná je koncipován jako spojitá půdorysně se rozšiřující monolitická deska tl. 1,05 m z předpjatého betonu o šesti polích. Rozpětí polí je 14,0m + 4x20,0m + 14,0m. Konstrukce je uložena na monolitické spodní stavbě z železobetonu pomocí ložisek. Nosná konstrukce bude (ve vodorovném směru) od krajních opěr oddělena mostními závěry. Krajní opěry jsou šířky 2,70 m, sloupy vnitřních podpěr jsou kruhového průřezu s $\varnothing$ 1,50 m. Opěry jsou vetknuty do obdélníkových základových pásů šířky 3,50 m, výšky 1,20 m. Základové pásy podpěr jsou šířky 3,00 m, výšky 1,20 m. Výjimku tvoří základ Podpěry 4, který má (z důvodu osazení pevného ložiska na této podpěře) šířku 3,5 m. Základové pásy jsou pak vetknuty do vrtaných pilot $\varnothing$ 0,92 m. Výškové řešení vychází z podélného profilu převáděné místní komunikace s dodržáním dostatečné výšky pro VMP překračované železniční trati. Šířkové uspořádání na mostě vychází s dopravního řešení převáděné místní komunikace na ulici Podvesná XVII vč. přilehlých chodníků a plánované cyklotrasy. Vlevo na mostě bude umístěná PHS výšky 2,50 m. Na mostě budou osazeny sloupy trakčního vedení a VO. V blízkosti každého sloupu bude situovaná revizní šachta půdorysných rozměrů 0,6 x 0,6 m.

Zbudování nosné konstrukce se předpokládá na podpěrné skruži v jedné etapě.

SO 06-19-61 část D T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.3

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. V novém stavu bude součástí zbudovaného náspu u krajní opěry mostního objektu (Opěra 7), na němž bude vedena průběžná stezka pro chodce a cyklisty. Ve vztahu k ul. Podvesná XVII bude umístěna vlevo (ve směru staničení přeložky silnice v ulici Podvesná XVII – viz SO 06-18-01 část A).

Půdorysně bude mít opěrná zeď tvar jedenkrát zalomeného polygonu (kolmé zalomení) s vloženým zakružovacím obloukem o poloměru 2,15m (v rovině líce dříku zdi). Zeď se na jedné straně napojuje na krajní opěru mostního objektu a je zalicována s dříkem opěry. Na druhé straně se zeď průběžně napojuje na opěrnou zeď SO 06-19-61 část H od které je oddělena dilatací. Dřík je vetknut do základového pasu a tvoří rám tvaru „U“. V dalším dilatačním celku se zeď rozestupuje a tomu je i přizpůsoben základ. Založení zdi bude hlubinné na pilotách $\varnothing$ 0,9 m. Zeď délky 20,0m bude vytvořena ze dvou pracovních/dilatačních celků délky 14,0m a 6,0m z monolitické železobetonové.

V příčném řezu druhého dilatačního celku je zeď tvořena základovým pasem a samotným dříkem.

V příčném řezu prvního dilatačního celku je zeď tvořena základovým pasem a dvěma dříky na každé straně. Zeď bude ukončena v horní části římsou z železobetonu. Na římsu bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Celková výška zdi od úrovně základové spáry po horní povrch římsy bude proměnná od 2,30m do 3,90m.

SO 06-19-61 část E T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.4

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra 7) vpravo ve směru staničení komunikace.

Celková délka zdi je 35,04 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 3,34 – 1,3 m. Zeď je rozdělena do 3 dilatačních dílů. Na líci dříků zdi dilatačních dílů A, B bude zhotovena reliéfní pohledová plocha. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,8 m, šířky 2,80 m. Založení zdi hlubinné na pilotách $\varnothing$ 0,90 m. Na zeď je osazena ŽB monolitická římsa, do které je kotveno zábradlí.

SO 06-19-61 část F T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.5

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra 1) vlevo ve směru staničení komunikace.

Celková délka zdi je 8,645 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 4,58 m – 4,23 m. Zeď je tvořena jedním dílem. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,8 m, šířky 2,80 m. Založení zdi hlubinné na pilotách $\varnothing$ 0,90 m. Na zeď je osazena ŽB monolitická římsa. Na římsu zdi bude osazena PHS výšky 2,0 m.

SO 06-19-61 část G T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.6

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra 1) vpravo ve směru staničení komunikace.

Zároveň bude situována podél výjezdu z parkoviště obchodního domu Lidl. Celková délka zdi je 17,12 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 4,63 – 2,3 m. Zeď je rozdělena do dvou dilatačních dílů. Na líci dříku zdi dilatačního dílu B bude zhotovena reliéfní pohledová plocha. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,8 m, šířky 2,80 m. Oba dilatační díly jsou založeny hlubinně na pilotách $\varnothing$ 0,90 m. Na zeď je osazena ŽB monolitická římsa, do které je kotveno zábradlí.

SO 06-19-61 část H T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.7

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. V novém stavu bude součástí zbudovaného náspu u krajní opěry mostního objektu (vlevo od žel. trati), na němž bude vedena průběžná stezka pro chodce a cyklisty. Ve vztahu k ul. Podvesná XVII bude umístěna vlevo (ve směru staničení přeložky silnice v ulici Podvesná XVII – viz SO 06-18-01 část A).

Půdorysně bude mít opěrná zeď tvar dvakrát zalomeného polygonu s vloženými zakružovacími oblouky o poloměru 50,3 m a 49,7 m (v rovině líce díky zdi). Podélný spád bude 8,33% směrem k železniční zastávce Zlín – Podvesná a ve spádu 5,14% směrem k ul. Dřevnická. Opěrná zeď bude založena hlubinně na pilotách $\square$ 900mm. Zeď délky 59,0m bude vytvořena ze pěti

pracovních/dilatačních celků délky 12,0m z monolitické železobetonové konstrukce. Na líci dřívků zdi (vyjma koncových dilatačních dílů) bude zhotovena reliéfní pohledová plocha. V příčném řezu bude zeď tvořena základovým pasem a samotným dřívkem zdi. Zeď bude ukončena v horní části římsou z železobetonu. Římsa zdi bude osazena protihlukovou stěnou výšky 2,5 m. Celková výška zdi od úrovně základové spáry po horní povrch římsy bude proměnná od 2,58m do 4,0m. Maximální výška nad upraveným terénem bude cca. 3,50m.

SO 06-19-62 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, silniční propustek v km 13,980

Vzhledem k nutnosti převedení vody s území nově konfigurovaným novou účelovou komunikací a novým řešením GPK se navrhuje výstavba nového trubního propustku. Stávající terén bude upraven tak, aby navazoval na vtok a výtoku propustku. Na vtoku a výtoku bude provedeno zakončení svahovým čelem se seříznutou rourou dle sklonu svahu s odlážděním prostoru před propustkem a svahu kolem vyústění. Na vtoku bude provedeno navázání příkopů podél komunikace a příkopů od železničního propustku v km 13,997.

Výstavba nového propustku řeší převádění inundačních vod pod novou účelovou komunikací trubním propustkem DN1200. Nosnou konstrukci tvoří HDPE plastové trouby DN1200, které budou osazeny na podkladní ztuhlý štěrko-pískový podsyp.

SO 06-19-63 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, silniční propustek v km 13,900

Stávající propustek se nachází na tělese hráze a slouží jako hrázová propust, k odvodnění území v případě stoleté vody. Nosnou konstrukci tvoří obetonované ocelové trouby DN600. Propustek je ukončen rovnoběžnými monolitickými ŽB čely. Součástí propustku je ŽB šachta se stavítkem pro manuální obsluhu. Šířka propustku je 8,7 m. Stavebně technický stav objektu je dobrý. Profil propustku a prostor na vtoku a výtoku jsou z části zanesené.

V novém stavu se z důvodu výstavby nové komunikace v místě stávajícího propustku navrhuje vybourání stávajícího a výstavba nového totožného propustku v osově vzdálenosti přibližně 22,0 m. Nosnou konstrukci bude tvořit obetonovaná ocelová trouba DN600. Propustek bude ukončen rovnoběžnými ŽB čely. Bude provedena ŽB šachta se stavítkem. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Na propustek bude navazovat nezpevněný odvodňovací příkop zaústěný do odvodňovacího kanálu délky 123,0 m.

Zdi**SO 06-19-51 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď vpravo v km 10,976 - 11,259**

Objekt se nachází v širé trati a v zastávce Zlín – Dlouhá v mezistaničním úseku Zlín-Střed a Zlín-Přiluky ve Zlíně. Vzhledem k výraznému výškovému posunu osy koleje z důvodu zajištění podjezdové výšky pod železničním mostem pro trolejbusovou dopravu je nutno zajistit zemní drážní těleso tak, aby nedošlo k většímu záboru soukromých pozemků.

Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická železobetonová konstrukce.

SO 06-19-52 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vlevo v km 12,426-13,995

Objekt se nachází v širé trati a v zastávce Zlín – Podvesná v mezistaničním úseku Zlín-Střed a Zlín-Přiluky ve Zlíně. Vzhledem k výraznému výškovému posunu osy koleje z důvodu zajištění podjezdové výšky pod novým silničním mostem je nutno zajistit zemní drážní těleso tak, aby nedošlo k větším záborům soukromých pozemků.

Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická železobetonová konstrukce – obrácený polorám. Délka zdi je 569m.

SO 06-19-53 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď u nástupiště v km 14,347-14,468

Objekt se nachází v zastávce Zlín – Přiluky v mezistaničním úseku Zlín-Střed a Zlín-Přiluky. Vzhledem ke změně GPK a stavbě nového nástupiště je nutno zajistit drážní zemní těleso s ohledem na minimalizaci záborů mimodrážních pozemků.

Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická železobetonová konstrukce.

SO 06-19-54 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vpravo v km 14,553-14,819

Objekt se nachází v zastávce Zlín – Přiluky v mezistaničním úseku Zlín-Střed a Zlín-Přiluky. Vzhledem ke změně GPK je nutno zajistit odvodnění drážního zemního tělesa.

Nadvýšení zárubní zdi je navrženo pomocí přikotvené železobetonové římsy.

SO 07-19-51 Výh. Zlín-Přiluky, opěrná zeď vlevo v km 15,535-15,610

Tato opěrná zeď je nový stavební objekt, který ve stávajícím stavu neexistuje. Navržena je na levé straně trati pod novou kolejí č. 2, která už svou polohou zasahuje mimo stávající svah. Výstavou zdi dojde k omezení trvalých záborů a zajištění stability svahu v řešeném úseku.

Zeď je navržena jako úhlová železobetonová. Založena je hlubinně na jedné řadě pilot $\varnothing$ 630 mm, délka kterých je navržena s ohledem na hloubku únosných vrstev podloží. Délka zdi je cca 64 m a je navržena s ohledem na průběh terénu a stabilitu svahu zatíženého novou kolejí. Rozdělena je na 8 dilatačních celků délky 8.0 m. Vzhledem k výšce nad upraveným terénem je na římsách zdi navrženo zábradlí. Svahová lavice před zdí má šířku min. 1.25 m. Maximální výška zdi je cca 4 m. Odvodnění je vyústěno volně na svah před zdí.

SO 08-19-51 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vpravo v km 16,660-16,879

Je navržena úhlová železobetonová stěna, která je částečně založena na hlubinných základech a částečně je založena plošně.

Úhlová zeď je v úseku km 16.66- 16.70322 založena na velkopřůměrových pilotách DN600.

Km 16.70322- km 16.7608 Začátek nástupiště. Je navržena úhlová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3.

Km 16.7608 - km 16.7963 v těchto místech je schodiště a přístupový chodníky na nástupiště. Nosnou konstrukci opěrné zdi bude tvořit železobetonový truhlík C30/37 XC4, XF3 dělený střední příčkou na prostor pro rampu a schodiště.

Km 16.7963-km 16.8036 v tomto místě je objekt zdi přerušen. Tento dilatační úsek slouží jako křídla mostu v km 16.8

Km 16.8036 – km 16.8785 zeď je navržena jako úhlová železobetonová z betonu C30/37 XC4, XF3.

Objekt zdi končí návazností na železniční most km 16.964 (SO 081903).

SO 08-19-52 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vlevo v km 16,565-16,879

Objekt se nachází v katastru obce Želechovice v intravilánu obce v prostoru místní železniční zastávky. Jelikož v celé délce zdi je po koruně vedena PHS. Je navržena úhlová železobetonová stěna. Která je částečně založena na hlubinných základech a částečně je založena plošně. Na části úseku je pak navržena sanace stávající opěrné zdi.

Km 16.565- km 16.622 úhlová zeď z železobetonu C30/37 XC4, XF3 je v tomto úseku založena plošně do nezámrazné hloubky.

Km 16.622- km 16.673 stávající opěrná zeď se částečně bourá a nahrazuje svahovou úpravou v rámci jiných objektů. V tomto prostoru je umístěna technologická budova 08-15-01.

Km 16.673 - km 16.7845 V tomto úseku je stávající opěrná zeď, která vymezuje stávající nástupiště, které se přesouvá na pravou stranu. Jelikož zeď je na pohledových plochách prostoupěna trhlínami a zábradlí na římsě je zkorodované. Je navrženo částečné odbourání zdi, betonáž nové římsy C30/37 XC4, XF3 a dobetonávka líce zdi v tl. 100mm. Nové betonové zdi budou spřaženy s původním zdívkem chemickými kotvami.

Km 16.7845 - km 16.7963 začátek nové opěrné zdi. Je navržena úhlová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3.

Km 16.7963 – km 16.8036 v tomto místě je objekt zdi přerušen. Tento dilatační úsek slouží jako křídla mostu v km 16.8.

Km 16.8036 – km 16.8785 zeď je navržena jako úhlová železobetonová z betonu C30/37 XC4, XF3. Objekt zdi končí návazností na železniční most km 16.964 (SO 081903).

SO 08-19-53 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vlevo v km 16,917-17,200

V zastávce Želechovice se zvedá niveleta koleje o víc jak 1,5m z důvodu podjezdu pod mostem v km 16.954. Navrhuje se výstavba nové opěrné zdi podél ulice Papírenská od km 16,917 - do km 17,20. Je navržena úhlová železobetonová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3. Výška zdi je proměnlivá max 3m nad přílehlou komunikací.

SO 08-19-54 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vpravo v km 16,918 -16,953

V zastávce Želechovice se zvedá niveleta koleje o víc jak 1,5m z důvodu podjezdu pod mostem v km 16.954. Navrhuje se výstavba nové opěrné zdi podél parcely 1203 a 1204 od km 16,917 - do km 16.953. Je navržena úhlová železobetonová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3. Základová deska má smykový ozubu proti posunutí zdi. Výška zdi je proměnlivá max 3m nad přílehlým terénem. Celková délka zdi je 35.4m.

Ostatní inženýrské objekty

SO 06-10-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

V traťovém úseku Zlín-střed – Zlín-Přiluky budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: EON, Cetin, UPC, Teplo Zlín. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: EON, Cetin, Zlín net, Avonet, Internext, UPC.

Sdělovací kabelizace, která je v kolizi s výstavbou nadjezdu Podvesná bude během stavby vedena v provizorních/definitivních trasách s případnou dodatečnou ochranou proti pojiždění těžké stavební techniky.

SO 07-10-01 Výh. Zlín-Přiluky, ochrana drážních sdělovacích kabelů

V obvodu výhybny je vedena dálková/traťová metalická kabeláž Správy železnic. Která musí zůstat během stavby částečně v provozu.

V rámci tohoto SO bude na stávající metalický kabel TCEPKPFLE 10XN 0,8 ve směru od Vizovic na vhodném místě nespojovaný nový kabel TCEPFPFLE 10XN 0,8, který bude vedený v nové nekolidující trase k technologické budově, kde bude ukončený ve sdělovací místnosti na zářezových pásčích.

SO 08-10-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

V traťovém úseku Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Cetin a obec Želechovice nad Dřevnicí. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Cetin.

SO 09-10-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrana drážních sdělovacích kabelů

Veškerá kabelizace bude v obvodu stanice dotčena stavebními pracemi.

V rámci tohoto SO bude na stávající dálkový metalický kabel DCKQYPV 12 DM 0,9 ve směru od Zlína na vhodném místě nespojovaný nový kabel TCEPFPFLE 10XN, který bude vedený v nové nekolidující trase k provizornímu kontejneru DK, kde bude ukončený v 19" skříni na zářezových pásčích. Stávající místní kabelizace nebude během stavby zachována. V rámci PS 09-14-01 bude realizována provizorní místní kabelizace.

SO 09-10-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

V oblasti žst. Lípa nad Dřevnicí budou překládány/ochráněny metalické a optické sdělovací kabely nedrážního operátora Cetin.

SO 10-10-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

V traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely a sdělovací zařízení nedrážních operátorů: Cetin, obec Zádveřice, A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Cetin.

SO 11-10-02 ŽST Vizovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

V oblasti žst. Vizovice budou překládány/ochráněny metalické a optické sdělovací kabely nedrážního operátora Cetin.

SO 90-10-01 T.ú. Otrokovice - Zlín střed, přeložka kabelu ČDT a přemístění související technologie

V současné době jsou podél trati v úseku žst. Otrokovice - žst. Zlín střed položeny dvě HDPE trubky ČD-T s optickými kabely ČD-T o kapacitách 36 a 72 vláken položeny. Pro Správu železnic jsou v těchto kabelech k dispozici vyhrazená vlákna. Tyto optické kabely budou v celém úseku zasaženy stavbou. Z důvodu stavebních zásahů prakticky v celém úseku tratě bude v úseku Otrokovice – Zlín položen provizorní kabel o kapacitě 144 vláken, který provizorně nahradí oba stávající optické kabely ČD-T. Ve všech místech ukončení nebo vyvedení tohoto kabelu je nutné zajistit i provizorní zapojení těchto kabelů včetně navazující distribuce. Pro kabel bude vybudována provizorní podpovrchová kabelová trasa, která bude vedena mimo stavbu. S ohledem na stavební postupy budou využity stávající kabely ČD-T, které se nespojují na provizorní kabel. Po vybudování hlavní kabelové trasy a položením dvou HDPE trubek pro kabely ČD-T budou do provozní trubky zafouknuty nové optické kabely o kapacitách 36 a 72 vláken. Z těchto kabelů budou napojeni zákaznické subjekty, které jsou v dnešní době napojeny na kabely ČD-T. Dále budou v žst. Otrokovice přesměrovány stávající optické kabely ze směru Napajedla a Tlumačov do nového kabelovodu.

SO 90-10-02 T.ú. Otrokovice - Vizovice, ochrana slaboproudých sítí proti indukčním vlivům trakce

V rámci stavby dojde k vybudování střídavé trakce 25kV, 50 Hz mezi žst. Otrokovice a žst. Vizovice. Tato střídavá trakce způsobuje ve svém okolí elektromagnetická pole, které indukuje v souběžných a křížujících sdělovacích vedení napětí a proudy, které se mohou projevit jako nebezpečné nebo rušivé ovlivnění metalických sdělovacích sítí místních telekomunikačních správců. Z důvodů ochrany sdělovacích vedení před výše uvedenými vlivy budou vyměněny úseky sdělovacích kabelů s nevyhovující ochranou za nové s kabely s pancířem, případně po dohodě s operátorem bude nevyhovující kabel nahrazen prázdnou HDPE trubicí ve stávající trase nevyhovujícího kabelu. Výměna/náhrada se bude týkat sdělovacích kabelů operátora Cetin v následujících úsecích:

Úsek mezi HR HOST Malenovice a HR-RSU Otrokovice náhrada kabelu TCEKFLE 150XN 0,8 za kabel TCEKFPFLEZE 75XN 0,8 v délce 4,9 km.

Úsek mezi HR HOST Malenovice a HR HOST Zlín Bartošova náhrada kabelu TCEKFE 300XN 0,6 a TCEKFLE 150XN 0,8 za kabely TCEPKPFLEZE o stejné dimenzi v délce 2,6 km.

Úsek mezi HR HOST Zlín Bartošova a UR-113 č. p. 238 náhrada kabelů TCEPKPFLE 400XN 0,4-10XN 0,4 a TCEPKFLE 300XN 0,6-10XN 0,4 za kabely v provedení TCEPKPFLEZE o stejné dimenzi v délce 1,2 km.

Úsek mezi HR Vizovice a Rez. v Zádveřicích náhrada kabelu 150p/300p za kabel typu TCEKPPFLEZE v délce 3 km.

Úsek mezi HR Želechovice – SR6 a KR 4/217 náhrada kabelu typu TCEKFLE za kabel typu TCEKPPFLEZE v délce cca 130m.

Úsek mezi SRU Želechovice a SR 503 náhrada kabelu typu TCEKFLE za kabel typu TCEKPPFLEZE v délce cca 250m.

Úsek mezi HR Želechovice a UR 517 náhrada kabelu typu TCEKFLE za kabel typu TCEKPPFLEZE v délce cca 370m.

Na kabelech operátorů EON, Alpiq, R. Jelínek a UPC bylo spočítáno naindukované napětí pro zkratový a mimořádný stav takové, které nepřesahuje povolené limity pro tato napětí.

Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení

Pro všechny nově navržené přeložky VO a nově navržené světelné soustavy VO všech nových a rekonstruovaných komunikacích, kde došlo k přeložení stávajícího VO, byly navrženy třídy osvětlení v souladu se soustavou norem ČSN CEN/TR 13201-1 Osvětlení pozemních komunikací a podle nich požadavky na osvětlení – je uvedeno v PD pro příslušná SO. Dále podle těchto požadavků byla programem WILS pro vzorové typy svítidel ověřena správnost návrhu umístění a rozměrů stožárů a výložníků, které určují umístění svítidel. Vzorové typy svítidel jsou v PD definovány pouze technickými parametry a na uvedenýrobce a typu.

SO 06-11-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úpravy VO a rozvodů nn města Zlín

A) Doplnění veřejného osvětlení pro přístup na zastávku Zlín – Dlouhá od Benešova nábřeží

V rámci stavby bude rekonstruován přístup na železniční zastávku Zlín – Dlouhá ze směru od Benešova nábřeží a bude doplněn o bezbariérový přístup. Pro tento rekonstruovaný přístup na nástupiště bude zřízeno nové veřejné osvětlení, které bude napájeno ze stávajícího stožáru veřejného osvětlení u restaurace Kapaba. Celkově budou doplněny 2ks stožárů s jedním svítidlem pro schodiště a přístupový chodník k železničnímu přechodu a 1ks stožáru se dvěma svítidly pro bezbariérový přístup.

B) Založení chráničky a kabelu veřejného osvětlení přes železniční přejezd v km 11,311

V rámci stavby dojde k rekonstrukci železničního přejezdu v km 11,311. V rámci této rekonstrukce bude položen nový kabel v chráničce mezi stávající stožáry veřejného osvětlení na obou stranách přejezdu.

C) Přeložka kabelového vedení VO města Zlínu železničního přejezdu v km 12,006

Během rekonstrukce železniční tratě a železničního přejezdu v km 12,006 dojde k porušení kabelového vedení veřejného osvětlení. V rámci tohoto objektu dojde k přeložení kabelu veřejného osvětlení mezi stávajícím stožárem u garáží na ulici Kvítková a stávajícím stožárem u křižovatky ulic Kvítková a Díly III, dále pak bude položen kabel pod kolejí mezi stávajícími stožárem na křižovatce ulic Kvítková a Díly III a protějším stávajícím stožárem přes koleje a dále bude pokračovat kabel podél koleje ve směru staničení až ke stávajícímu stožáru u křižovatky ulic Hornomlýnská a Podvesná VI.

D) Doplnění veřejného osvětlení u železničního přechodu v km 12,340

V rámci rekonstrukce železničního přechodu v km 12,340 bude pro tento přechod doplněno veřejné osvětlení. Celkově budou v rámci stavby instalovány 2ks nových stožárů veřejného osvětlení a kabel pro napájení těchto stožárů bude veden ze stávajícího rozvaděče veřejného osvětlení na druhé straně kolejí u křižovatky ulic Hornomlýnská a Podvesná XI.

E) Přeložky veřejného osvětlení v rámci výstavby nadjezdu Podvesná

Z důvodů budování nadjezdu Podvesná bude kompletně vyměněno veřejné osvětlení na ulici Podvesná XVII v rozsahu od křižovatky třídy Tomáše Bati s ulicí Podvesná XVII po konec spodního parkoviště DSZO. Nové veřejné osvětlení bude instalováno na nové trakční stožáry DSZO a bude napájeno z rozvaděče VO u křižovatky třídy Tomáše Bati a ulice Podvesná XVII. Obě větve veřejného osvětlení ulice Podvesná XVII budou zakončeny ve stávajících stožárech veřejného osvětlení ulic Podvesná XVII a Dřevnická. Dále bude přeloženo a doplněno veřejné osvětlení pro upravený příchod k novému nadjezdu Podvesná z ulice.

Z důvodu zahloubení železniční tratě dojde k demontáži 2ks stávajících stožárů veřejného osvětlení na ulici Hornomlýnská. Jedná o první dva stožáry na ulici Hornomlýnská ve směru od ulice Podvesná XVII. A dále ze stejného důvodu bude demontováno prvních 6ks stávajících stožárů na ulici Broučkova ze směru od ulice Podvesná XVII. Jak dva stožáry na ulici Hornomlýnská tak šest stožárů kulici Broučkova bude nahrazeno novými stožáry, které budou instalovány a druhé straně obou ulic. Dále bude doplněno 6ks nových stožárů pro rekonstruovaný chodník spojující ulice Broučkova a Vizovická s přechodem přes koleje v km 12,938.

F) Přeložka kabelu veřejného osvětlení u železniční zastávky Zlín – Přiluky

Kabel veřejného osvětlení u křižovatky ulic Vizovická a Pekárenská u železniční zastávky Zlín-Přiluky bude přeložen. Vlivem rekonstrukce kolejíště přejezdu u této křižovatky dojde k porušení kabelu mezi stožárem veřejného osvětlení u křižovatky cyklostezky a ulice Pekárenská a stožárem v zeleném ostrůvku u ulice Vizovická.

Kabel bude přeložen směrem do cyklostezky a pak protlakem překoná železniční i silniční těleso.

SO 06-11-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přeložky rozvodů DSZO

Předmětem tohoto SO je přeložka napájecích a zpětných kabelů DSZO ve Zlíně na ulici Podvesná XVII. Na ulici Podvesná XVII bude v rámci této stavby vybudováno mimoúrovňové křížení této ulice s železniční tratí. Mimoúrovňové křížení bude provedeno vybudováním nadjezdu Podvesná a zahloubením železniční tratě do zářezu. Tyto stavební práce si vyžádají úpravu trakčního vedení, trakčních podpěr a napájecích a zpětných kabelů DSZO. V rámci tohoto objektu dojde k přeložce napájecích a zpětných kabelů DSZO od měřírny DSZO k novému trakčnímu stožáru č. 36 před měřírnou, na kterém budou instalovány odpojovače. K tomuto stožáru povedou z měřírny 2 ks kabelu 1-AYY 1x500mm².

Dále budou přeloženy 4 ks kabelu 1-AYY 1x500mm² z měřírny až k novým odpojovačům umístěným na stávajícím trakčním stožáru na ulici Díly VI v blízkosti křižovatky komunikace I/49 a ulice Podvesná XVII. Tyto kabely povedou většinu své trasy v novém chodníku a v oblasti nadjezdu Podvesná povedou v tělese tohoto nadjezdu, kde pro ně budou nachystány chráničky. Po dobu výstavby nadjezdu na Podvesné je nutné zajistit napájení Trolejbusové trakce nedotčené výstavbou. Proto budou položeny provizorní napájecí kabely z měřírny k odpojovačům na výše zmíněném místě na ulici Díly VI. Provizorní kabely povedou z měřírny pod komunikací na ulici Podvesná XVII na pásu zeleně, kde povedou dle situace podél ulice Podvesná XVII v dostatečné vzdálenosti od výstavby nadjezdu, tak aby nedošlo k jejich porušení. Před křížením se zahlubovanou železniční tratí, budou pro provizorní kabely DSZO a provizorní kabely vn E.ON postaveny provizorní stožáry. Závěsnými kabely pak vedení DSZO překříží v dostatečné výšce nad kolejí rekonstruovanou trať a za ní bude vedení na dalším provizorním stožáru opět svedeno do kabelu do zemní kabelové trasy. V ní budou kabely pokračovat až ke komunikaci I/49, kterou pomocí protlaku překonají a budou zakončeny na stávajícím stožáru na ulici Díly VI, na který budou doplněny odpojovače.

Provizorní kabely budou stejného typu a dimenze jako kabely definitivní přeložky tedy 1-AYY 1x500mm². V rámci tohoto objektu dojde také napojení nových závor pro parkoviště DSZO.

Napájení závorového systému horního parkoviště (parkoviště bližší železniční trati) bude provedeno stejným způsobem, jako je tomu ve stávajícím stavu, pouze novými kabely. Horní závory budou napojeny z bývalé z objektu bývalé vrátnice a spodní závory pak přívodem z budovy. Nově doplněné závory spodního parkoviště budou napájeny kabelem vedeným ve společné kabelové trase s kabely veřejného osvětlení a napájecími a zpětnými kabely z měřírny. Přesné zapojení bude konzultováno se správcí DSZO.

SO 06-11-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přeložky rozvodů E.ON

Předmětem tohoto objektu je:

- přeložka kabelů vn E.ON, výměna kabelové skříně a úprava stávajících kabelů E.ON v prostoru železničního mostu přes ulici Dlouhá v km 11,05
- přeložky kabelů nn a vn E.ON v blízkosti ZŠ Zlín Kvítková v km 11,33-11,67
- přeložka kabelů nn E.ON v km 12,00 u železničního přejezdu ulic Hornomlýnská a Kvítková
- přeložka kabelu nn a vn E.ON v km 12,23 - 12,32 u rekonstruovaného přechodu přes koleje spojujícího ulice Hornomlýnská a Kvítková
- přeložky kabelů vn a nn E.ON v rámci výstavby nadjezdu Podvesná na ulici Podvesná XVII
- přeložka kabelu vn E.ON v km 13,08 u ulice Broučková

Přeložky rozvodů E.ON bude realizovat jejich vlastník na základě smluv o přeložkách se stavebníkem.

SO 06-11-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přeložky VO Lidl v km 12,740

Předmětem tohoto objektu je přeložka veřejného osvětlení parkoviště supermarketu LIDL na ulici Podvesná XVII.

Během výstavby nadjezdu Podvesná XVII, dojde k zásahu do osvětlení parkoviště supermarketu LIDL. Zejména dojde k demontáži jednoho stožáru osvětlení a porušení kabelu napájecího kabelu osvětlení. Z toho důvodu bude stožár demontován a přesunut a kabel přeložen tak, aby respektoval nové řešení ulice Podvesná XVII.

SO 08-11-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přeložky rozvodů E.ON

Předmětem tohoto SO je:

- přeložka venkovního vedení vn v km 16,053
- přeložka venkovního vedení nn v km 16,100
- přeložka venkovního vedení nn v km 16,195
- přeložka venkovního vedení nn,vn a trafostanice v km 16,465
- přeložka venkovního vedení nn v km 16,718
- přeložka venkovního vedení nn v km 17,360
- přeložka kabelového vedení nn v km 17,651

Přeložky rozvodů E.ON bude realizovat jejich vlastník na základě smluv o přeložkách se stavebníkem.

SO 08-11-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava VO obce Želechovice

Ve stávajícím stavu je veřejné osvětlení tvořeno výbojkovými svítidly napájené závěsným kabelem umístěné na kombinacích betonových dřevěných a dřevěných sloupů s betonovou patkou. Přeložka veřejného osvětlení je vyvolána úpravou stávajících pozemních komunikací. Části rozvodu dotčené

stavebními úpravami budou demontovány a nahrazeny novými. Jako světelné zdroje budou použita svítidla s technologií LED. Rozsah úprav:

Nasvětlení nově vzniklé pozemní komunikace (spojení ulic Nádražní a Podřevnická) bude provedeno pomocí nových betonových sloupů se svítidly typu LED. Napájení svítidel bude zajištěno pomocí závěsného kabelu AES. Připojení nového kabelu bude pomocí propichovacích svorek ze stávajícího závěsného kabelu. Úprava pěší komunikace ul. Nádražní je v kolizi se stávajícími sloupy veřejného osvětlení tyto sloupy budou demontovány vč. svítidel a nahrazeny novými betonovými sloupy se svítidly typu LED. Napájení svítidel bude pomocí závěsného kabelu AES ze stávajícího rozvodu z nové skříňe VRIS.

V km 16,465 dojde k vybudování nové kioskové trafostanice v majetku E.ON. Z tohoto důvodu bude instalován u kioskové trafostanice nový rozvaděč RVO, ze kterého budou napájeny podzemním kabelovým vedením dvě nová svítidla na nových betonových stožárech EON. V oblasti mostu v km 16,889 prochází kabel veřejného osvětlení v blízkosti pilíře mostní konstrukce, bude tedy v důsledku prací na mostní konstrukci poškozen a je nutné, aby byl v předstihu přeložen. Kabel bude napojen z nové skříňe VRIS a naspojkován na stávající kabel.

SO 10-11-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, úprava VO obce Lípa nad Dřevnicí

V oblasti přejezdu v km 18,893 prochází stávající kabel veřejného osvětlení nadželezniční tratí. Kabel bude na stávajících sloupech u přejezdu sveden do země přes nové přechodové skříňe VRIS a v předstihu pomocí protlaku uložen pod železniční trať.

SO 10-11-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, úprava VO obce Zádveřice

V oblasti přejezdu v km 21,217 kříží nadzemní vedení veřejného osvětlení obce železniční trať. Toto vedení bude přeloženo pomocí protlaku v předstihu pod železniční trať. Bude zde umístěn nový betonový stožár s přechodovou skříňí VRIS. Přes tuto přechodovou skříň bude kabel sveden do země a zapojen do trafostanice.

Další křížení nadzemního vedení veřejného osvětlení obce kříží žel. trať v km 21,752.

Toto vedení bude v předstihu přeloženo. Bude zde umístěn nový betonový sloup s přechodovou skříňí VRIS. Kabel bude pomocí přechodové skříňe sveden do země a pomocí protlaku uložen pod železniční trať napojen přes novou přechodovou skříň na novém sloupu na stávající rozvod veřejného osvětlení

SO 10-11-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přeložky rozvodů E.ON

Předmětem tohoto SO je:

- přeložka venkovního vedení nn v km 18,893
- přeložka venkovního vedení vn v km 19,400
- přeložka venkovního vedení nn v km 20,980
- přeložka venkovního a kabelového vedení nn v km 21,217
- přeložka venkovního vedení nn v km 21,670
- přeložka venkovního vedení vn v km 22,465
- přeložka venkovního vedení 2x nn v km 23,500
- přeložka venkovního vedení nn v km 23,788
- přeložka venkovního vedení vn v km 24,075

Přeložky rozvodů E.ON bude realizovat jejich vlastník na základě smluv o přeložkách se stavebníkem.

SO 10-11-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přeložka kabelu nn v km 20,978

Stávající kabelové vedení vedoucí pod tratí bude v důsledku stavebních prací poškozeno. Kabel bude tedy v předstihu přeložen pomocí protlaku uložen do chráničky a naspojkován na stávající kabel a zatažen do stávající trafostanice.

Hydrotechnické objekty

SO 06-34-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava koryta Jaroslavického potoka pod žel. mostem v km 13,095

Předmětná stavba se nachází na Jaroslavickém potoku - levostranném přítoku řeky Dřevnice ve Zlíně.

Za stávajícího stavu prochází Jaroslavický potok pod mostem místní komunikace po 5 m následuje silniční most komunikace I/49 ulice Vizovická, kde je kóta dna 227,55m n.m. Následuje otevřené koryto v délce 17 m a následuje železniční most. Pod železničním mostem je otevřené koryto v délce 33,5 m, které končí silničním mostem pod ulicí Broučkovou. Dno koryta má na vtoku pod tento silniční most kótu 225,27 m n.m. Ve vzdálenosti 10 m nad tímto mostem je v korytě Jaroslavického potoka spádový stupeň o výšce 1,20 m. Koryto potoka má ve dně šířku kolem 2 m a je nad i pod stupněm opevněno kamennou dlažbou se sklonem břehů 1:1, pod stupněm je sklon svahu levého břehu 1:0,7. Podélný sklon dna mezi spádovým stupněm a železničním mostem je 3,5%. Podélný sklon mezi silničním mostem (I/49) a železničním mostem je 2,0%.

Vzhledem k podmínkám normy ČSN 73 6201 a stanovenému povodňovému průtoku $Q_{100} = 15,5 \text{ m}^3/\text{s}$, je třeba výškový rozdíl v niveletě dna potoka posunout směrem proti toku mezi stávající silniční most (I/49 – ul. Vizovická) a nový železniční most tak, aby pod železničním mostem byl větší průtočný profil.

SO 06-34-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava náhonu

Budou provedeny dvě přeložky stávajícího náhonu:

- Přeložka STOKAN1 – km 10,296-10,626 – DN1500 TZH v délce 333,8 m
- Přeložka STOKAN2 – km 12,669-12,715 DN1500 SKL délce 65,5m

Stoka N1

Stávající Náhon je veden v tomto staničení tak, že dochází ke kolizi s rozšířeným kolejovým polem a náhon kříží železniční trať. Stávající náhon je vymístěn mimo kolejiště a je nahrazen přeložkou z trub TZH DN1500 v délce 333,8m. Na trase je celkem 5ks typových prefabrikovaných šachet. Šachty napojené na stávající náhon budou s monolitickým dnem.

Stávající náhon bude demontován v celé délce přeložky tj. rozebráním stávajících šachet a zaplněním cementopopílkovou směsí (KOPOS). Délka cca 325m

Stoka N2

Stávající Náhon je veden v ulici Podvesná tak, že dochází ke kolizi se silničním nadjezdem vedeným nad železniční tratí. Stávající náhon je nově veden potrubím z trub SKL DN1500 v délce 65,5m. Na trase jsou celkem 3ks typových prefabrikovaných šachet. Šachty napojené na stávající náhon budou s monolitickým dnem.

Stávající náhon bude demontován v celé délce přeložky tj. rozebráním stávajících šachet a zaplněním cementopopílkovou směsí (KOPOS). Délka cca 60m.

Potrubní vedení**Základní charakteristika technických a technologických plynovodních zařízení:**

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám plynovodů, v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů inženýrských sítí. Přeložky plynovodů musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati. Výstavbu přeložek je nutno provádět mimo topnou sezónu.

Stávající plynovody jsou ve správě GasNet, s.r.o. (Innogy) nebo případně ve správě areálů, které jsou plynem zásobeny. Napojení navrhovaných přeložek na stávající plynovodní potrubí z PE bude pomocí natavovací elektrotvarovky, napojení na stávající ocelové potrubí bude přechodkou ocel / plast.

Přeložky NTL a STL plynovodních řadů jsou navrženy z plastových PE trub PE100-RC SDR17,6 a PE100-RC SDR11, přípojky z PE s ochranným pláštěm, chráničky a ochranné trubky jsou navrženy z plastových PE trub.

Veškeré rušené stávající plynovody vč. plynárenských zařízení budou demontovány odstraněním z výkopu v celém rozsahu, případně bude stáv. potrubí zaplněno cementopopílkovou suspenzí (v případě že je vedeno mimo výkop pro nové zařízení).

SO 06-21-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky teplovodů**PŘECHOD V KM 11,160 (KUDLOVSKÝ POTOK)**

Stávající horkovodní potrubí DN 200 s max. provozní teplotou 130°C je v současné době vedeno povrchově na pozemních podporách, umístěných na hrané profilu Kudlovského potoka. Výškové osazení je nad maximálním průtočným profilem. Křížení je provedeno v rámci stávajícího drážního propustku.

Větev má dvě základní funkce, jednak slouží jako propojovací větev na „nábřežní horkovod“ a současně zásobuje obytné soubory v přilehlých ulicích (Na Potokách atd.)

Provizorní opatření

Horkovodní větev je možno natlakovat jak z jejího jižního konce, tak i z jejího severního konce. Díky tomu je možné část potrubí část potrubí, které bude překážet při realizaci nového železničního mostu nad Kudlovským potokem, po dobu výstavby demontovat. Aby byl zachován provoz navazujících potrubních větví, bude nutné v dostatečném předstihu (nejpozději v době poslední technologické odstávky předcházející zahájení stavebních na modernizaci železniční trasy v tomto úseku) provést instalaci dvou párů kombinovaných uzavíracích armatur. Návrh technického řešení potrubní části.

a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčeném místě, v délce asi 16 m přerušen a zdemontován. Před demontáží dotčeného úseku budou v rámci provizorních opatření jak z jižní tak i ze severní strany instalovány nové uzavěry.

b) Demontovaný úsek bude na obou stranách zaslepen.

c) Kolmo na osu koleje bude vybudován průchozí rámový propustek 1600/1800 mm ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno propustku (dod. stavební části)

d) Šachty budou na odvrácených stranách opatřeny prostupy min mm pro prostup potrubí. Po montáži potrubí budou tyto montážní otvory zazděny. Po vybourání budou sloužit pro případnou výměnu potrubí.

e) Nové potrubí v kanále bude provedeno z předizolovaných trub 200/315 mm. Potrubí vedená v zemině budou uložena na pískový podsyp, potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.

f) Ve směru spádu budou potrubí opatřena odvzdušněním.

g) Po opuštění kanálu budou tato potrubí napojena rameny na stávající potrubí ohyby z ocelových trub černých R = 3D.

h) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

PŘECHOD V KM 11,995 (PODVESNÁ IV)

Stávající horkovodní potrubí DN 200 s max. provozní teplotou 130°C je v současné době vedeno v tepelném kanále.

Provizorní opatření

Horkovodní větev je možno natlakovat jak z jejího jižního konce, tak i z jejího severního konce. Díky tomu je možné část potrubí část potrubí, které bude překážet při realizaci tratě nad tepelným kanálem u LIDLu, po dobu výstavby demontovat. Aby byl zachován provoz navazujících potrubních větví bude nutné v dostatečném předstihu (nejpozději v době poslední technologické odstávky předcházející zahájení stavebních na modernizaci železniční trasy v tomto úseku) provést instalaci dvou párů kombinovaných uzavíracích armatur.

Návrh technického řešení potrubní části.

a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčeném místě, v délce m přerušen a zdemontován. Před demontáží dotčeného úseku budou v rámci provizorních opatření jak z jižní tak i ze severní strany instalovány nové uzávěry.

b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)

c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.

d) Nové potrubí v kanále bude provedeno z předizolovaných trub 200/315 mm. Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.

e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.

f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

PŘECHOD V KM 12,727 (LIDL)

Stávající horkovodní potrubí DN 200 s max. provozní teplotou 130°C je v současné době vedeno v tepelném kanále.

Provizorní opatření

Horkovodní větev je možno natlakovat jak z jejího jižního konce, tak i z jejího severního konce. Díky tomu je možné část potrubí část potrubí, které bude překážet při realizaci tratě nad tepelným kanálem u LIDLu, po dobu výstavby demontovat. Aby byl zachován provoz navazujících potrubních větví bude nutné v dostatečném předstihu (nejpozději v době poslední technologické odstávky předcházející zahájení stavebních na modernizaci železniční trasy v tomto úseku) provést instalaci dvou párů kombinovaných uzavíracích armatur.

Návrh technického řešení potrubní části.

a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčeném místě, v délce m přerušen a zdemontován. Před demontáží dotčeného úseku budou v rámci provizorních opatření jak z jižní, tak i ze severní strany instalovány nové uzávěry.

b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 2500/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)

c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.

d) Nové potrubí v kanále bude provedeno z předizolovaných trub 200/315 mm. Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.

e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.

f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

PŘECHOD V KM 12,852 (ZELENÉ KOUPALIŠTĚ)

Stávající horkovodní potrubí DN 200 s max. provozní teplotou 130°C je v současné době vedeno v tepelném kanále.

Provizorní opatření

Horkovodní větev je možno natlakovat jak z jejího jižního konce, tak i z jejího severního konce. Díky tomu je možné část potrubí část potrubí, které bude překážet při realizaci tratě nad tepelným kanálem u LIDLu, po dobu výstavby demontovat. Aby byl zachován provoz navazujících potrubních větví bude nutné v dostatečném předstihu (nejpozději v době poslední technologické odstávky předcházející zahájení stavebních na modernizaci železniční trasy v tomto úseku) provést instalaci dvou párů kombinovaných uzavíracích armatur.

Návrh technického řešení potrubní části.

a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčeném místě, v délce m přerušen a zdemontován. Před demontáží dotčeného úseku budou v rámci provizorních opatření jak z jižní, tak i ze severní strany instalovány nové uzávěry.

b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)

c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.

d) Nové potrubí v kanále bude provedeno z předizolovaných trub 200/315 mm. Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.

e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.

f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

SO 06-22-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky plynovodů

V rámci objektu SO 06-22-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky NTL plynovodů a přípojek v celkové délce 56,0m
- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 802,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 31,0m
- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01_01 (km 10,674)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať v místě přejezdu. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01_02 (km 10,818)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín je veden v souběhu se stávající kolejovou tratí a zároveň v souběhu se stávajícím podzemním vodním náhonem pro elektrárnu. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího plynového vedení, které by zůstalo uloženo pod tělesem dráhy. Z tohoto důvodu bude nutné provést přeložku plynovodu, která bude muset být z prostorových důvodů vymístěna až za stávající náhon, nově bude plynovod uložen jednak do komunikace (ul. Benešovo nábřeží) a dále bude veden v souběhu s novou hranou drážního tělesa ve vzdálenosti cca 3,0m od paty násypu. Touto stavbou bude také dotčena stávající STL přípojka pro objekt na parc. č. 8291, která kříží trať a bude nutné ji rovněž přeložit. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místech křížení přeložky plynovodu se stávajícím podzemním náhonem bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající STL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm, přípojka bude obnovena až po HUP. V místě křížení přeložky plynovodní přípojky s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø63mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01_03 (km 10,892)

Stávající STL plynovod ocel DN80mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø90/5.2mm. V místech křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø160mm. Přeložka bude napojena na přeložku plynovodu z PE dn315 SO 06-22-01_02. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit 2ks dotčených stávajících STL plynovodních přípojek. Navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm pro objekt parc. č. 388 a 389/1, přípojka bude přepojena na stávající potrubí. Dále je navrženo přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm pro objekt parc. č. 6354, přípojka bude přepojena na stávající potrubí.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 06-22-01_04 (km 11,132)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať v souběhu s Kudlovským potokem. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu a také přeložku stávající STL přípojky ocel DN32 k domu na parc. č. 3780/1. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající STL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø40/3.7mm pro objekt na parc. č. 3780/1, přípojka bude obnovena až po HUP.

- Ochrana STL plynovodu PE d225 - SO 06-22-01_05 (km 11,947)

Stávající STL plynovod PE dn225mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem mezi ul. Hornomlýnská a Kvítková, a to ve stávající chráničce PE dn315mm opatřené číhačkami. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). V rámci této stavby bude zajištěno stávající nefunkční plynovodní potrubí DN200, které je uloženo pod drážním tělesem (km cca 11,990) a přilehlých komunikacích, toto potrubí bude v rámci stavby zaplněno

cementopopílkovou suspenzí. Stávající chránička PE dn315mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01_06 (km 12,700)

Stávající STL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Zlín vede v souběhu se stávající kolejovou tratí v ul. Broučkova. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa, dále je zde navržena silniční mimoúrovňová křižovatka s tratí, která bude mít vliv na výškové řešení ul. Broučkova. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu a také přeložku stávající STL přípojky ocel DN32 k domu na parc. č. 8248. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm. V místě křížení přeložky plynovodu se silnicí ul. Podvesná XVII, bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø355mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající STL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø40/3.7mm pro objekt na parc. č. 8248, přípojka bude obnovena až po HUP.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01_07 (km 12,877)

Stávající STL plynovod ocel DN400mm v k.ú. Zlín kříží stávající kolejovou trať a komunikaci (ul. Broučkova). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková úprava stávajícího kolejiště, zahloubení trati s umístěním do zárubních zdí, z důvodu návrhu mimoúrovňového křížení se silnicí v ul. Podvesná XVII. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího plynového vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. Dle požadavku technika innogy (GasNet) bude přeložka plynovodu provedena z profilu PE dn315 a dn225mm. V rámci této stavby je navržena jednak přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s ulicí Broučkova a tratí bude přeložka plynovodu provedena z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm, napojena bude za tratí na stávající STL ocelový plynovod DN200, tato část přeložky bude pod tratí a silnicí uložena do chráničky z plastových trub PE Ø355mm. V rámci přeložky je navrženo rovněž přepojení na stávající potrubí plynovodu PE dn160, které vede podél ulice Broučkova, a to přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01_08 (km 13,912)

V km 13,730 až 14,353 staničení trati, v k.ú. Příluky u Zlína je navržena změna polohy drážního tělesa mimo stávající trasu kolejiště, a to z důvodu plánovaného nového silničního propojení ul. Broučkova s napojením na silnici I/49 (ul. Vizovická), toto propojení není součástí této stavby. V rámci úpravy polohy kolejiště dojde k dotčení stávajícího STL plynovodu z PE dn160mm, který je v současné době veden nevhodně vůči trase navrženého nového kolejiště, dále jsou v rámci této stavby navrženy silniční objekty s násypovými tělesy, pod kterými je rovněž veden stávající plynovod. Z tohoto důvodu bude nutné provést směrovou přeložku stávajícího plynovodu v dotčené části území. V rámci této stavby je navržena přeložka plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm, včetně nového propojení na stávající STL plynovod křížující stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Vizovická) z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm, napojen bude na vysazenou odbočku z hlavní trasy přeložky plynovodu. V místě křížení přeložky plynovodu s novou tratí a novým silničním tělesem bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01_09 (km 14,266)

V km 13,730 až 14,353 staničení trati, v k.ú. Příluky u Zlína je navržena změna polohy drážního tělesa mimo stávající trasu kolejiště, a to z důvodu plánovaného nového silničního propojení ul. Broučkova s napojením na silnici I/49 (ul. Vizovická), toto propojení není součástí této stavby. V rámci úpravy polohy kolejiště dojde k dotčení stávajícího STL plynovodu z PE dn160mm, který je v současné době veden nevhodně vůči trase navrženého nového kolejiště. Z tohoto důvodu bude nutné provést směrovou přeložku stávajícího plynovodu v dotčené části území. V rámci této stavby je navržena přeložka plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s novou tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

SO 06-27-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Příluky, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací

Ochrana kanalizace DN 1680/1530 BT v km 11,005 (Zlín)

Stávající jednotná kanalizace DN 1680/1530 BT kříží trať v km 11,005. Kanalizace bude v místě křížení dodatečně chráněna obetonováním betonem C 25/30 v délce 13,5 m.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Přeložka kanalizace DN 800 BT v km 11,124 (Zlín)

Stávající kanalizace z trub betonových DN 800 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Kanalizace nebude v tomto úseku kapacitně využita, protože napojující se stoka DN 800 bude zrušena. Kanalizace bude pod tratí vyjmuta a nahrazena novým potrubím DN 500 PVC SN 16 v délce 27,5 m po novou revizní šachtu ŠJ5-1. Šachta v místě zrušené kanalizace DN 800 bude zrušena vybouráním.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Přeložka kanalizace ul.Hornomlýnská (Zlín) v km 11,124-11,639

Stávající stoka DN 800, 500, 300 BT vedoucí od ul. Dlouhá souběžně s tratí vpravo po ul.Lešetín VI bude zrušena v délce 514 m, protože vede v trase nového kolejiště. Dále bude zrušena stoka DN 300 BT vedoucí vlevo od tratě na ul.Hornomlýnská, napojující se na rušenou stoku od úrovně ul.Lešetín IV až po konec stoky. Rušené stoky nahradí nová stoka J5 včetně všech přepojení navazujících bočních stok. Jedná se o stoky J5.1-6.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Ochrana kanalizace DN 1680/1370 v km 11,939 (Zlín)

Stávající jednotná kanalizace DN 1680/1370 BT kříží trať v km 11,939. Kanalizace je uložena ve velké hloubce, takže nebude obetonována. Jde o ochranu kanalizace a šachet před poškozením v průběhu stavebních prací a případné opravy.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Přeložka vodovodu DN 300 TLT v km 12,004 (Zlín)

Stávající vodovod DN 300 LT kříží trať v km 12,004 a je veden v ocelové chrániče (předpoklad délka 13m). Na obou stranách se nachází armaturní šachty.

Potrubí bude pod tratí od šachty k šachtě vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka vodovodu DN 500 TLT v km 12,063 (Zlín)

Stávající vodovod DN 500 LT kříží trať v km 12,063 a je veden v ocelové chrániče (předpoklad délka 13m). Na straně vlevo se nachází armaturní šachta.

Potrubí bude pod tratí od šachty vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka vodovodu DN 200 TLT – Řad V7 v km 12,716 (Zlín)

V místě mimoúrovňového křížení komunikace ulice Podveská a železniční trati bude nutno provést přeložku stávajícího vodovodu LT DN 200 označenou jako řad V7 v celkové délce 283,2 m.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka vodovodní přípojky DN 100 TLT ul. Podvesná (Zlín)

Přípojka DN 100 do Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice bude v kolizi s navrženou přeložkou řadu V7. Přípojka bude přeložena v délce 8,0 m.

Vlastníkem a správcem vodovodu je Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.

Přeložka vodovodu PE 50 TLT ul. Podvesná (Zlín)

Stávající řad PE 50, který je veden pro rodinné domy určené k demolici bude pro zokruhování sítě přepojen na přeložku řadu V7.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka kanalizací ul.Podvesná (Zlín)

V ulici Podvesná budou nutné přeložky stávajících jednotných kanalizací a navrženy nové dešťové kanalizace. Návrh vychází z celkového řešení komunikace, opěrných zdí, mostu mimoúrovňového křížení s železniční tratí i s ulicí Hornomlýnskou a Broučkovou.

Jednotné kanalizace jsou označeny jako stoky J6, J6.1, J6.2, J6.3 a dešťové jako D7, D7.1 a D8.

Jednotná Stoka J6

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 900/1350 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tuto kanalizaci bude nutno přeložit a vést mimo konstrukci nadjezdu. Na přeložku stoky J6 budou připojeny všechny navazující stoky, které jsou napojeny na rušenou stoku. Jedná se o přeložky stok J6.1 až J6.3.

Dešťová stoka D7 a D7.1

Nová dešťová stoka D7 odvede dešťové vody z nově upravených zpevněných ploch komunikací, parkovacích stání a nové mostovky do toku Dřevnice. Kanalizace je vedena od výtokového objektu ve stávající a nové komunikaci ul. Podvesná XVII a jde pod mostovkou ve směru do třídy T. Bati. Na stoku jsou napojeny nové přípojky od dešťových vpustí, svody z mostu a stoka D7.1.

Dešťová stoka D8

Pro odvedení dešťových vod z rekonstruované části ul. Hornomlýnská je navržena dešťová kanalizace DN 250.

Správcem kanalizací bude MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Ochrana kanalizace DN 800 BT v km 13,073 (Zlín)

Stávající kanalizace z trub betonových DN 600 je vedena pod stávajícím železničním tělesem mírně šikmo.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Přeložka vodovodu DN 200 TLT v km 13,075 (Zlín)

Stávající vodovod DN 200 LT kříží trať v km 13,075 a je veden v ocelové chrániče (předpoklad délka 9 m). Na pravé straně se nachází armaturní šachta.

Potrubí bude pod tratí od šachty vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka vodovodu DN 150 TLT v km 13,347-13,478 (Přiluky u Zlína)

Vodovodní řad DN 150 LT na ul. Broučkova vedený podél komunikace v zeleném prostranství se bude nacházet pod novým autobusovým zálivem, vjezdem do areálu a posunutým vjezdem autobusové smyčky. Vodovod bude v celé délce těchto úprav výškově přeložen tak, aby krytí potrubí odpovídalo 1,5 m. Přeložka bude provedena z potrubí PE100 SDR11 PN16 d160x14,6 mm v délce 134m.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka areálového rozvodu vody v km 13,441 (Příluky u Zlína)

Stávající areálový rozvod vody PE40 (odhad, DN a materiál nebyl upřesněn správcem, trasa orientační) bude v místě nové komunikace výškově přeložen snížením s krytím min.1,2 m v délce 23,5 m a uložením do chráničky.

Vlastníkem a správcem rozvodu vody je EUROCODEC-CZ s.r.o.

Přeložka areálové jednotné kanalizace DN 150 v km 13,441 (Příluky u Zlína)

Kanalizace DN 150 (odhad, DN a materiál nebyl upřesněn správcem, trasa orientační) bude přeložena mimo snížení terénu v rámci stavby nové komunikace a opěrnou zídku. Přeložka bude provedena ze stávající šachty u budovy barev a laků z PP potrubí DN 150 SN16 v délce 57,0 m.

Správcem a vlastníkem kanalizace je EUROCODEC-CZ s.r.o.

Přeložka vodovodu DN 300 TLT v km 13,604 (Příluky u Zlína)

Stávající vodovod DN 300 LT kříží trať v km 13,604 a je veden v ocelové chráničce (předpoklad délka 11 m). Za železničním tělesem by se měla nacházet stávající armaturní šachta (je přesypána a zaasfaltována).

Potrubí bude pod tratí vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Ochrana kanalizace DN 400 PVC v km 14,215 (Příluky u Zlína)

Stávající kanalizace DN 400 z trub PVC je vedena pod stávajícím železničním tělesem v km 14,215.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka vodovodu DN 100 TLT v km 14,499 (Příluky u Zlína)

Stávající vodovod DN 100 OC kříží trať v km 14,499 mírně šikmo a je veden od armaturní šachty v ocelové chráničce (předpoklad délka 12 m).

Potrubí bude pod tratí od šachty vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložky:

- Kanalizace – km 11,124 – DN 500 PVC v délce 27,5 m
- Kanalizace - km 11,124-11,639
 - Stoka J5 – DN 800 PVC v délce 281,7 m
 - DN 600 PVC v délce 87,8 m
 - DN 500 PVC v délce 73,0 m
 - DN 400 PVC v délce 71,3 m
 - DN 300 PVC v délce 13,4 m
 - Stoka J5.1 – DN 500 PVC v délce 20,6 m
 - Stoka J5.2 – DN 400 PVC v délce 16,3 m
 - Stoka J5.3 – DN 400 PVC v délce 12,6 m
 - Stoka J5.4 – DN 300 PVC v délce 4,6 m
 - Stoka J5.5 – DN 400 PVC v délce 14,1 m
 - Stoka J5.6 – DN 300 PVC v délce 12,9 m
- Vodovod – km 12,004 – DN 300 TLT v délce 10,5 m
- Vodovod – km 12,063 – DN 500 TLT v délce 12,2 m
- Vodovod – km 12,716 – DN 200 TLT v délce 283,2 m
- Vodovod – ul.Povesná – DN 100 TLT v délce 8,0 m
- Vodovod – ul.Povesná – PE 50 v délce 9,5 m
- Kanalizace - ul.Povesná
 - Stoka J6 – DN 1400 TZh v délce 148,8 m
 - DN 1200 TZh v délce 107,0 m
 - DN 1200 SKL v délce 30,0 m
 - DN 600/900 TZh v délce 36,4 m
 - Stoka J6.1 – DN 300 PVC v délce 30,3 m
 - Stoka J6.2 – DN 300 PVC v délce 16,6 m
 - Stoka J6.3 – DN 600/900 TZh v délce 19,2 m
 - Stoka D7 – DN 300 PP v délce 161,1 m
 - DN 250 PP v délce 125,9 m
 - Stoka D7.1 – DN 250 PP v délce 62,4 m
 - Stoka D8 – DN 250 PP v délce 72,8 m
- Vodovod – km 13,075 – DN 200 TLT v délce 10,5 m
- Vodovod – km 13,347-13,478 – PE160 v délce 134,0 m

- Areálový rozvod - km 13,441 - PE40 v délce 23,5 m
- Areálová jednotná kanalizace - km 13,441 v délce 57,0 m
- Vodovod – km 13,604 – DN 300 TLT v délce 13,6 m

SO 08-22-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky plynovodů

V rámci objektu SO 08-22-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 68,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 41,0m
- Ochrana STL plynovodu PE d160 - SO 08-22-01_01 (km 16,453)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem ul. Příční, a to ve stávající ochranné trubce PE dn225mm. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající ochranná trubka PE dn225mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložka STL plynovodu - SO 08-22-01_02 (km 16,718)

V rámci modernizace trati v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí je navrženo nové silniční propojení ul. Nádražní a silnice III/4913 (ul. Podřevnická), tento nový silniční objekt kříží stávající STL plynovod PE dn160mm. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tělesem komunikace bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 08-22-01_03 (km 16,775)

V rámci modernizace trati v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí je navrženo nové silniční propojení ul. Nádražní a silnice III/4913 (ul. Podřevnická), tento nový silniční objekt kříží v místě napojení na ul. Podřevnickou stávající STL plynovod PE dn160mm. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tělesem komunikace bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Ochrana STL plynovodu PE d90 - SO 08-22-01_04 (km 17,240)

Stávající STL plynovod PE dn90mm v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Osvobození), a to ve stávající ochranné trubce PE dn160mm. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající ochranná trubka PE dn160mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Ochrana STL plynovodu PE d160 - SO 08-22-01_05 (km 17,674)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem silnice III/4918 (ul. Pražanka), a to ve stávající chráničce ocel DN200mm. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající ocelová chránička DN200mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložky STL plynovodních přípojek SO 08-22-01_06.1 až 06.4 (km 16,131 až km 16,476)

V rámci modernizace trati v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí je navržena úprava místní komunikace v ul. Nádražní, v rámci které bude nutné provést úpravu stávajících oplocení, v nichž jsou osazeny přístřešky pro HUP a plynoměr pro přilehlé objekty. V rámci této stavby jsou navrženy přeložky STL plynovodních přípojek pro objekty na parc. č. 1043, 1078, 1098 a 1106. Přeložky budou provedeny z plastových trub

PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm. Plynovodní přípojka bude ukončena v místě nového oplocení v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr uzávěrem DN25, za uzávěrem bude osazen regulátor plynu a nová plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem. Dále bude v rámci přeložek plynovodních přípojek provedeno přepojení vnitřního rozvodu plynu z přístřešku na stávající vnitřní plynový rozvod k RD.

SO 08-27-01 T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací
Dešťová kanalizace DN 250 (Želechovice) km 16,566-16,609

Stávající propustek v km 16,609 bude zrušen. Propustek převádí dešťové vody z drážního příkopu a dešťového svodu z přilehlé dvougaráže na p.č.1133/2. Drážní příkop bude zrušen a nahrazen trativodem. Dešťový svod z dvougaráže musí být zachován, protože majitel má smlouvu se ČD s.o. o využívání propustku pro srážkovou vodu a jeho udržování ve funkčním stavu.

Propustek bude vybourán v rámci objektů demolice. Pro zachování odvodu srážkových vod ze střechy garáže bude v místě propustku vybudována nová dešťová kanalizace. Do šachty ŠD3(8) bude napojena stávající kanalizace.

Přeložka vodovodu DN 200 TLT (Želechovice) v km 16,734 + provizor obtok

Stávající litinový vodovod DN 200 kříží stávající železniční trať v km 16,734 a je veden v ocelové chráničce. V místě křížení bude niveleta tratě zvednuta o cca 1,2 m, přistavena nástupní hrana a po obou stranách budou vybudovány opěrné zdi. Dále stávající vodovod bude křížit navrženou komunikaci k nádraží objekt SO 08-18-04.

Vodovod bude od místa křížení s novou komunikací až za trať přeložen v celkové délce.

Přeložka vodovodu DN 100 TLT (Želechovice) v km 16,941 + provizor obtok

Stávající litinový vodovod DN 100 kříží stávající železniční trať v km 16,942 a je veden v ocelové chráničce. V místě křížení bude niveleta tratě zvednuta o cca 1,2 m a po obou stranách budou vybudovány opěrné zdi. Vodovod zde bude přeložen překopem.

Přeložka vodovodu DN 100 TLT (Želechovice) v km 17,359-17,610

Stávající litinový vodovod DN 100 je veden podél trati mezi dvěma stávajícími silničními úroňovými přejezdy. V místě trasy vodovodu bude v souběhu s tratí vybudována nová komunikace objekt SO 08-18-07. Vodovod bude proto přeložen mimo navrženou komunikaci.

Přeložka bude provedena z hrdlového litinového potrubí DN 100.

Přeložka vodovodu DN 200 TLT (Želechovice) v km 17,610-17,651

Stávající litinový vodovod DN 200 je veden souběžně s komunikací ulice Pražanka a v km 17,649 kříží stávající trať. Před přejezdem bude vybudována nová komunikace objekt SO 08-18-07, u přejezdu nový RD. Vodovod bude proto přeložen mimo navržené objekty.

Přeložka bude provedena z hrdlového litinového potrubí DN 200.

Přehled přeložek:

- Kanalizace – km 16,566-16,609 – DN 250 PP v délce 53,7 m
- Vodovod – km 16,734 – DN 200 TLT v délce 47,4 m
- Vodovod – km 16,941 – DN 100 TLT v délce 16,0 m
- Vodovod – km 17,359-17,610 – DN 100 TLT v délce 253,7 m
- Vodovod – km 17,610-17,651 – DN 200 TLT v délce 120,1m

SO 09-22-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky plynovodů

V rámci objektu SO 09-22-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 12,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 10,0m
- Ochrana STL plynovodu PE d110 - SO 09-22-01_01 (km 18,864)

Stávající STL plynovod PE dn110mm v k.ú. Lípa nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem místní komunikace (ul. Lipská), a to ve stávající chráničce ocel DN150mm. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající ocelová chránička DN150mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložka přípojky STL plynovodu ŽST Lípa n. D. - SO 09-22-01_02 (km 18,569)

Stávající STL plynovodní přípojku z PE dn32mm pro budovu ŽST Lípa nad Dřevnicí bude nutno přeložit, a to z důvodu navržených stavebních úprav výpravní budovy ŽST Lípa n. D.. Navrženo je vybudování přeložky STL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm, která bude zásobovat plynem výpravní budovu ŽST Lípa n. D.. Plynovodní přípojka bude ukončena v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr, a to uzávěrem DN25, za uzávěrem bude osazen regulátor plynu a nová

plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem. Dále bude navazovat vnitřní rozvod plynovodu, který bude zásobovat plynem objekt VB Lípa n. D..

SO 09-27-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací

Přeložka jednotné kanalizace DN 500 (Lípa nad Dřevnicí) km 18,162

Stávající kanalizace DN500 KT, kříží trat v km 18,162. Na obou stranách kolejiště se nachází revizní šachty. Kolejiště bude rozšířeno a šachta na straně obce Lípy bude v kolizi s novou kolejí č.1. Šachta bude kompletně vyjmuta a přesunuta o 4,8 m dále od kolejí. Potrubí mezi starou a novou šachtou bude vyjmuto a nahrazeno novým kameninovým potrubím DN 500.

Rušení šachet kanalizace 2 x DN 600 (Lípa nad Dřevnicí) km 18,465

Stávající kanalizace z trub betonových 2 x DN 600 kříží trat v km 18,465. Pod navrženou kolejí č. 2 se nachází 2 revizní šachty. Šachty pod navrženou kolejí č. 2 budou částečně ubourány, zastropeny a změněny na skryté šachty.

Dešťová Kanalizace žst.Lípa (Lípa nad Dřevnicí) km 18,534-18,574

Stávající výpravní budova má dešťové svody napojeny na stávající jednotnou kanalizaci DN 1000 BT. Výpravní budova bude demolována a nahrazena novou výpravní budovou spojenou s novou technologickou budovou. Za budovami se bude nacházet zpevněná plocha z dlažby.

Dešťové vody z nových budov budou svedeny do revizní šachty ŠD6(9). Dále bude vedeno potrubí DN 200 PP do šachty ŠD5(9). Za šachtou bude navazovat potrubí DN 800 PP, které bude sloužit jako retence. Do retence budou napojeny 2 uliční vpusti ze zpevněné plochy. Za potrubím bude šachta DN 1000. Potrubí bude napojeno na hlavní stoku DN 1000. Před napojením bude osazena plastová šachta DN 630.

Splašková přípojka žst.Lípa (Lípa nad Dřevnicí) v km 18,570

Splaškové vody ze stávající výpravní budovy jsou svedeny do revizní šachty vedle budovy a odvedeny do jednotné kanalizace s napojením přímo do šachty. Výpravní budova bude demolována a nahrazena novou výpravní budovou spojenou s novou technologickou budovou.

Splaškové vody budou svedeny do revizní šachty ŠS2(9) DN 400 za výpravní budovou v místě stávající přípojky a napojeny na stávající stoku ve stejné trase a s výměnou potrubí za PVC DN 150.

Přeložka vodovodní přípojky žst.Lípa (Lípa nad Dřevnicí) v km 18,573

Stávající vodovodní přípojka PE 32 je vedena z příjezdové komunikace do budovy přes vodoměrnou šachtu, která se nachází za budovou. Nová výpravní budova bude mírně rozšířená a bude zasahovat do šachty. Šachta bude zrušena vybouráním.

Přípojka bude přepojena v délce 4,6 m na nové napojovací místo do budovy a měření bude osazeno ve výpravní budově v technické místnosti.

Přeložka vodovodu DN 200 TLT (Lípa nad Dřevnicí) v km 18,853

Stávající litinový vodovod DN 200 kříží stávající železniční trať v km 18,850 a je veden v ocelové chráničce. V místě křížení bude kolejiště mírně rozšířeno.

Vodovod zde bude přeložen do nové trasy za zarážedla kusích kolejí. Přeložka bude provedena z potrubí DN 200, s uložením pod tratí do chráničky PE 500.

přeložky:

- Kanalizace – km 18,162 – DN 500 KT v délce 4,8 m
- Kanalizace - 18,534-18,574 – DN 200 PP v délce 6,3 m
 - DN 800 PP v délce 8,0 m
 - DN 150 PP v délce 29,6 m
- Splašková přípojka – km 18,570 – DN 150 PVC v délce 7,4 m
- Vodovodní přípojka – km 18,573 – PE 32 v délce 4,6 m
- Vodovod – km 18,853 – DN 200 TLT v délce 28,7m

SO 10-22-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů

V rámci objektu SO 10-22-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 59,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 49,0m
- Ochrana VTL plynovodu Ocel DN200 - SO 10-22-01_01 (km 19,379)

Stávající VTL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Lípa nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať ve stávající dvojité ocelové chráničce vnitřního průměru Ø530/10mm (vnější ochranné ocelové potrubí Ø920/14mm s mezikružím zaplněným betonem) opatřené na obou stranách čichačkou. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající dvojitá chránička je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě

provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chrániče, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Ochrana STL plynovodu PE d160 - SO 10-22-01_02 (km 21,689)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Zádveřice podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem silnice III/0495, a to ve stávající chrániče. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající chránička je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chrániče musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chrániče, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Ochrana STL plynovodu PE d63 - SO 10-22-01_03 (km 21,689)

Stávající STL plynovod PE dn63mm v k.ú. Zádveřice podchází stávající místní komunikaci v souběhu s kolejovou tratí. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava silničního tělesa místní komunikace, která se bude dotýkat stávajícího plynového vedení a zařízení na něm. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, případně potrubí plynovodu uloženého v malém krytí apod.). Ochrana stávajících plynových zařízení (objektů) bude realizována jednak po dobu stavby (např. ochranou orientačních sloupků, uzávěrů, číchaček apod. betonovými skružemi). Po dokončení stavby budou tyto zařízení výškově upraveny tak aby vyhovovaly novému výškovému řešení drážního tělesa a přidruženému výškově upravenému terénu. V případě zjištění malého krytí stávajícího plynovodu (dle ČSN 73 6005) v místě navržené úpravy místní komunikace bude nutné tento plynovod dodatečně ochránit, a to dle požadavku správce plynovodu např. geomříží.

- Přeložka STL plynovodu - SO 10-22-01_04 (km 24,077)

Stávající STL plynovod ocel DN150mm v k.ú. Vizovice podchází stávající kolejovou trať. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

SO 10-27-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací

Přeložka dešťové kanalizace (Lípa nad Dřevnicí) v km 18,887

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 800 BT kříží trať šikmo v místě přejezdu v km18,887. Dle podkladů se v místě přejezdu pod kolejí na ni napojuje kanalizace DN 500 BT bez revizní šachty. To si vyžádá přeložky těchto kanalizací a osazení revizních šachet.

Kanalizace DN 800 bude pod tratí vyjmuta a nahrazena novým potrubím DN 800.

Potrubí DN 500 bude zafoukáno k současnému vtokovému objektu. V místě vtokového objektu bude vybudována revizní šachta ŠD4(10). Z šachty bude vedeno potrubí DN 600 a napojeno na kanalizaci DN 800 v nové revizní šachtě ŠD2(10).

Ochrana kanalizace DN 300 BT obetonováním (Zádveřice) v km 21,207

Stávající odlehčovací stoka jednotné kanalizace DN 300 BT je vedena mírně šikmě přes trať.

Na jedné straně kolejiště se nachází stávající revizní šachta.

Přeložka vodovodu DN 100 TLT (Zádveřice) v km 21,226 + provizor obtok

Stávající litinový vodovod DN 100 kříží stávající železniční trať v km 21,226 a je veden v ocelové chrániče. V místě křížení bude niveleta tratě mírně zvednuta a přejezd rekonstruován. Vodovod zde bude přeložen překopem z potrubí DN 100.

Přeložka vodovodu DN 100 TLT (Zádveřice) v km 21,667

Stávající vodovodní řad DN 100 LT je veden kolmo na trať v km 21,657. Vzhledem k nové úpravě bude nutno tento vodovod přeložit do nové trasy mimo nové nástupiště.

Přeložka vodovodní přípojky do objektu č.p. 286 (Zádveřice) v km 21,659

Stávající přípojka pro objekt na p.č. 286 je napojena na rušený řad DN 100 LT. Z tohoto důvodu bude provedena úprava trasy přípojky.

Přeložka dešťové kanalizace DN 500 (Zádveřice) v km 21,698

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 500 je vedena pod kolejištěm za zastávkou Zádveřice v km 21,706 a je uložena mezi dvěma revizními šachtami. Nová kolej bude mírně posunuta. Kanalizace bude mezi šachtami vyjmuta včetně šachet a nahrazena novým potrubím DN 500

Ochrana vodovodu PE 50 (Vizovice) v km 23,787

Stávající vodovod PE50 je veden kolmo na trať v km 23,787. Vodovod je uložen v chrániče PE 160 v délce 62,16m.

Přeložka vodovodu DN 150 LT (Vizovice) v km 24,287 + provizorní obtok

Stávající litinový vodovod DN 150 kříží stávající železniční trať v km 24,287 a je veden v ocelové chráničce.

Vodovod zde bude přeložen překopem z potrubí DN 150.

přeložky:

- Kanalizace – km 18,887 – DN 800 TZh 800 v délce 12,9 m
- DN 600 PP v délce 18,1 m
- Vodovod – km 21,266 – DN 100 TLT v délce 21,6 m
- Vodovod – km 21,667 – DN 100 TLT v délce 40,2 m
- Vodovod – km 21,659 – PE 32 v délce 12,6 m
- Kanalizace - km 21,698 – DN 500 TZh v délce 8,0 m
- Vodovod – km 24,287 – DN 150 TLT v délce 10,9m

SO 11-22-01 ŽST Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů

V rámci objektu SO 11-22-01 ŽST Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 131,0m
- Přeložka STL plynovodu - SO 11-22-01_01 (km 24,374)

Stávající STL plynovod ocel DN100mm v k.ú. Vizovice podchází stávající kolejovou trať (ŽST Vizovice). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø110/6.3mm, přeložka bude ukončena ve stávajícím přístřešku, kde bude rovněž vyměněn stávající HUP. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø160mm.

- Přípojka STL plynovodu ŽST Vizovice - SO 11-22-01_02 (km 24,660)

Pro nově navrhovanou výpravní budovu nádraží Vizovice bude nutno vybudovat plynovodní přípojku. Navrženo je vybudování přípojky STL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm. Plynovodní přípojka bude ukončena v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr uzavěrem DN25, za uzavěrem bude osazena plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem a regulátorem plynu. Dále bude navazovat vnitřní rozvod NTL plynovodu ve výpravní budově. Plynovod bude sloužit pro pokrytí potřeb vytápění, ohřev TV.

SO 11-27-01 ŽST Vizovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací

Přeložka jednotné a dešťové kanalizace (Vizovice) km 24,281-24,637

Stávající jednotná kanalizace DN 500 BT kříží trať v km 24,281 a dále k přejezdu v km 24,329 je vedená v nebezpečném terénu podél tratě. U přejezdu se nachází spojná šachta, kde je na jednotnou kanalizaci napojena drážní dešťová kanalizace DN 300. Jednotná kanalizace dále vede v komunikaci a pak mírně odbočuje do prostoru přilehlých firem. V tomto úseku jsou na kanalizaci napojeny přípojky. Tyto přípojky nejsou ověřeny. Za firmami opět vede v komunikaci. Dešťová drážní kanalizace vede ve zpevněné ploše podél tratě, dále mezi výpravní budovou a kolejí a končí ve zpevněné ploše za budovou ve vzdálenosti 35 m.

Kanalizace bude pod tratí ke spojně šachtě vyjmuta a nahrazena novým potrubím DN 500 TBH (pod tratí) s obetonováním a dále DN 500 PVC SN12. Od spojně šachty bude kanalizace vedena v ose jízdního pruhu nové komunikace s přepojením stávajících přípojek. Před přepojením bude osazena šachta a potrubí vyměněno dle stávající dimenze z PP. V nové šachtě ŠJ6(11) bude propojena se stávající kanalizací. Dále bude vedena z potrubí DN 300 a 250 z PP SN 12 a 16. Pro vytvoření retence bude úsek mezi šachtami ŠD7(11) a ŠD9(11) z potrubí DN 800 v délce 62,7 m.

Rušení studny Vizovice) km 24,347

Stávající nevyužívaná studna na pozemku č. 5380 v krajnici u přejezdu v km 24,329 ve Vizovicích bude v rámci rozšíření kolejiště zrušena bez náhrady. Studna bude ubourána min. 2,20 m pod terén a zasypána dle ČSN 75 5115 článek 6.6. Ve zvodněné vrstvě se doporučuje provést zához čistým štěrkem a nad zvodněnou vrstvou inertní zeminou, v povrchové vrstvě omezeně propustnou.

Vlastníkem studny je SŽ

Přeložka jednotné přípojky (VB Vizovice) km 24,542

Stávající jednotná přípojka z rušené výpravní budovy bude zrušena v délce 10,0 m. Napojení na stoku bude zrušeno zaslepením a zafoukáním potrubí. Přípojka bude nahrazena novou jednotnou přípojkou DN 150 a ukončena plastovou šachtou ŠJ16(11). Do šachty bude napojeno potrubí vnitřní splaškové kanalizace DN150 a 3 ks dešťových svodů DN 150. Ostatní dešťové svody budou napojeny do dešťové kanalizace DN 300 PP.

Přeložka vodovodní přípojky (VB Vizovice) km 24,543

Stávající vodovodní přípojka je napojena na řad DN 100 LT v ul. Nádražní a je vedena uličkou mezi p.č. 846/1 a 1028/2 kde je osazena šachta s měřením. V šachtě se nachází měření i pro jiné objekty. Přípojka bude zrušena odpojením a odstraněním měření.

Nová přípojka bude z potrubí PE100 v nové trase s napojením na řad DN 125 LT v křižovatce ul. Nádražní.

Přeložky:

- Kanalizace – km 24,281-24,637 – DN 500 TBH v délce 12,6 m
DN 500 PVC SN 12 v délce 144,4 m
DN 300 PP SN 12 v délce 56,3 m
DN 800 PP SN12 v délce 62,7 m
DN 250 PP SN 12 v délce 28,0 m
DN 250 PP SN 16 v délce 68,9 m
- Kanalizační přípojka – km 24,542 – DN 150 PVC SN16 v délce 10,1 m
DN 1250 a 150 PP SN 8 v délce 47,6 m
- Vodovodní přípojka – km 24,543 – PE100 SDR11 PN16 d 63x5,8 v délce 45,0 m

Pozemní komunikace**SO 06-18-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII**

Z důvodu výstavby propustnější, polozahloubené a elektrifikované železniční trati a související stavby přivaděče k dálnici D49 je navrženo mimoúrovňové křížení místní komunikace Podvesná XVII. Trasování vlastní komunikace je ovlivněno stávající zástavbou a nutností zajistit přístup k těmto nemovitostem, objektům komerčního využití či občanské vybavenosti. Jedním z omezujících prvků elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je stávající úrovňové křížení trati s trolejbusovým trakčním vedením v km 12,743 ve Zlíně Podvesná. Trať je v tomto úseku navržena jednokolejná. Problém křížení trolejbusového a železničního vedení je jedním z hlavních důvodů mimoúrovňového řešení křižovatky. Předkládané řešení se zabývá převedením místní komunikace nad částečně zahloubenou železnici. Zahloubením železnice v tomto prostoru dojde ke vzniku bariéry jak z hlediska automobilové dopravy, tak z hlediska dopravy pěší. Automobilová doprava bude převedena po nadjezdu. Převedení pěší dopravy bude řešeno více možnostmi. Po jedné straně nadjezdu je navržena dělená stezka pro chodce a cyklisty a po druhé chodník. V bezprostřední blízkosti železnice jsou navržena schodiště a výtahy umožňující pohyb chodců z ulice Hornomlýnská na nástupiště zast. Zlín-Podvesná, které bude umístěno na rozdílu od stávajícího stavu vpravo od kolejí. Vzniknou nová parkovací stání pod silničním nadjezdem a bude mírně upraveno situování zastávek MHD.

Mimoúrovňové řešení křižovatky spadá do místní části Podvesná ve východní oblasti města Zlín. Zasahuje území mezi tř. T. Bati a ulicí Dřevnická na levém břehu řeky Dřevnice. Stavbou je nejvíce zasažena ulice Podvesná XVII, dále pak ulice Broučkova a Hornomlýnská.

SO 06-18-01 část A T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, přeložka silnice v ulici Podvesná XVII

Začátek úseku je situován v křižovatce I/49 tř. T. Bati x Podvesná XVII. Řazení pruhů v křižovatce zůstává ve stejné podobě, pouze budou změněny délky řadících pruhů a bude zde nově vložen ochranný ostrůvek. Šířky jízdních pruhů jsou v celém úseku 3,50m. Křižovatka bude i nadále řízena světelně signalizačním zařízením. Úsek je ukončen v místě, odkud je koncepčně, směrově i výškově navázán na související projekt „Silnice II/490 ZLÍN: PROPOJENÍ R49-I/49-3.USEK“OBCHVAT ZÁLEŠNÉ“. Celková délka úpravy činí 311m. V celém úseku je navržen příčný sklon vozovky jako střešovitý 2,50%. Po levé straně MK Podvesná XVII je ve směru staničení vedena dělená stezka pro chodce a cyklisty šířky 3,50m, v místě mostního 4,25m. Po pravé straně je navržen chodník šířky 2,50~4,00m. Nástupní hrany je navržena délky 31m a výšky 200mm. Šířka zastávkového zálivu je 3,25m. Odvodnění komunikace je do nově navržených uličních vpustí. Vpusti jsou vyústěny do nově navržené dešťové kanalizace, která je součástí samostatného stavebního objektu.

SO 06-18-01 část B T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, úprava parkoviště v ulici Podvesná XVII

Parkoviště je rozšířeno oproti původnímu počtu 41 stání na 61, z toho jsou 4 místa vyhrazena pro osoby těžce pohybově postižené. Komunikace v rámci parkoviště je šířky 6,00m. Parkovací stání jsou délky 4,50m s přesahem 0,50m. Šířka parkovacích stání je 2,50m, krajní stání jsou rozšířena na 2,75m. Parkovací stání pro osoby těžce pohybově postižené jsou šířky 3,50m a krajní stání je rozšířeno na 3,75m.

V místě pod estakádou je situován závorový parkovací mechanismus, sloužící pro zaměstnance a návštěvy DSZO, a.s. Výjezd z parkoviště je pak vybaven závorovým mechanismem. Šířka jízdního pruhu v místě závorového mechanismu je 3,50m a šířka ostrůvku je 1,50m. Odvodnění komunikace v místě parkoviště a parkovacích stání je do nově navržených uličních vpustí. Vpusti jsou vyústěny do nově navržené dešťové kanalizace, která je součástí samostatného stavebního objektu.

SO 06-18-01 část C T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, přeložka MK Hornomlýnská - Broučkova

Je navržena úprava této komunikace spočívající v zahloubení nivelety v místě mostního objektu. Šířka jízdních pruhů je na začátku úseku 3,00m a v místě nového sjezdu se pak rozšiřuje na 3,25m. Střešovitý příčný sklon 2,50% v místě pod estakádou střídá jednostranný příčný sklon 2,50% z důvodu lepšího

výškového napojení sjezdu k čerpací stanici pohonných hmot ROBIN OIL. Na konci úseku pak plynule přechází opět ve střechovitý sklon 2,50%. Odvodnění komunikace je do nově navržených uličních vpustí. Vpusti jsou vyústěny do nově navržené dešťové kanalizace, která je součástí samostatného stavebního objektu.

SO 06-18-01 část D T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, zast. Zlín - Podvesná, chodník k nástupišti

V místě železniční zastávky je navržen přístupový chodník šířky 2m, který dále pokračuje k okolní zástavbě a na silniční nadjezd v podobě příjezdové komunikace pro IZS o proměnné šířce 2~5,50m.

SO 06-18-01 část E T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, prodloužení odbočovacího pruhu na silnici I/49

Tento pravý odbočovací pruh bude prodloužen na 70,00m. Tato délka se skládá z vyřazovacího úseku $L_v=24,00m$, zpomalovacího úseku $L_d=35,00m$ a čekacího úseku $L_c=11,00m$. V rozsahu SO je navržena nová skladba konstrukčních vrstev vozovky a napojení na sousední stávající konstrukční vrstvy bude pomocí zařezání asfaltového krytu. Odvodnění komunikace je do stávající stávající uliční vpusti.

SO 06-18-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístup na nástupiště - severní část

Stavební objekt řeší přístup na nástupiště v zastávce Zlín – Dlouhá. S ohledem na to, že ze severní strany je přístup na nástupiště navržen přes zabezpečený úrovňový přechod a výškový rozdíl mezi navrhovaným přechodem a stávající přístupovou komunikací je 4,55 m, je navržena přístupová komunikace a přístupové schodiště. Přístupová komunikace bude provedena na novém zemním tělese v délce min. 54,6 m, bude provedena ve sklonu min. 1:12 a bude sloužit jako bezbariérový přístup na nástupiště. Zemní těleso bude provedeno z inertního materiálu vyztuženého geosyntetickými prvky. Nově navrhované svahy zemního tělesa budou opatřeny zatravnovacími geotextiliemi a v části budou zkráceny pomocí železobetonové opěrné zdi. Povrch přístupové komunikace bude proveden ze zámkové dlažby, která bude oboustranně uzavřena prefabrikovanými obrubníky. Přístupová komunikace bude vybavena zábradlím (včetně madel pro bezbariérový přístup). Pro urychlení překonání výškového rozdílu mezi stávajícím přístupem a nově navrhovaným přechodem bude provedeno železobetonové schodiště s prefabrikovanými nástupnicemi, které bude napojeno na nově navrhovanou rampu cca ve 2/3 výšky. Šířka schodiště a přístupové komunikace bude min. 2,0 m.

SO 06-18-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace k přejezdu v km 14,083

Jedná se o jednosměrnou účelovou slepou komunikaci sloužící k přístupu k pozemku 1463/8 ve vlastnictví města Zlín. Na pozemku se v současné době nachází kynologický klub. Směrovým i výškovým vedením trasa komunikace kopíruje přilehlý terén. Samotná šířka této pozemní komunikace se pohybuje v rozmezí 2,0 m až 4,0 m. Vodorovné dopravní značení není na této komunikaci použito v celém jejím rozsahu. Stávající svislé dopravní – B01 Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech) s dodatkovou tabulkou „mimo vozidel s povolením KK zem. technicky a vozidel SŽ. Dopravní značení zabezpečující žel. přejezd P06 Stůj, dej přednost v jízdě bude sneseno. Nově bude žel. přejezd zabezpečen světelným signalizačním zařízením se závory. Povrch vozovky je tvořen z vibrovaného šterku s viditelnými poruchami způsobenými klimatickými vlivy a samotným užíváním této komunikace vozidly.

Nová komunikace je budována z důvodů přeložky tratě (posunu osové vzdálenosti koleje a přejezdu v km 14,083). Celková délka nové komunikace činí 197 m. Konstrukce komunikace je z asfaltového betonu s návrhem pojezdu občasné těžké techniky pro údržbu. Zemní plán bude zhuťněna na 45MPa. Odvodnění je řešeno odvodňovacími příkopy s vyústěním do propustku v km 13,997. Návrh nivelety respektuje výškové poměry stávajícího terénu, navržených kolejí a ochranného protipovodňového valu. Podélné sklony jsou navrženy s ohledem na možnosti odvodnění komunikace. Odvodnění komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem samotné komunikace. Povrchová voda je svedena do příkopu a do volného terénu.

SO 06-18-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístup na nástupiště - jižní část

Z jižní strany bude proveden přístup na nástupiště v zastávce Zlín – Dlouhá pomocí nově navrhovaného schodiště, bezbariérový přístup bude zajištěn z východní strany (od silniční komunikace u přejezdu v km 12,006). Nově navrhované schodiště bude provedeno jako dvouramenné a bude překonávat výškový rozdíl 3,3 m. Schodiště bude provedeno jako železobetonové, nástupnice budou prefabrikované a základové konstrukce budou provedeny jako železobetonové. Šířka schodiště bude min. 2,0 m. Stavební objekt řeší úpravu přilehlých zpevněných ploch v rozsahu do 20 m².

SO 06-18-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace podél trati v ulici Hornomlýnská km 11,4 - 11,7

Jedná se o jednosměrnou místní komunikaci ležící na ulici Hornomlýnská v zastavěné části města Zlín. Směrovým i výškovým vedením trasa komunikace kopíruje přilehlou zástavbu rodinných domů. Samotná šířka této pozemní komunikace se pohybuje v rozmezí 2,5 m až 5 m. Svislým dopravním značením je komunikace charakterizována jako jednosměrná ve směru Zlín, střed směrem ke Zlín, Přiluky. Vodorovné dopravní značení není na této ulici použito v celém jejím rozsahu. Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem do uličních vpustí, popř. do rostlého terénu. Mezi rodinnou

zástavbou a komunikací je veden chodník pro pěší. Povrch vozovky je asfaltový s viditelnými poruchami způsobenými klimatickými vlivy a samotným užíváním této komunikace vozidly.

Komunikace v navrhovaném stavu zůstává zařazená v kategorii místní komunikace, a i nadále bude sloužit pro jednosměrný provoz touto ulicí. Směrové vedení této komunikace zůstane zachováno dle stávajícího stavu a nebude tudíž nikterak měněno. Výškové řešení samotné úpravy doznává možných různých výškových úprav nivelety, avšak svým vedením niveleta kopíruje stávající stav. Jediné výškové úpravy jsou způsobeny již zmíněným vyrovnáním nivelety z důvodu poruch vozovky, způsobené klimatickými vlivy, užíváním a následným opotřebením této pozemní komunikace vozidly.

Šířka pozemní komunikace zůstane v novém stavu nezměněna oproti stávajícímu stavu. Pouze v místě stávajícího přechodu pro pěší dojde k zúžení profilu pozemní komunikace na 3,5 m z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení u přilehlého přechodu přes dráhu (SO 06-17-04). V rámci tohoto stavebního objektu dojde k výměně stávající konstrukce vozovky za novou (cca 1350 m²) vlivem přeložky vodovodního potrubí v daném úseku. Samotná realizace přeložky vyvolává tuto opravu, je předmětem jiného stavebního objektu, který je zpracováván v této akci.

Délkový rozsah této opravy pozemní komunikace, který je cca 320 m je odvislý od rozsahu přeložky dané inženýrské sítí.

SO 06-18-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, komunikace u přejezdu v km 11,311

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D1 – místní komunikace – pěší a obytné zóny, v zastavěné části města Zlín. Vozovka je opatřena živičným krytem a přilehlý chodník je dlážděný.

Délka úpravy komunikace je necelých 60 m a nová asfaltová plocha v rámci tohoto SO je cca 272 m².

Šířka komunikace zůstává zachována dle stávajícího stavu. Výškové úpravy komunikace jsou vyvolány výškovou úpravou koleje v místě přejezdové konstrukce. Vozovka bude mít asfaltový povrch. Odvodnění komunikace se stavební úpravou nemění, odtokové poměry zůstávají zachovány.

Přilehlý chodník bude mít kryt z dlažby a jeho šířka je v rozmezí od 2,00 m do 1,80 m z důvodu navázání tohoto chodníku na stávající stav před a za úpravou. V rámci tohoto stavebního objektu je nově dobudován přístupový chodník k technologickému domku. Celková plocha chodníků je cca 83 m².

Úprava komunikace vyvolána úpravou přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-18-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 11,535

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D2 – místní komunikace s vyloučením motorové dopravy, v zastavěné části města Zlín. Chodník je dlážděný.

Celková délka úpravy je 20,50 m a v rámci tohoto stavebního objektu bude vytvořeno 23 m² chodníkové plochy. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby. Přístupový chodník k přechodu ve směru od ul. Kvítková bude vybaven opěrnou zídou z palisád. Úprava přechodu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací. Povrchové odvodnění přejezdu je zajištěno příčnými odvodňovacími žlaby z kompozitního materiálu.

SO 06-18-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přejezdu v km 12,006

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D1 – místní komunikace – pěší a obytné zóny, v zastavěné části města Zlín. Vozovka je opatřena živičným krytem a přilehlý chodník je dlážděný.

Směrově komunikace zachovávají stávající stav a výškově jsou upraveny tak, aby respektovaly výškovou úpravu přilehlé koleje a zároveň tak, aby zachovaly stávající odtokové poměry. Šířkově mají komunikace proměnnou šířku v návaznosti na stávající stavy jednotlivých komunikací a jejich vzájemné křížení. Odvodnění komunikací zůstává stávající. Pro odvodnění přejezdu byla přidána nová prahová vpust, která je součástí stavebního objektu přejezdu. Vozovka bude asfaltová. Délková úprava na ul. Kvítkova je necelých 34 m, na ul. Hornomlýnská cca 45 m. Celková plocha úpravy asfaltové vozovky je v rámci tohoto stavebního objektu cca 575 m².

Úprava přejezdu si vyžádá oproti stávajícímu stavu vytvoření dvou nových přechodů pro pěší. Šířka těchto chodníků vedoucích k přechodům je 1,50 m. Na ul. Kvítkova je vybudován nový chodník pro pěší šířky 1,75 m a délky cca 30 m. Chodníky budou mít kryt z dlažby a celková výměra nových chodníků v rámci tohoto SO je cca 180 m². Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy a vytvoření opěrných zídek pro část nově budovaných chodníků. Celková délka budovaných chodníků je cca 146 m.

SO 06-18-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 12,340

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D2 – místní komunikace s vyloučením motorové dopravy, v zastavěné části města Zlín. Chodník je dlážděný. Přístup k železničnímu přechodu je z obou stran veden pomocí schodiště.

Vzhledem k přesunu přechodu přes dráhu do nové polohy (SO 06-17-06), je pro chodník navržena nová trasa. Nový přístupový chodník ve směru od ul. Kvítkova bude mít šířku 2,0 m, kryt z dlažby a bude doplněn o opěrnou zídou z betonových palisád. Přístupový chodník ve směru od ul. Hornomlýnská bude mít z důvodu šířkového uspořádání stávající komunikace vůči dráze a umístění opěrné zídky z betonových palisád šířku pouze 1,5 m a pouze v místě přechodu přes dráhu bude šířka 2,0 m. Tyto stavební úpravy si vyžádají také terénní úpravy přilehlých pozemků. Celková nová chodníková plocha v rámci tohoto stavebního objektu je cca 80 m² a cca 35 m² stávající chodníkové plochy bude

předlážděno. Celková délka úpravy tohoto nového chodníku včetně přechodu je cca 51 m. Povrchové odvodnění přejezdu je zajištěno příčnými odvodňovacími žlaby (kompozit). Odvodnění opěrné zídky z palisád ve směru od ulice Kvítkova bude svedeno do vsakovací jámky.

SO 06-18-10 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 12,938

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D2 – místní komunikace s vyloučením motorové dopravy, v zastavěné části města Zlín. Chodník je dlážděný.

Nový chodník bude mít v celé délce šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby. Směrově a výškově bude přístupový chodník veden tak, aby respektoval zahlobení dráhy a zároveň splňoval podmínky pro bezbariérové užívání tohoto chodníku. Vzhledem k přestavbě přilehlé prodejny Lidl, bude přístupový chodník směrem od silnice I. třídy zakomponován do nově vzniklého parkoviště pro zmiňovanou prodejnu Lidl. Pro výškové překonání rozdílu mezi stávajícím terénem a nově zahlobenou dráhou bude chodník vybaven opěrnými zídkami. Celková délka úpravy chodníků včetně přejezdu je cca 98 m a nově navržená chodníková plocha v rámci tohoto SO je cca 170 m²

SO 06-18-11 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přejezdu v km 14,557

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy C – místní komunikace – obslužná, v zastavěné části města Zlín. Vozovka je opatřena živичným krytem a přilehlý chodník je dlážděný.

V navrhovaném stavu bude původně společná přejezdová konstrukce rozdělena zvlášť pro přejezd a zvlášť pro přechod (SO 06-17-09), pro zachování normové vzdálenosti závorových břevn zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukce přilehlého přejezdu zahrnuje také úpravu chodníku podél této komunikace. Šířka komunikace zůstává částečně zachována dle stávajícího stavu a část podél chodníku je upravena z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení. Šířka chodníku je ovlivněna navázáním na stávající stav. Chodník bude mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení přejezdu a nově vzniklého přechodu bude částečně upravena také část přilehlé cyklostezky. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací. Celková délka úpravy místní komunikace je cca 16 m.

SO 06-18-12 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, napojení areálu fy EuroCODEC na ul. Broučkova 7

Vytvoření nové vnitroareálové komunikace a sjezdu na ul. Broučkova z důvodu zrušení stávajícího železničního přejezdu a příjezdu do areálu firmy EuroCODEC. Součástí budování nového sjezdu je i úprava části ul. Broučkova a nová organizace dopravy pomocí SDZ. Komunikace v areálu je šířky 7m. Příčný a podélný profil kopíruje stávající zpevněné plochy. Konstrukce uvažována asfaltová, podél žel. trati silniční panely.

SO 06-18-13 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, odstavná plocha fy EuroCAR

Vybudování nového zálivu pro odstavení těžké nákladní dopravy v místě zeleně podél ul. Broučkova. Součástí SO je vybudování opěrné zídky v celé délce zálivu. Celková délka zálivu 44,13m. Šířka uvažována 3,25 m + 0,5 m bezpečnostní odstup od opěrné zídky. Příčný sklon uvažován 2,5 % směrem ke stávající komunikaci. Podélný sklon kopíruje sklon stávající komunikace.

SO 08-18-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, účelová komunikace a točna k technologické budově

Z důvodu stavby technologické budovy a trafostanice je navrženo prodloužení stávající účelové komunikace podél zahrádkářské osady. Komunikace je navržena povrchu ze živice. Podél technologické budovy jsou pro přístup navrženy manipulační plochy z betonové dlažby tl. 60 mm, 80 mm.

Šířka komunikace je 3,5 m. Komunikace je navržena jako jednopruhová obousměrná a na konci je opatřena úvratovým obratištěm ve tvaru „L“.

SO 08-18-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava účelové komunikace v km 16,005

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena účelová komunikace navržená pro příjezd k nově navržené budově trafostanice, technologické budově a k zahrádkářské oblasti.

Účelová komunikace na svém začátku navazuje na stávající komunikaci šířky 2,46 m, dále navazuje na stavební úpravu objektu SO 08-17-02 (železniční přejezd) a poté na svém konci navazuje na stavební objekt SO 08-18-01. Před železničním přejezdem je komunikace šířkově upravena pro vyhnutí protijedoucích vozidel a to v šířce 5,00 m. Za železničním přejezdem následuje levotočivý oblouk a komunikace se postupně zužuje na šířku 3,50 m. Napojení polní cesty na upravovanou účelovou komunikaci je provedeno za železničním přejezdem formou sjezdu přes snížený betonový obrubník. Komunikace je tvořena z povrchu z asfaltového betonu.

Po železničním přejezdu je komunikace po stranách tvořena krajnicemi šířky 0,50 m. Za železničním přejezdem je navržena pouze pravostranná krajnice šířky 0,50 m. Po levé straně, směrem k železniční trati je z důvodu vysoké traťové rychlosti navržen betonový obrubník BO 15/25 zvýšený oproti vozovce o 150 mm.

Odvodnění komunikace je realizována do příkopů, nově navrženého trubního propustku a drenáže navržené podél zahrádkářské osady. Před železničním přejezdem je účelová komunikace provedena v jednostranném sklonu směrem k levému příkopu v hodnotě 2,50 %, v místě železničního přejezdu je

komunikace překlopena podle podélného sklonu hlavní koleje a za železničním přejezdem komunikace pokračuje v jednostranném sklonu směrem k pravému příkopu v hodnotě 2,00 %. Zde je v těchto místech voda odvedena do stávajícího terénu, kde budou dešťové vody přirozeně vsakovat. Zemní plán je odvodněna příčným sklonem 3,00% a za železničním přejezdem dále odvedena do nově navržené drenáže DN100.

Propustek pod účelovou komunikací je navržen v délce 9,22 m s podélným sklonem 0,50% směřujícím k pravému příkopu. Konstrukce propustku je z korugovaných plastových trub DN 400 se šikmými čely.

SO 08-18-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úpravy MK ul. Nádražní

SO 08-18-03 část A T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava MK u přechodu v km 16,530

Železniční přechod se nachází v severozápadní části obce Želechovice nad Dřevnicí. Místní komunikace převáděná přes přejezd slouží jako přístupová komunikace k objektům v ul. Nádražní, které jsou situovány jen po levé straně koleje. Stávající MK v ul. Nádražní je ve stávajícím stavu značně úzká. Svým šířkovým uspořádáním se jedná o jednopruhovou obousměrnou komunikaci, která postrádá na své trase výhybny a je ukončena bez obratiště.

Stávající komunikace bude zaslepena ve vzdálenosti cca 5,50 m od osy koleje. Přístup k nemovitostem zůstává zachován ve stávajícím stavu. Chodník je navržen š. 2,25 m, který umožňuje přechod železniční trati pouze pro pěší. Stávající komunikace bude od chodníku oddělena ocelovými sloupky (pevná zábrana). Z důvodu nutnosti opatřit žel. přechod novým zabezpečovacím zařízením bude stávající MK v ul. Nádražní směrově přeložena. Tak aby vznikl prostor pro osazení nových výstražníků. Z důvodu značně stísněných poměrů bude vyústění žel. přechodu přímo do vozovky. Pro zvýšení bezpečnosti chodců bude toto vyústění umístěno na zvýšeném zpomalovacím prahu.

Nově navržený chodník je veden ve směrově přímé.

Kolej vede v místě přechodu nepřevýšena. Vzhledem k výškovému vedení není nijak nutno chodník odvodnit. Navržená niveleta chodníku – přechodu v levé části trati klesá směrem od přejezdu. Srážková voda bude svedena podélným a příčným sklonem do volného terénu.

Vzhledem k příliš velké blízkosti koleje a souběhu komunikace podél trati a nutnosti opatřit kolej protihlukovými zdmi dojde ke směrově přeložce MK v ulici Nádražní. Pro potřeby dodržení min. bezpečnostního odstupu pevné překážky je nutné vozovku směrově přeložit. Délka navržených úprav je cca 150m. Dále z důvodu chybějících výhyben bude v místě nového přechodu vozovky rozšířena na 4,80 m pro umístění výhybny. Tato směrová přeložka vyvolá přeložky stávajícího oplocení a úprav vjezdů a dále dojde k přeložce stávající elektro -rozvodny.

Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady. Místní komunikace ul. Nádražní bude doplněna u zpomalovacího prahu z obou stran dopravním značením B20a-30 a IP2. Začátek stávající komunikace při sjezdu ze sil. I/55 bude doplněna o dopravní značku IP10a (slepá ulice). Původní IP10a na ulici Nádražní bude zachována. Pro zdůraznění, že stávající žel. přejezd bude nově pouze žel. přechodem budou po obou stranách komunikací rozmístěny pevné sloupky (zábrany).

SO 08-18-03 část B T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, doplnění výhybny a obratiště na MK ul. Nádražní

Stávající místní obslužná komunikace je v současném stavu jednopruhová obousměrná komunikace bez výhyben. Stávající kryt komunikace je živичný. Z důvodu toho, že v rámci jiných stavebních objektů dojde ke zrušení stávajícího přejezdu, který umožňuje výjezd na silnici I/49, je v rámci tohoto stavebního objektu navrženo v řešené lokalitě doplnění místní komunikace o výhybny a obratiště. Toto doplnění je nutné z důvodu toho, že MK Nádražní zůstane v budoucnu jako „slepá ulice“.

Výhybny jsou navrženy dle normy ČSN 736110 pro převážný provoz osobních automobilů o šířce 4,8~5,5m, délka výhybny je 12 m, náběhové klíny jsou o délce 6 m. Výhybny jsou navrženy povrchu ze živice.

Na konci této místní komunikace je navrženo nové úvratové obratiště ve tvaru L. Toto obratiště je lemováno opěrnou zdí.

Opěrná zeď je součástí doplnění výhybny a obratiště na MK ul. Nádražní, T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, na trati Otrokovice –Vizovice. Zeď bude zadržovat nový násyp, na kterém bude zhotoveno novo vybudované obratiště,

Celková délka zdi je 46,4 m. Zeď je rozdělena do 4 dilatačních dílů. Výška dříku dilatačních dílů „A“ a „D“ bude v rozmezí 2,0 – 6,4 m. Dřík dilatačních dílů „B“ a „C“ bude zhotoven s náběhem a to v konstantní výšce 6,4m. Dřík zdi je vetknut do základového pásu výšky 1,2 m, šířky 3,80 m, se zarážkou v patě šířky 0,8m. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Založení zdi bude hlubinné na jedné radě pilot Ø 1,20 m. Na zeď je osazena ŽB monolitická římsa, do které je kotveno zábradlí.

SO 08-18-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, připojení Nádražní ulice v Želechovicích

Z důvodu stavby opěrné zdi, podchodu, železniční zastávky Želechovice nad Dřevnicí, nevyhovujících šířkových parametrů místní komunikace Nádražní a z důvodu zrušení stávajícího přejezdu je navrženo prodloužení místní komunikace ulice Nádražní s návrhem nové křižovatky na styku se stávající silnicí III/4913. Zbývající část MK Nádražní směrem od železniční zastávky na východ je nahrazena chodníkem,

který je součástí SO 08-18-05. Celková délka navrhované komunikace je 172,31m. Povrch vozovky je z asfaltového betonu.

Šířka komunikace je navržena 5,50 m s šířkou jízdních pruhů 2,75 m. Komunikace je po pravé straně od svého začátku po napojení chodníku, patřícího do SO 08-18-05, lemována betonovým obrubníkem BO 15/25 zvýšeným oproti vozovce o 150 mm, podél kterého je navržen dvouřádek ze žulových kostek. Ve zbylém úseku komunikace je navržena krajnice šířky 0,75 m. Příčný sklon místní komunikace je navržen jako jednostranný v hodnotě 2,50 % směrem k levé krajnici ve směru staničení. Odvodnění řešené místní komunikace je do stávajícího terénu a do nově navržených betonových příkopových žlabovek. Zemní plán je odvodněn příčným sklonem 3,00% do nově navržené drenáže DN150.

V místě nově vzniklé křižovatky je podél komunikace navržen chodník šířky 2,00 m, který se směrem ke stávající silnici III/4913 napojuje na stávající chodník. V místě vzniklé křižovatky je navrženo místo pro přecházení, které je široké 3,00 m a dlouhé celkem 6,50 m. V těchto místech je navržen snížený betonový obrubník BO 15/15 na 20 mm oproti vozovce a varovný pás šířky 400 mm. Chodník je tvořen betonovou dlažbou šedé barvy o tloušťce 60 mm. Odvodnění chodníku je řešeno příčným sklonem 2,00 % směrem k navržené komunikaci. Zemní plán je odvodněn příčným sklonem 3,00%. Mezi chodníkem a komunikací je navržen betonový obrubník BO 15/25 zvýšený oproti vozovce o 150 mm, zatímco směrem k travnaté ploše je chodník lemován betonovým obrubníkem BO 10/25 zvýšeným o 60 mm.

V místě křížení stávajícího vodního recipientu je navržený betonový trubní propustek se šikmými čely o průměru 1000 mm. Trubní propustek je navržen délky 14,35m.

SO 08-18-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, chodník na ulici Nádražní

V rámci tohoto stavebního objektu je řešen samostatný chodník na ulici Nádražní, jehož úprava začíná napojením na stavební objekt SO 08-18-04 a končí napojením na chodník spadající do stavebního objektu SO 08-18-06. Chodník je navržen v trase původní části MK ul. Nádražní, která se ruší. Důvodem rekonstrukce jsou nevyhovující šířkové parametry MK a návrh opěrné zdi, podchodu a železniční zastávky Želechovice.

Chodník je navržen v proměnné šířce 1,50 ~ 2,00 m z povrchu z betonové dlažby šedé barvy o tloušťce 60 mm. V místě stávajícího objektu č. p. 1164 je chodník bodově zúžen na 1,20 m v délce 7,50 m. Celková délka navrženého chodníku je 160,65 m. Chodník je veden podél nové opěrné zdi SO 08-19-52, od které je odsazen o 0,20~0,50 m. Na své druhé straně je chodník veden podél stávajícího oplocení.

V km 16,800 25 je navržen podchod, který je součástí SO 08-19-02. V tomto místě se navržený chodník napojuje na rampu a schodiště vedoucí do podchodu. V místě napojení na SO 08-18-04 a schodiště vedoucí do podchodu je navržen varovný pás šířky 400 mm.

Chodník je po obou stranách lemován betonovým obrubníkem BO 10/25, který je ze strany stávajícího oplocení zapuštěn a ze strany opěrné zdi je oproti chodníku zvýšený o 60 mm.

Odvodnění chodníku je řešeno příčným sklonem 2,00 % směrem do stávajících travnatých ploch, kde budou dešťové vody přirozeně vsakovat. Zemní plán je odvodněn příčným sklonem 3,00%. Podélný sklon chodníku je navržen tak, aby nebyly překročeny maximální hodnoty 8,33 % z důvodu zajištění bezbariérového přístupu. Stavbou se nemění odtokové poměry v dané lokalitě.

SO 08-18-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava silnice III/4913 a MK

Silnice III/4913, místní komunikace ul. Nádražní a chodník

Z důvodu demolice stávajícího železničního mostního objektu v km 16,964 a jeho nahrazením novým železničním mostním objektem SO 08-19-03 je navržena úprava stávající silnice III/4913 a místní komunikace.

Úprava silnice III/4913 začíná na křižovatce se silnicí I/49 a končí před směrovým obloukem směrem k obci Lužkovice. Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou komunikaci s celkovou délkou úpravy 73,43 m. Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu. Silnice III/4913 je vedena ve směrovém přechodnicovém oblouku o poloměru 80,00 m s rozšířením v oblouku o 0,05 m a oboustrannými přechodnicemi délky 25,00. Silnice je navržena v proměnné šířce 6,20 ~ 6,60 m. Na základě použití jiného typu mostní konstrukce je silnice III/4913 v místě mostního objektu a směrového oblouku rozšířena na šířku mezi obrubami 6,60 m, kde šířka jízdních pruhů včetně rozšíření je 3,30 m. Tímto rozšířením bude pod mostním objektem zabezpečen obousměrný provoz. Podjezdová výška pod mostním objektem je upravena dopravním značením na hodnotu 3,90 m.

Komunikace je po obou stranách lemována zvýšeným betonovým obrubníkem BO 15/25 na výšku 150 mm oproti vozovce. V místě sjezdu a samostatných sjezdů k nemovitostem je navržen snížený betonový obrubník BO 15/15 na výšku 50 mm oproti vozovce. Na začátku úpravy silnice III/4913 je v místě původního přechodu pro chodce navržen nový přechod pro chodce v šířce 3,00 m a délky 9,00 m. V těchto místech je navržen snížený betonový obrubník BO 15/15 na výšku 20 mm, varovné pásy šířky 400 mm a signální pásy šířky 800 mm.

Příčný sklon komunikace je navržen jako jednostranný v hodnotě 2,00 % směrem k levému obrubníku ve směru staničení. Zemní plán je odvodněn příčným sklonem 3,00% do nově navržené drenáže DN150. Nově jsou navrženy dvě betonové uliční vpusti umístěné v nejnižším místě komunikace vedle sebe.

Podél silnice III/4913 je navržena místní komunikace na ul. Nádražní proměnné šířky 2,75 ~ 4,20 m, která je tvořena betonovou dlažbou šedé barvy o tloušťce 80 mm. Komunikace začíná napojením na sjezd ke

stávajícímu květinářství a končí napojením na upravovanou silnici III/4913. Na silnici se napojují další dva sjezdy. Místní komunikace na ul. Nádražní je od upravované silnice III/4913 oddělen zeleným pásem, který je v nejširším místě široký 3,35 m, a pro zachování bezpečnosti provozu je na této straně navržen žulový obrubník OP 4 zvýšený oproti vozovce o 120 mm.

Příčný sklon navržené komunikace je 2,50% směrem k žulovému obrubníku OP 4, který se nachází po pravé straně ve směru staničení. Zemní plán je odvozen příčným sklonem 3,00% směrem k silnici III/4913. V nejnižším místě komunikace je navržena jedna betonová uliční vpust'. V místech napojení navržených sjezdů a místní komunikace ul. Nádražní jsou navrženy odvodňovací žlaby.

Nově byl dále navržen chodník pro chodce, který je proveden v proměnné šíři 1,40 ~ 2,00 m. Chodník je navržen z betonové dlažby šedé barvy o tloušťce 60 mm. V místě přechodu pro chodce a sjezdů je navržena reliéfní dlažba kontrastní barvy. Od upravované místní komunikace je chodník oddělen betonovým obrubníkem BO 15/25, který je od vozovky zvýšený o 150 mm. Za mostním objektem směrem k obci Lužkovice jsou po levé straně navrženy betonové palisády šířky 165 mm proměnné výšky 400 – 600 mm, které postupně směrem ke stávajícímu chodníku přechází v betonový obrubník BO 10/25.

Odvodnění chodníku je řešeno příčným sklonem 2,00 % směrem k silnici III/4913. Zemní plán je odvozen příčným sklonem 3,00%.

Místní komunikace ul. Papírenská

V rozsahu nutném pro vybudování nového mostního objektu SO 08-19-03 byla jako další navržena úprava místní komunikace na ul. Papírenská. Podjezdná výška pod mostním objektem je 3,20 m.

Úprava komunikace začíná na ul. Papírenská a končí za mostním objektem ve směru k silnici I/49. Jedná se o jednopruhovou obousměrnou komunikaci s celkovou délkou úpravy 22,13 m. Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu. Šířka komunikace se pohybuje v rozmezí od 3,50 m do 5,95 m.

Komunikace je po obou stranách lemována zvýšeným betonovým obrubníkem BO 15/25 na výšku 150 mm oproti vozovce.

Příčný sklon místní komunikace je navržen jako jednostranný v hodnotě 2,50 % směrem k levému obrubníku ve směru staničení. Zemní plán je odvozen příčným sklonem 3,00% do nově navržené drenáže DN150, která se nachází po levé straně komunikace. Nově je navržena jedna betonová uliční vpust' umístěná v nejnižším místě komunikace.

SO 08-18-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7

Z důvodu zrušení železničního přejezdu ve staničení km 17,43 a zachování dopravní obslužnosti ul. Papírenská je nově navržena místní komunikace podél stávající železniční trati.

Začátek úseku komunikace se nachází na ulici Papírenská, před areálem firmy OKNO, spol. s r. o., kde bude stávající křižovatka upravena. Komunikace je převážně vedena podél náspu železničního tělesa. Pouze v místě křížení s vysokým napětím je komunikace od náspu železničního tělesa odkloněna. Komunikace je ukončena na ul. Pražanka, kde v místě křížení vzniká nová styková úrovněová křižovatka. Ukončení komunikace je provedeno dvěma protisměrnými oblouky z důvodů zachování rozhledových poměrů a zachování normou požadované vzdálenosti od hranice nebezpečného pásma stávajícího přejezdu. Délka navržené komunikace je 341,31 m. Pro obsluhu zemědělsky využívané plochy je na nově navržené komunikace zřízen sjezd.

Hlavní dopravní prostor místní komunikace je 7,00 m. Šířka jízdního pruhu je 2,75 m, vozíkový proužek 0,25 m, nebezpečná krajnice 0,75 m. Povrch navržené komunikace je z asfaltového betonu.

Odvodnění komunikace je navrženo do stávajícího terénu.

SO 08-18-08 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace u přejezdu v km 17,731

Železniční přejezd se nachází na východním okraji obce Želechovice nad Dřevnicí. Silnice III/4918 slouží mimo jiné i jako hlavní přístupová komunikace do terminálu kontejnerové přepravy v obci Lípa nad Dřevnicí. Po pravé straně trati se nachází křižovatka silnice III/4918 s místní komunikací ul. Lipská, které se stavební úpravy na přejezdu nedotknou.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Komunikace je navržena s šířkou zpevněné plochy 7,5m. Vozovka bude provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem s nebezpečnou krajnicí vlevo a vpravo bude osazen sil. Obrubník, na který naváže nově budovaný chodník, který převede chodce přes žel. přejezd od kontejnerového terminálu. Chodník bude protažen až po křižovatku s MK v ulici Lipská, kde bude v místě, které nepřesahuje délku 6,5 m, vytvořeno místo pro přecházení. Protější chodník nebude nijak dotčen.

Navržená niveleta komunikace klesá směrem ke křižovatce se sil. I/49.

Podélný profil je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ($R_v=200$ m a $R_u=200$ m).

Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem do volného terénu. Po levé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do blízkého upravovaného propustku.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacími zařízeními se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech před přejezdem dojde k záměně značky A30 za A29.

SO 09-18-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, parkoviště

V rámci řešené stavby dojde k výstavbě nového parkoviště ve stanici Lípa nad Dřevnicí. Nově po podél stávající účelové komunikace navrženo kolmých 17 stání, z nichž jedno stání je určeno pro zdravotně handicapované občany, dvě stání jsou řešena pro elektromobily.

SO 09-18-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava komunikace a zpevněné plochy terminálu LUKROM

Nově je vlivem výškové úpravy stávající koleje (zdvih) navrženo zmenšení těchto stávajících zpevněných ploch v areálu firmy Lukrom. V místě, kde končí svahování od tělesa koleje, je nově osazen silniční betonový obrubník BO 15/25 na výšku 150 mm. Osazením obrubníku dojde k nutnosti opravy stávajících zpevněných ploch.

SO 10-18-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 18,949

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy vozovky je navržena s hodnotou 7,0 m mezi obrubami. Vpravo od komunikace je navržen nový chodník š. 2,0 m. Je připojen na stávající chodník a je veden podél komunikace přes železniční přejezd. Vozovka je navržena z asfaltového betonu. Stávající chodník bude v místě zalomení do komunikace rozebrán a bude provedeno prodloužení přes železniční přejezd. Navržená niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Podélný profil vozovky je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ($R_v=100$ m a $R_u=110$ m).

Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem dojde k výměně značek A30 za A29.

SO 10-18-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 20,420

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Úprava komunikace je navržena se dvěma směrovými oblouky s přechodnicemi. Jedná se o inflexní řešení, které vychází ze současného stavu a v maximální míře kopíruje stávající osu vozovky.

Šířka zpevnění je navržena s hodnotou 5,0 m. Vozovka je navržena z asfaltového betonu.

Podélný profil vozovky je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ($R_v=50$ m a $R_u=80$ m).

Vzhledem k navrženému výškovému vedení komunikace je nutno navrhnout odvodnění. Po pravé straně trati před přejezdem je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do propustku. Po levé straně trati je voda odvedena příčným a podélným sklonem komunikace. Vzhledem ke zvýšení koleje oproti původnímu stavu a nutnosti zachování stávajícího propustku, je po pravé straně komunikace navržena opěrná zeď. Opěrná zeď bude provedena s prefabrikovaného opěrného prvku tvaru „L“ výška 1,0 m, délka 0,80 m a tl. díku zdi je 0,12 m. Zeď bude uložena na podkladním betonu C12/15 – X0 tl. 0,10 m.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

SO 10-18-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,046

Osa komunikace je přes přejezd vedena v přechodnicové části směrového oblouku $R=6$ m, dále komunikace pokračuje podél trati a napojuje se na stávající polní cestu vedoucí k objektu č.p.735. Šířka zpevněné plochy přes žel. přejezd mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 5,0 m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu. V bezprostřední blízkosti přejezdu na pravé straně trati se napojuje účelová komunikace vedoucí podél trati ze západního směru. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku.

Kolej v místě přejezdu se nachází v přechodnici směrového oblouku $R=340$ m s navrženým převýšením $D=123$ mm. Na samotném přejezdu je převýšení v ose $D=26$ mm.

Podélný profil vozovky je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ($R_v=50$ m a $R_u=80$ m). Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

SO 10-18-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,294

Úprava účelové komunikace je navržena ve směrové přímé. Těsně za přejezdem (vpravo od koleje) dochází k zúžení vozovky na cca 2,6m dle stávajícího stavu. Výškově se přejezd nachází na mírném násypu a z obou stran koleje vozovka klesá s hodnotami podélného spádu cca 11,7% a 10,0%.

Podélný profil je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky (12m).

Odvodnění bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu.

Za přejezdem dochází k napojení účelové komunikace (nejedná se o křižovatku).

Z obou stran přejezdu se nachází soustava dopravních značek zákaz vjezdu (mimo vozidel IZS) a zákaz vjezdu vozidlům delším jak 6m. Přes most je dále zakázán vjezd všem motorovým vozidlům. Dopravní značení zůstane zachováno.

SO 10-18-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,752

Úprava silnice III/0495 je navržena s jedním směrovým obloukem s přechodnicemi, který vychází ze současného stavu a v maximální míře kopíruje stávající osu vozovky. Poloměr oblouku má hodnotu 95m, přechodnice jsou dlouhé 10 a 30m. Niveleta je navržena celkem se 4 výškovými oblouky s min. poloměry 110 a 100m. Nejnižší bod vozovky se nachází vpravo od koleje v údolnicovém oblouku. Maximální podélný spád silnice vychází z hodnoty klopení koleje a má hodnotu cca 6,2%.

Odvodnění bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky. V nejnižším místě bude navržena uliční vpust, která bude zaústěna do kanalizace. V rámci odvodnění budou některé vpusti nahrazeny šachtami, do kterých budou následně napojeny vpusti nové.

Od koleje vlevo se nachází křižovatka v nedostatečné vzdálenosti od přejezdu – bude zde zakázané odbočení vlevo za přejezdem (dopravní opatření). Šířka napojované komunikace se pohybuje od 5,5m po 6,5m. Vedlejší komunikace, je navržena s jedním směrovým obloukem s poloměrem 55m.

Od koleje vpravo dochází k napojení dvou účelových komunikací. Jedna je napojena přes zapuštěný obrubník a druhá přes zvýšený chodníkový práh (zvýraznění dojmu, že se nejedná o křižovatku). Komunikace mají šířku 2,75 a 3,5m. Komunikace vlevo od silnice III/0495 je odsunuta dále od přejezdu směrem do zahrádky přilehlého objektu. Součástí stavby je i přeložka stávajícího příhradového sloupu (není součástí tohoto SO).

Podél komunikace je veden chodník, který slouží zároveň i jako přístup k nástupišti. Jeho šířka bude sjednocena s šířkou stávajícího chodníku, na který se napojuje.

Stávající dopravní značení bude upraveno (zejména E 2d, které bude nově vystihovat skutečný stav křižovatky na pozemní komunikaci). Dále bude doplněno vodorovné dopravní značení.

SO 10-18-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 22,256

Úprava účelové komunikace je navržena ve směrové přímé. Výškově se přejezd nachází na velmi mírném násypu a z obou stran koleje vozovka klesá s hodnotami podélného spádu cca 10,5% a 4,5%. Niveleta je navržena celkem se 4 výškovými oblouky s min. poloměry 60 a 100m.

Výškové zakružovací oblouky jsou navrženy s ohledem na minimální hodnoty pro polní cesty.

Přejezd bude odvodněn podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu.

SO 10-18-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,297

Úprava účelové komunikace je navržena s jedním směrovým obloukem s poloměrem 15m a přechodnicemi o délkách 10m. Výškově se přejezd nachází na velmi mírném násypu a z obou stran koleje vozovka klesá s hodnotami podélného spádu cca 8,0% a 4,5%. Niveleta je navržena celkem se 4 výškovými oblouky s min. poloměry 100m (jedná se o minimální hodnoty pro účelové komunikace).

Vozovka je navržena s rozšířením ve směrovém oblouku.

Přejezd bude odvodněn podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu.

Z obou stran koleje bude na komunikaci vyznačené vodorovné dopravní značení – STOP čára.

SO 10-18-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,594

Úprava silnice III/0496 je navržena se dvěma směrovými oblouky s přechodnicemi. Jedná se o inflexní řešení, které vychází ze současného stavu a v maximální míře kopíruje stávající osu vozovky. Poloměry oblouků mají hodnoty 220 a 70m, přechodnice jsou dlouhé 20m. Niveleta je navržena celkem se 3 výškovými oblouky s min. poloměrem 150m. Nejnižší bod vozovky se nachází vlevo od koleje v údolnicovém oblouku. Maximální podélný spád silnice vychází z hodnoty klopení koleje a má hodnotu cca 5,0%.

Vzhledem k značnému převýšení koleje v tomto prostoru (cca 129mm) a zároveň velké šikmosti přejezdu, bude příčný spád vozovky v místě napojení na přejezdovou konstrukci vysoký (cca 6,5%).

Přejezd bude odvodněn podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu nebo do příkopů.

V rámci odvodnění bude vybudován pod silnicí trubní propustek DN600.

Stávající sjezd k nedaleké nemovitosti bude přeložen dále od přejezdu. Vzhledem k charakteru stávajícího stavu, bude sjezd navržen se silničními obrubníky 15x30x100, které zachytí přilehlý svah. Šířka sjezdu má hodnotu 3,0m mezi obrubníky.

V rámci stavebních úprav komunikace bude doplněno vodorovné dopravní značení.

SO 10-18-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,839

Úprava účelové komunikace je navržena se dvěma směrovými oblouky s přechodnicemi. Jedná se o inflexní řešení, které vychází ze současného stavu a v maximální míře kopíruje stávající osu vozovky. Poloměry oblouků mají hodnoty 25 a 20m, přechodnice jsou dlouhé od 8 do 10m. Niveleta je navržena celkem se 2 výškovými oblouky s min. poloměrem 50m (jedná se o min. hodnotu pro polní cesty). Maximální podélný spád komunikace má hodnotu cca 9,0%.

Přejezd se nachází v inflexním směrovém motivu pozemní komunikace.

Odvodnění bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky do přilehlého terénu.

Z obou stran koleje bude na komunikaci vyznačené vodorovné dopravní značení – STOP čára.

SO 11-18-01 ŽST Vizovice, komunikace u přejezdu v km 24,404

Úprava účelové komunikace je navržena s jedním směrovým obloukem s poloměrem 16m a přechodnicemi o délkách 11m. Niveleta je navržena celkem se 2 výškovými oblouky s min. poloměrem 110m (jedná se o min. hodnotu pro účelové komunikace). Maximální podélný spád komunikace má hodnotu cca 2,0%.

Přejezd bude odvodněn podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu nebo do nově navržené uliční vpusti.

Vlevo od koleje se nacházejí napojení účelových komunikací/sjezdů – uvažuje se s jejich oddělením pomocí nájezdových obrubníků.

Vlevo od koleje bude na komunikaci vyznačeno vodorovné dopravní značení – STOP čára.

SO 11-18-02 ŽST Vizovice, zpevněné plochy u VB Vizovice

Ve stávajícím stavu se v místě budoucí výpravní budovy nachází zpevněná plocha povrchu z asfaltového betonu. Zpevněné plochy, které jsou v kolizi s novým návrhem, budou odstraněny. Dále vlivem posunu koleje je nutno směrově a výškově upravit stávající účelovou komunikace vedoucí do areálu likérky Rudolf Jelínek.

Nově je v rámci tohoto stavebního objektu řešena výstavba nových zpevněných ploch, chodníků, parkovacích stání okolo nové výpravní budovy ve Vizovicích. Dále dojde k nutnosti úpravy stávající místní komunikace vedoucí podél výpravní budovy ve směru do areálu likérky Rudolf Jelínek.

Místní komunikace je navržena o šířce 6,5m s rozšířením ve směrových obloucích. Komunikace je navržena povrchu z asfaltového betonu. V lokalitě je navrženo 12 parkovacích stání. Chodníky a zpevněné plochy jsou navrženy povrchu z betonové dlažby tl. 60, 80 mm.

Stavba je v koordinaci se související stavbou Terminál VHD – Vizovice. Stavební objekt je rozpočtově navržen tak, že je rozdělen na stavbu trvalou a na stavbu dočasnou, která se při souběhu obou staveb nemusí realizovat. V případě, že se bude realizovat pouze námi navržená stavba, bude stavba dočasná v budoucnu odstraněna v rámci stavby Terminál VHD – Vizovice.

Kabelovody

Kabelovody jsou navrženy jako ochrana kabelových vedení (sdělovacích, zabezpečovacích a silových) a pro napojení technologických zařízení pro zajištění dopravní cesty.

Kabelovody jsou navrženy z plastových 9-ti otvorových multikanálů, které budou doplněny ŽB. pref. šachtami s výstrojí (rošty v žárově zinkové povrchové úpravě) z vodostavebního betonu a (průběžnými a odbočovacími) a plastovými. V podlaze ŽB komor bude umístěna vybírací jímka. Z vnější strany budou šachty opatřeny ochranným penetračním nátěrem. Vnější líc zastropení šachet je navržen vždy ve větší vzdálenosti než 2,2 m od nivelety koleje.

V pochozích nebo pojižděných plochách, kde bude vedena kabelová trasa, budou navrženy kabelové šachty a poklopy dle požadovaného zatížení. Poklopy v ŽB šachtách budou vodotěsné a uzamykatelné.

Kabelové trasy mezi železobetonovými šachtami, novými a stávajícími budovami nebo trasami navazující na plastové šachty budou navrženy jako vodotěsné (v multikanálech budou použity ucpávky proti tlakové vodě), vyjma tras vedených v nových nástupištích, které se nachází nad upraveným terénem a budou v nich použity plastové šachty. Standardně se v nových nástupištích používají plastové šachty, protože z prostorového hlediska je jejich použití vhodnější než použití železobetonových šachet s krčkem.

SO 06-15-15 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, kabelovod

Stavební objekt řeší technické zařízení pro uložení kabelů v nástupišti na zastávce Zlín-Dlouhá. Kabely pod zpevněnou plochou budou z hlediska budoucí údržby, výměny, oprav a dalšího doplňování uloženy v kabelovodu. Celková délka kabelové trasy cca 140 m.

Kabelovod bude tvořen dvojicí tvárnic 9-ti otvorových multikanálů uložených nad sebou. Kvůli umístění kabelu 22 kV do spodního multikanálu bude tento se sníženou hořlavostí.

Kabelovod je osazen plastovými šachtami s poklopem pro zadláždění. Vzdálenost šachet je cca 40 - 60 m. Navrhované krytí kabelovodu je 40cm.

V místě podchodu pod kolejemi bude kabelovod tvořen korugovanými obetonovanými trubkami s min. krytím 100 cm pod plání železničního spodku.

SO 06-15-16 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, kabelovod

Stavební objekt řeší technické zařízení pro uložení kabelů v nástupišti na zastávce Zlín-Dlouhá. Kabely pod zpevněnou plochou budou z hlediska budoucí údržby, výměny, oprav a dalšího doplňování uloženy v kabelovodu. Celková délka kabelové trasy cca 120 m.

Kabelovod bude tvořen dvojicí tvárnic 9-ti otvorových multikanálů uložených nad sebou. Kvůli umístění kabelu 22 kV do spodního multikanálu bude tento se sníženou hořlavostí.

Kabelovod je osazen plastovými šachtami s poklopem pro zadláždění. Vzdálenost šachet je cca 40 - 60 m. Navrhované krytí kabelovodu je 40cm.

SO 06-15-17 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, kabelovod

Stavební objekt řeší technické zařízení pro uložení kabelů v nástupišti na zastávce Zlín-Dlouhá. Kabely pod zpevněnou plochou budou z hlediska budoucí údržby, výměny, oprav a dalšího doplňování uloženy v kabelovodu. Celková délka kabelové trasy cca 115 m.

Kabelovod bude tvořen dvojicí tvárníc 9-ti otvorových multikanálů uložených nad sebou. Kvůli umístění kabelu 22 kV do spodního multikanálu bude tento se sníženou hořlavostí.

Kabelovod je osazen plastovými šachtami s poklopem pro zadláždění. Vzdálenost šachet je cca 40 - 60 m. Navrhované krytí kabelovodu je 40cm.

SO 08-15-08 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, kabelovod

Začátek kabelové trasy je v km 16,470 trati Otrokovice – Vizovice a ukončení kabelové trasy je v navržené kilometrůžce cca - km 16,955. Poloha uložení je vpravo od koleje ve směru staničení a mezi kolejisti a sloupy TV. Celková délka kabelové trasy cca 494 m.

V hlavní trase dle požadavku technologie budou uloženy 2 ks 9-ti otvorových multikanálů. 2ks multikanálů budou uloženy mezi Š1 – Š11, přes most 1ks- multikanál + 1x DN160 pro VN kabely + 1x DN 125 rezerva. V horní části budou uloženy kabely zab. zař. a sdělovací, ve výkopu bude tato trasa multikanálů 200mm nad společnou trasou pro kabely VN a NN. Ve spodní části bude uložen společný multikanál pro VN a NN v kvalitě se sníženou hořlavostí, kabel VN – 22kV bude uložen ve spodních otvorech.

SO 09-15-08 ŽST Lípa nad Dřevnicí, kabelovod

Začátek kabelové trasy je v km 17,736 trati Otrokovice – Vizovice a ukončení kabelové trasy je v navržené kilometrůžce cca - km 18,800. Poloha uložení je vpravo od koleje ve směru staničení a mezi kolejisti a sloupy TV. Celková délka kabelové trasy cca 1205 m.

V hlavní trase budou uloženy 4 ks 9-ti otvorových multikanálů+ 2x DN 200 pro VN (22kV kabely).

SO 10-15-12 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, kabelovod

Začátek situování kabelovodu je v km 21,564 a konec trasy se nachází v km 21,667. Poloha uložení je vlevo od koleje ve směru staničení. Celková délka kabelové trasy cca 107 m.

Kabelovod je uložen v nástupišti a je navržen ze dvou plastových 9-ti otvorových multikanálů, které spojují 4ks prefabrikovaných železobetonových kabelových šachet Š1 – Š4.

SO 11-15-05 žst.Vizovice, kabelovod

Začátek situování kabelovodu SO 11-15-04 je v km 24,375 a konec trasy se nachází v km 24,585. Celková délka kabelovodu je 220m. Poloha uložení je v nástupišti a před novou technologickou budovou vlevo od koleje ve směru staničení. Celková délka kabelové trasy cca 220 m.

Kabelovod je navržen ze tří plastových 9-ti otvorových multikanálů, které spojuje 6ks prefabrikovaných železobetonových kabelových šachet Š1 – Š6.

Kanály pro inženýrské sítě**SO 06-30-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 11,160**

Objekt pro ochranu teplovodu se ve stávajícím stavu nenachází. Teplovodní vedení (trouby 2x Ø530mm) jsou umístěny pod sousedním mostem v evidenčním km 11,160. Původní ocelová konstrukce podpírající potrubí pod mostem bude vybourána. Potrubí bude v rámci SO 06-21-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky teplovodů přeloženo do nového kolektoru z ŽB prefabrikovaných rámců.

Nová konstrukce kolektoru bude provedena z ŽB prefabrikovaných rámců s těsněným spojem o světlých rozměrech 1600x1800mm o délkách 1500mm. Rámy budou schváleného typu SŽ. Celkem bude použito 10ks rámových prefabrikátů o celkové délce 15,0m. Kolektor bude proveden ve sklonu 2% zprava doleva. Na koncích kolektoru budou umístěny ŽB šachty z betonu C30/37 o světlých rozměrech 1500x2200mm, tl. stěny šachty je 300mm. Šachty budou mít ŽB strop s revizním otvorem 800x800mm, který bude zakryt větratelným plným poklopem. Veškeré betonové plochy budou ve styku se zemínou ochráněny asfaltovým nátěrem.

Kolektor a šachty budou založeny na plošný základ tl.250mm, který bude vyztužen kari sítí 10/100/100 při obou površích. U šachty vlevo bude umístěna čerpací jímka 500x500x700mm.

ZKPP není realizováno, protože vzdálenost NK od horního povrchu konstrukce je >1,2m.

SO 06-30-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 11,995

Kolektor o jednom otvoru převádí 1 traťovou kolej přes teplovodní vedení 2x DN200 a svazky sdělovacích kabelů v mezistaničním úseku Zlín-Střed - Zlín-Přiluky.

Stávající nosnou konstrukcí (rok výstavby neznámý) tvoří pravděpodobně ŽB deska o rozpětí ≈1500mm. Kolmá světlost je 1200mm. Světlá výška je 1600mm. Předpokládaná tl. desky je 300mm.

Spodní stavba je pravděpodobně tvořena ŽB opěrami a plošným základem. Tl. stěn jsou předpokládány 500mm. Sklon kolektoru se odhaduje kolem 6,5% a klesá zprava doleva.

S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

V kopané sondě K16/KS byl zastižen horní povrch kolektoru 1,22m od TK stávající koleje.

V prostoru pod kolejisti je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním

rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

SO 06-30-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 12,727

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1200 mm, výška 1600 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 224,350 m n. m.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 2500x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2900x2500 mm a 3500x5200 mm.

SO 06-30-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 12,852

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq.

Nosnou konstrukci objektu tvoří ŽB trouba. Přepokládaná světlost 1600 mm. Kopanou sondou nebyla konstrukce kolektoru zastížena. Spodní líc betonové konstrukce kolektoru se nachází v hloubce cca 3,20 m pod poklopem šachty, tedy cca 3,16 m pod TK. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

Protihlukové objekty

D.2.1.12.2	SO 06-33-04	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, PHS vlevo v km 11,154 - 11,270
D.2.1.12.3	SO 06-33-05	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, PHS vpravo v km 11,150 - 11,262
D.2.1.12.4	SO 06-33-01	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, PHS vlevo v km 11,383 - 11,936
D.2.1.12.5	SO 06-33-02	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, PHS vpravo v km 11,493 - 11,816
D.2.1.12.6	SO 06-33-03	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, PHS v km 12,50
D.2.1.12.7	SO 08-33-01	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,099 - 16,461
D.2.1.12.8	SO 08-33-02	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,099 - 16,461
D.2.1.12.9	SO 08-33-03	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,501 - 16,761
D.2.1.12.10	SO 08-33-04	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,501 - 16,766
D.2.1.12.11	SO 08-33-05	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,831 - 17,246
D.2.1.12.12	SO 08-33-06	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,843 - 16,970
D.2.1.12.13	SO 09-33-01	ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 17,895 - 18,568
D.2.1.12.14	SO 09-33-02	ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 18,607 - 18,880

Rozsah protihlukových stěn (PHS) je navržen v souladu s hlukovou studií. Stavební objekty řeší návrh protihlukových stěn v lokalitách, kde je předpokládáno překračování hlukových limitů u objektů určených k bydlení.

Protihlukové stěny budou provedeny z prefabrikovaných prvků, které budou splňovat požadovaná kritéria vzduchové neprůzvučnosti a pohltivosti. Vlastní konstrukce stěn bude tvořena absorpčními sendvičovými panely s příslušným útlumem (pohltivá plocha panelů bude provedena z pryže) železobetonovými soklovými panely, na mostních objektech budou prosklené panely a hliníkové sokly. třída pohltivosti A3/A2 (ke koleji / od koleje). Sloupky budou ocelové z profilů HEB. Založení PHS je předpokládáno jako hlubinné.

Výška PHS je min. 2,0 (1,5) m, obvykle 3,0 m a max. 4,5 m (lokálně) nad TK (temenem kolejnice).

Únikové východy jsou navrženy dle platného předpisu SŽ (jednostranná či oboustranná PHS). Únikový východ je řešen dveřmi, otevíravými ven z kolejiště, na které navazuje schodiště (dle místních podmínek a průběhu terénu), nebo překrytím souběžných stěn.

Stěny na mostních objektech a ve specifických místech, kde by mohlo dojít ke snížení oslnění obytných prostor dotčeného objektu, budou provedeny jako prosklené - tj. odrazivé.

PHS budou ukolejněny a budou provedena opatření proti bludným proudům.

Bylo zpracováno výtvarné řešení PHS v jednotné linii na celou stavbu s přihlédnutím k místním specifikům.

POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

Pozemní objekty budov

SO 06-15-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, technologický objekt

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude pěti prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x13,87m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Vstupy do objektu budou ze zpevněné plochy.

SO 06-15-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, technologický objekt

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude čtyř prostorový prefabrikovaný objekt zapuštěný v opěrné stěně a sousedící s přístřeškem pro cestující. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x10,90m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná za atikovým žlabem. Pohledová strana od nástupiště bude obložena pryžovým obkladem s totožným vzorem, jako bude na PhS a přístřešcích pro cestující, zbývající stěny budou zapuštěné v opěrné stěně. Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístupová cesta k objektu povede přes výklenek v opěrné stěně, kde bude umístěné schodiště na nástupiště. Od sídliště pak povede k objektu nově budovaná komunikace sloužící pro hasičský záchranný sbor. Vstupy do objektu budou z nástupiště.

SO 06-15-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, technologický objekt

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude tří prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x10,19m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Součástí SO bude ŽB opěrná stěna, která chrání domek, aby nemohl sjet ze svahu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Vstupy do objektu budou ze zpevněné plochy.

SO 07-15-01 Výh. Zlín-Přiluky, technologická budova

Novostavba technologické budovy se nachází v km 15,771 000 - 15,786 420 v prostoru výhybny Zlín-Přiluky. Objekt je situován na pozemcích parcelní čísla 1305/1, 1305/2, 1305/3, 1305/4, 1008/1 v katastrální území Želechovice nad Dřevnicí. Způsob využití objektu je pro dopravu a technologii. Jedná se o technologickou budovu, ve které bude umístěno zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a zařízení silnoproudé technologie. Budova je jednopodlažní s vnějšími půdorysnými rozměry 15,42x8,78 m a výškou hřebene +6,40 m. Pod podlahou 1.NP je navržen kabelový prostor. Část kabelového prostoru má výšku 0,80m, část má výšku 1,50 m a část má výšku 2,0 m. Střecha objektu je sedlová ve sklonu 30°. Stavebně je objekt navržen z železobetonových prefabrikovaných prostorových buněk tvořících technologické místnosti. Obvodová stěna bude opatřena kontaktním zateplovacím systémem s izolací z minerální vlny tl. 140 mm. Založení objektu bude na základové desce. Konstrukce střechy je navržena ze sbíjených dřevěných vazníků. Střešní krytina bude tvořena velkoformátovou plechovou profilovanou krytinou. Zabezpečovací zařízení je umístěno v místnosti zdrojů, ve stavědlové ústředně a v místnosti nouzové obsluhy. Sdělovací zařízení je umístěno ve sdělovací místnosti. Zařízení silnoproudé technologie je umístěno v místnostech s názvy trafokomora, rozvodna VN, rozvodna NN, místnost DŘT. Budova nebude trvale obsazena dopravními zaměstnanci. Místo výstavby technologické budovy nebude oploceno.

Technologická budova bude vybavena technickým zařízením budovy. Kanalizace slouží pro odvod kondenzátu z klimatizačních jednotek do dešťové kanalizace. Likvidace dešťových vod je navržena pomocí dešťové kanalizace zaústěné do vsakovací šachty umístěné vedle objektu na pozemku parcelní č. 1008/1. Vytápění je navrženo pomocí elektrických přímotopných konvektorů. Některé technologické místnosti jsou vybaveny klimatizací v sestavě vnitřních a vnějších klimatizačních jednotek. Místnosti budou vybaveny umělým osvětlením a vnitřními silnoproudými rozvody. Ochrana před bleskem je navržena pomocí hromosvodné soustavy. Zemnicí soustava je součástí jiného stavebního objektu.

SO 08-15-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, technologická budova

Jedná se o nový nepodsklepený jednopodlažní objekt pro umístění silnoproudé a slaboproudé technologie se sedlovou střechou s hřebenem rovnoběžně ke kolejišti, sestavený z prefabrikovaných prostorových železobetonových buněk. Půdorysné rozměry 3,30 x 8,21 m, výška hřebene cca 3,72m nad navazujícím upraveným terénem.

Střešní krytina je z pozinkovaného poplastovaného falcovaného plechu (odstín šedý), odstíny fasády jsou navrženy neutrální světlé béžové s antigrafiti nátěrem v celé ploše, výplň otvorů tvoří zateplené hliníkové dveře v přírodním šedostříbrném odstínu (eloxovaný hliník) splňující bezpečnostní třídu RC3. Klempířské prvky z poplastovaného pozinkovaného plechu (odstín šedý), případně titanizinkové (odstín přírodní šedý). Použité materiály jsou voleny s ohledem na dlouhou životnost a požadované minimální nároky na údržbu.

Součástí stavebního objektu je technické zařízení budov – vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod.

SO 09-15-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, technologická budova

Objekt je umístěn vedle stávající a následně bourané výpravní budovy, která bude nahrazena novostavbou. Velikost objektu ze soustavy prefabrikovaných buněk je 17,00 m x 8,80 m o výšce 5,95 m (ve hřebeni) nad úrovní podlahy. Pod objektem je kabelový prostor v celé půdorysné ploše a to v rozdílných výškách podle technologických vstupů do objektu (kabelovod). Vzhledem k tomu, že technologický objekt přímo navazuje na novou výpravní budovu, dojde ke sladění materiálového a vizuálního řešení.

Zastřešení sedlovou střechou se sbíjených vazníků se zateplením nad žel. bet. stropem.

Podle požadavků technologických profesí je objekt dělen na stavědlovou ústřednu s místností zdrojů, DŘT, rozvodnu NN a VN, trafokomoru a sdělovací zařízení.

Vytápění a temperace el. přímotopy a odvod dešť. do vsaku. Příjezd k objektu je po nové komunikaci s točnou.

Bylo provedeno opatření proti bludným proudům krytím výztuže. Část prostor je klimatizována a ostatní prostory jsou nuceně větrány. Dešťové vody svedeny do retenčního objektu s přepadem do veřejné kanalizace. Místnost pro dočasné ovládání provozu v případě výjimečnosti je přesunuta do sousedního objektu výpravní budovy přes štítové zdi.

SO 09-15-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, výpravní budova

Dispozice nového objektu je řešena jako průchozí z přednádražního prostoru do prostoru před kolejištěm prostorem čekárny. Dveře jsou rádiové a celoprosklené. VB je rozdělení na služební prostor a prostor pro cestující.

Služební část - místnost pro řízení provozu při mimořádných událostech a kancelář vč. možného prodeje a jejich sociální zázemí: WC, sprcha, šatna a kuchyňka.

Část pro cestující veřejnost: čekárna, WC ženy a WC muži a WC pro imobilní osoby.

Jedná se o zděný přízemní objekt, který navazuje na sousední novostavbu technologického objektu. Zastřešení sedlovou střechou s plechovou krytinou. Objekt není podsklepen, hlavní rozměry 12,7 x 8,8 m, výška ve hřebeni 5,95 m.

Objekt bude napojen na splaškovou kanalizaci a vodovod, dešťové vody budou svedeny retence a kanalizace. Vytápění objektu zemním plynem.

Protože ve stanici není samostatný stavební objekt informačního systému, bude součástí výpravní budovy.

WC pro veřejnost jsou přístupné klíčem zapůjčeným od personálu a to z důvodu menší frekvence cestujících.

SO 09-15-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, technologická budova spínací stanice METRANS**SO 10-15-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, technologická budova a přístřešek pro cestující Architektonicko – stavební řešení**

Stávající ocelový, částečně prosklený, přístřešek pro cestující na zastávce v Zádveřicích je v nevyhovujícím stavebně technickém stavu a bude odstraněn.

V navrhované stavbě bude na zastávce v Zádveřicích, kromě přístřešku pro cestující, umístěna také technologická budova (dále TB). Pro umístění TB bylo potřeba dodržet požadavky technologického řešení (min. vzdálenost od koleje 5m), zajistit přístup a možnou manipulaci s technologickým zařízením a umožnit únik z objektu. Přívod kabelových vedení je možný jen tělesem nástupiště.

S ohledem na stísněnost stavebního prostoru, konfiguraci terénu (přílehlý svah) a pozemky Správy železnic, bylo akceptováno řešení společné technologické budovy s přístřeškem pro cestující.

Technologii zabezpečovacího zařízení pro přílehlý přejezd není možno do objektu umístit, s ohledem na vzdálenost k ovládaným závorám přejezdu. Zabezpečovací zařízení přejezdu bude potom umístěno v reléovém domku přímo u přejezdu – viz samostatný objekt.

Z důvodu malého stavebního prostoru v místě zastávky pro společný stavební objekt, bylo nutno nosnou konstrukci navrhnout z betonových buněk, aby budova měla minimální potřebný rozměr a nezasahovala přes hranu stávajícího svahu na vlastním pozemku (s následnými dopady na „větší“ základání).

V části technologické budovy je betonová konstrukce složena ze dvou „U“ buněk, otočených proti sobě (ve svislém směru), uložených na betonové podkladní desce a pásových základech. Navazující část přístřešku pro cestující je vytvořena z horní „U“ buňky, uložené na pásových základech. Základová spára obou částí objektu je v jedné výškové úrovni, v nezámrazné hloubce.

Prostory technologického objektu budou temperovány na min. 7°C a osazeny vlhkostními čidly. Při dosažení relativní vlhkosti vnitřních prostorů 70%, bude nadměrná vlhkost automaticky odvedena větracím systémem.

Potřebná temperance vyžaduje provedení vnějšího kontaktního zateplení pro zajištění povrchových teplot stěn a stropu nad rosným bodem.

Světlá výška TB je celkem 3,8 m, z toho 2,8 m výšky náleží rozvodnám a 1,0 m výšky kabelovému prostoru pod rozvodnami. Světlá výška přístřešku pro cestující je 2,855 m. Světlá výška vstupu do přístřešku pro cestující je 2,294 m. Podchodná výška u přesahující konstrukce střechy na nástupišti je cca 2,90 m.

Architektonická koncepce technologických objektů a přístřešků na zastávkách je jednotná. V traťovém úseku Lípa n.D. – Vizovice je předpoklad použití jednotného konstrukčního systému, se sedlovými střechami se sklonem 30°. Celkové barevné řešení, použité materiály a design na zastávce Zádveřice jsou sjednoceny s VB a TB žst. Vizovice, tj. s přílehlou železniční stanicí.

Střecha TB je sedlová, nosná konstrukce je tvořená dřevěnými vazníky. Je odvětrána větracími vzduchovými mezerami.

Krytina je drážkovaná, se stojatou drážkou, z poplastovaného hliníkového plechu. Omítka na zateplovacím systému je jemně strukturní. Sokl je z hydroizolační stěrky. Dveře jsou hliníkové. Objekt má provedenu izolaci proti zemní vlhkosti.

Voda ze střechy je zachycena podokapními žlaby a svedena dešťovými svody. Tato voda je zasakována do vsakovací studny, vhodně situované v blízkosti objektu (na pozemku SŽ).

Před celým objektem, na straně vstupů, je sběrný dešťový žlábek, zaústěný do vsakovací studny.

SO 11-15-01 ŽST Vizovice, výpravní budova

Urbanistické řešení

Celkové urbanistické řešení a situování nové výpravní budovy (dále VB) vychází zejména z požadavku města Vizovice na umístění objektu do místa, kde stojí stávající VB v žst. Vizovice. Plánované umístění nové VB dle „Studie proveditelnosti“ blíže k centru města bylo prověřováno v několika variantních řešeních – vzhledem ke konfiguraci stávajícího terénu by nový objekt musel být umístěn v zářezu a cestující by museli překonávat značný výškový rozdíl schodištěm, nebo výtahem. Stavebně konstrukční řešení nového objektu bylo dosti složité (vysoká opěrná zeď) a prostorové podmínky byly velmi stísněné (hloubka objektu byla limitována stávajícím vodovodem). Zejména z těchto důvodů byla tato koncepce umístění nové VB zástupci města Vizovice zamítnuta.

Situování nového objektu VB a navazujícího objektu technologické budovy (TB) v prostoru stávajícího drážního objektu (VB) je limitováno novým návrhem kolejíště a navazujícího nástupiště, stávající obslužnou komunikací (zásobování líkérky Jelínek) a plánovanou investicí města – v těsné blízkosti je projektován nový dopravní terminál VHD, sloužící pro MHD, s parkovištěm pro cestující. Z těchto omezujících podmínek vychází půdorysná stopa nového objektu VB, včetně TB, ve tvaru protáhlého obdélníka o rozměrech 11,10 x 41,15 m, výška hřebene sedlové střechy (měřeno od +0,000) je 7,822 m.

Objekt je bezbariérově přístupný, nově navržené zpevněné plochy obíhají kolem celého objektu. Výškový rozdíl na přístupové cestě ze směru od budoucího dopravního terminálu je řešen schodištěm a rampou pro TP (do doby stavby dopravního terminálu). Další obslužná rampa (SZ budovy) se nachází v návaznosti na technologickou budovu a na WC pro cestující, které jsou na žádost města Vizovice řešeny jako samostatná část přístupná přímo z exteriéru.

Architektonické řešení

Architektonické řešení a vnější vzhled budovy VB (navazující na TB) byly v průběhu projektových prací řešeny ve dvou základních variantách – výsledná verze vychází z požadavků města Vizovice.

Jedná se o samostatně stojící jednopodlažní objekt, zastřešený sedlovou střechou, který je provozně a dispozičně rozdělen na dva dilatačně oddělené objekty:

- SO 11-15-01 Výpravní budova
- SO 11-15-02 Technologická budova

Architektonický výraz VB (objekt sloužící veřejnosti) je soudobý, moderní a je přizpůsoben charakteru okolních staveb. Část objektu je pohledově akcentována mechanicky odolným obkladem fasády, prolomením hmoty štítu orientovaným k budoucímu dopravnímu terminálu a doplněna o zastřešení orientované ke kolejišti (slouží jako krytý přístřešek pro cestující). Velkoplošné prosklení ve fasádě přichozím signalizuje hlavní vstup do čekárny. Fasády VB jsou doplněny orientačním systémem pro cestující a informačním panelem (součást samostatného objektu).

Sjednocujícím prvkem VB a TB je odstín fasády a střešní krytina. Sedlová střecha je doplněna o pultové vikýře, které slouží pro umístění vnějších jednotek klimatizace.

Materiálové řešení vychází z požadavku investora na použití mechanicky odolných bezúdržbových materiálů.

Stavební řešení

Při návrhu umístění výpravní budovy bylo zpracováno více variantních řešení. Jediným průchozím návrhem nakonec bylo umístění výpravní budovy z části na místě stávající výpravní budovy. K výpravní budově štítem přiléhá nově navržená technologická budova (SO 11-15-02). Z hlediska území musely být respektovány tyto situační podmínky – průjezd kamionů k likérce, slepá kolej s dynamickým zarážděním a výhled stavby autobusového terminálu města Vizovice.

S ohledem na stavebně technický stav a nevhodnost stávající výpravní budovy (dále VB) z hlediska nových požadavků pro výpravní budovu, bylo rozhodnuto o demolici stávající VB a výstavbě nové výpravní budovy.

Orientace VB je vedena potřebným akcentem k přístupu cestujících od centra města Vizovice. Její velikost je limitována výhledem stavby autobusového terminálu města Vizovice u výpravní budovy.

Objekt VB je jednopodlažní, se sedlovou střechou, šířky 11,1 m, délky 23,025 m a výšky v hřebeni 7,822 m nad úrovní podlahy objektu. Založení je na železobetonových pásových základech a pilotách.

Ve VB je umístěna osobní pokladna s denní místností pokladních a sociálním zázemím, nocležna se sociálním zázemím, sociální zázemí zaměstnanců s úklidem, technická místnost TZB, pracoviště pohotovostního výpravčího, čekárna s úklidem a dělená sociální zařízení pro muže a ženy, včetně imobilních, se samostatným přístupem z venkovní rampy (po dohodě s městem Vizovice, budou WC zpřístupněny pro cestující veřejnost celý den přes mincovníky a euroklíče).

Technické zařízení budovy zahrnuje zdravotně technické instalace, vzduchotechniku, vytápění, chlazení (klimatizaci), silnoproudou elektrotechniku vč. ochrany před bleskem, elektronické komunikace a měření a regulaci.

SO 11-15-02 ŽST Vizovice, technologická budova**Urbanistické řešení**

Celkové urbanistické řešení a situování nové technologické budovy (dále TB) vychází z umístění nové výpravní budovy, na kterou je TB přes dilataci přímo navázána. Situování nového objektu TB (a navazujícího objektu VB) v prostoru stávajícího drážního objektu (VB) je limitováno novým návrhem kolejiště a navazujícího nástupiště, stávající obslužnou komunikací (zásobování likérky Jelínek) a plánovanou investicí města – v těsné blízkosti navazujícího objektu VB je projektován nový dopravní terminál VHD, sloužící pro MHD, s parkovištěm pro cestující. Z těchto omezujících podmínek vychází půdorysná stopa nového objektu TB, včetně VB, ve tvaru protáhlého obdélníka o rozměrech 11,10 x 41,15 m, výška hřebene sedlové střechy (měřeno od +0,000) je 7,822 m.

Nově navržené rampy obíhají kolem převážné části objektu. Výškový rozdíl na straně obslužné komunikace k likérce je řešen schodišti (do doby stavby dopravního terminálu). Plocha před TB plynule navazuje na zpevněnou plochu u nástupiště.

Architektonické řešení

Architektonické řešení a vnější vzhled budovy TB (navazující na VB) byly v průběhu projektových prací řešeny ve dvou základních variantách – výsledná verze vychází z požadavků města Vizovice.

Jedná se o samostatně stojící jednopodlažní objekt, zastřešený sedlovou střechou, který je provozně a dispozičně rozdělen na dva dilatačně oddělené objekty:

- SO 11-15-01 Výpravní budova
- SO 11-15-02 Technologická budova

Architektonický výraz TB je podřízen jeho utilitární funkci a je členěn pouze vstupy do jednotlivých technologických místností. Sjednocujícím prvkem TB a VB je odstín fasády a střešní krytina. Sedlová střecha je doplněna o pultové vikýře, které slouží pro umístění vnějších jednotek klimatizace.

Materiálové řešení vychází z požadavku investora na použití mechanicky odolných bezúdržbových materiálů.

Stavební řešení

Při návrhu umístění technologické budovy (dále TB) bylo zpracováno více variantních řešení. Jediným průchozím návrhem nakonec bylo umístění technologické budovy na místě stávající výpravní budovy. K technologické budově štítem přiléhá nově navržená výpravní budova (SO 11-15-01). Umístění TB vůči VB upřednostnilo potřebný akcent VB k přístupu cestujících od centra města Vizovice.

Z hlediska území musely být respektovány tyto situační podmínky – průjezd kamionů k likérce, slepá kolej s dynamickým zarážděním, sousedící výpravní budova a výhled stavby terminálu veřejné hromadné dopravy (dále VHD) města Vizovice. Proto i řešení technologické budovy (a VB) bylo vedeno s ohledem na tyto podmínky.

S ohledem na stavebně technický stav a nevhodnost stávající výpravní budovy (dále VB) z hlediska nových požadavků pro technologickou budovu, bylo rozhodnuto o demolici stávající VB a výstavbě nové TB.

Objekt TB je jednopodlažní, se sedlovou střechou, šířky 11,1 m, délky 18,075 m a výšky v hřebeni 7,822 m nad úrovní ±0,000 objektu. Založení je na železobetonové základové jímce a pilotách. Pod TB je vytvořen průlezný kabelový prostor světlé výšky cca 1,5 m pro snadnější vedení a manipulaci s kabelovými vedeními.

V TB jsou umístěny trafokomory, tlumivka, rozvodna 22 kV Správy železnic, rozvodna 22 kV E.ON, místnost pro odpor, místnost DŘT, rozvodna NN, místnost zdrojů zab.zař., stavědlová ústředna zab.zař., technická místnost TZB a sdělovací místnost.

Technické zařízení budovy zahrnuje zdravotně technické instalace (odvod kondenzátu), vzduchotechniku, vytápění, chlazení (klimatizaci), silnoproudou elektrotechniku vč. ochrany před bleskem, elektronické komunikace a měření a regulaci.

D.2.2.1.28	SO 06-15-07	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 10,410
D.2.2.1.29	SO 06-15-08	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 10,675
D.2.2.1.30	SO 06-15-09	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 11,495
D.2.2.1.31	SO 06-15-10	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 11,927
D.2.2.1.32	SO 06-15-11	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 12,291
D.2.2.1.33	SO 06-15-12	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 12,901
D.2.2.1.34	SO 06-15-13	T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 14,025
D.2.2.1.37	SO 08-15-03	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 15,929
D.2.2.1.38	SO 08-15-04	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 16,520
D.2.2.1.39	SO 08-15-05	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 17,432
D.2.2.1.40	SO 08-15-06	T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 17,660
D.2.2.1.45	SO 10-15-02	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 18,872
D.2.2.1.46	SO 10-15-03	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 20,454
D.2.2.1.47	SO 10-15-04	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,003
D.2.2.1.48	SO 10-15-05	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,260
D.2.2.1.49	SO 10-15-06	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,700
D.2.2.1.50	SO 10-15-07	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 22,190
D.2.2.1.51	SO 10-15-08	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,200
D.2.2.1.52	SO 10-15-09	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,500
D.2.2.1.53	SO 10-15-10	T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,755
D.2.2.1.56	SO 11-15-03	ŽST Vizovice, RD v km 24,735

Pro umístění nového přejezdového ZZ jsou u přejezdů navrženy releové domky (RD). Celkem 32ks.

Releový domek bude betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt. Půdorysné rozměry jsou ve většině případů 3,16 x 2,66 m. Některé objekty bylo, s ohledem na druh umísťované zabezpečovací techniky a ostatní vnější podmínky, nutné půdorysně zvětšit; jmenovitě se jedná o SO02-15-06 a SO04-15-04 – zde jsou půdorysné rozměry 3,36 x 3,36 m, dále SO02-15-08 šířky 3,36 m a délky 4,36 m, a nakonec SO06-15-10 o rozměrech 4,36 x 2,66 m. Světlná výška místností bude 2,8m. Prefabrikát domku bude uložen na betonových základových pasech. Střecha domku bude plochá nebo sedlová dle lokality. Pohledově bude sjednocena s okolními objekty. Dešťové vody budou svedeny pomocí okapů a chrličů na terén za objektem. Vnitřní prostředí objektu bude nuceně větráno. Objekt bude opatřen ochranou před bleskem. Objekty RD se liší pouze orientací a tvarem střechy. Z hlediska nákladů pak osazením do terénu – výkopy/zásypy a délkou přístupového chodníku. Domky budou jednotně vybaveny centrálním řídicím systémem, který bude zabezpečovat veškeré funkce technologického objektu (větší vnitřní rozvodnice-dvoupólové jištění všech prvků, elektroinstalace - vypínače, zásuvky, zářivka, přímotop, ventilátor, zabezpečovací zařízení). Řídicí systém, hromosvod a obvodové uzemnění jsou součástí příslušného provozního souboru zabezpečovacího zařízení.

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

Přístřešky pro cestující

Jedná se o ocelové lehké přístřešky, jejichž architektonické řešení je jednotné pro celou trať Otrokovice-Vizovice. Vzhledem k tomu, že v některých zastávkách navazují přístřešky na protihlukovou stěnu, je architektonické řešení těchto objektů provázáno. Stěny přístřešků jsou navrženy z kombinace skleněných částí se sítotiskem (bočních stěn) a plných částí (zadní stěny). Plná stěna je navržena ze stejného materiálu jako protihlukové absorpční panely, přičemž grafické motivy na stěně navazují na grafiku v přístřešku. Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. Spodní líc střechy je tvořen podhledem, do nějž budou zakomponovány svítidla a další instalace.

Střecha bude pultová. Dešťové vody ze střechy dle místních podmínek budou odvedeny stojkami zastřešení. Přístřešek bude vybaven umělým osvětlením. Přístřešek bude také vybaven lavicemi a odpadkovými koši na tříděný odpad. Na přístřešky nebudou z estetických důvodů umístěny nápisy zastávek, které budou řešeny samostatně v rámci orientačního systému zastávky SO nástupiště. Minimální podchodná výška u přístřešku je 2,5 m.

Rozdílné velikosti přístřešků jsou určeny na základě špičkové frekvence cestujících, počtů nástupišť a okolním podmínkám každé ze zastávek.

SO 06-15-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístřešky pro cestující

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na zastávce zřízen jeden jednostranný přístřešek. Jedná se o jednokolejnou trať, přístřešek je využíván pro oba směry trati. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 10x1,8m.

SO 06-15-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, přístřešky pro cestující

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na zastávce zřízen jeden jednostranný přístřešek. Jedná se o jednokolejnou trať, přístřešek je využíván pro oba směry trati. Zastávka je řešena z důvodu mimoúrovňového křížení silniční komunikace s tratí v zářezu. Přístřešek bude opticky zapuštěn v opěrné stěně. Komplexní pohledové řešení zastávky bude řešeno nástěnnými panely s grafikou použitou na PhS v rámci stavby. Panely budou použity na opěrné stěně v délce zastávky, na přístřešku a na nové sousední technologické budově. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 16x 2,8m.

SO 06-15-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, přístřešky pro cestující

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na zastávce zřízen jeden jednostranný přístřešek. Jedná se o jednokolejnou trať, přístřešek je využíván pro oba směry trati. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 8x1,8m.

SO 08-15-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, přístřešek pro cestující

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude zřízen jednostranný přístřešek. Dle špičkové nástupní frekvence za 5 minut (výhled 2047) bude 5 osob do jednoho vlaku. Proto byly navrženy půdorysné rozměry 1,80/4,0m.

SO 09-15-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, přístřešky pro cestující

Z frekvence cestujících vychází jeden menší přístřešek na poloostrovním nástupišti a prodloužený přístřešek na vnějším nástupišti.

Velikost přístřešku na vnějším nástupišti je 5,10x1,80m. Na poloostrovním nástupišti bude přístřešek o velikosti 10,20x1,80m. Výška přístřešku je 3,0 m. Přístřešky budou opatřeny pultovou střechou a dešťové vody budou svedeny do vsakovacích jímek, popřípadě na terén. Základové konstrukce přístřešku budou tvořeny betonovými pasy

Drobná architektura a oplocení**SO 06-15-14 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, oplocení**

Km 11,0 – 11,114

Stávající stav: drátěný plot, dl. 82m, v=2m

Nový stav: drátěný plot, dl. 82m, v=2m

č. parcely, kat. území: 3628/3, Zlín

Km 11,125 – 11,394

Stávající stav: drátěný plot, dl. 393m, v=2m

Nový stav: drátěný plot, dl. 277m, v=2m

č. parcely, kat. území: 3629, Zlín

Km 11,409 – 11,942

Stávající stav: drátěný plot, dl. 756m, v=1,5-2m

Nový stav: drátěný plot, dl. 226m v=1,5-2m

č. parcely, kat. území: 3630, Zlín

Km 12,855 – 13,021

Stávající stav: drátěný plot, dl. 167m, v=2m

nový stav: drátěný plot, dl. 167m, v=2m

č. parcely, kat. území: 3233/10, Zlín

Km 13,061 – 13,397

Stávající stav: drátěný plot, dl. 240m, v=2m

Nový stav: drátěný plot, dl. 240m, v=2m

č. parcely, kat. území: 4032/1, Zlín

Km 13,710 – 13,900

Stávající stav: drátěný plot, dl. 233m, v=2m, demolice bez náhrady

č. parcely, kat. území: 1567/1, Přiluky u Zlína

SO 08-15-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, oplocení

Úprava oplocení v km 16,975 (parc.č. 1205, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení. Celková délka oplocení je 30 m. Stáv. oplocení z drátěného pletiva v délce 35 m bude odstraněno. V rámci této stavby bude provedeno přeložení stávajících 2 ks billboardů.

Úprava oplocení v km 16,750 (parc.č. 1180/1, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení. Celková délka oplocení je 23 m. Stáv. oplocení z drátěného pletiva v délce 21 m bude odstraněno.

Úprava oplocení v km 16,450 (parc.č. 1103, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení a bude navazovat na objekt PHS. Celková délka oplocení je 13,5 m. Stáv. oplocení z drátěného pletiva v délce 29 m bude odstraněno.

Oplocení v km 16,475 (parc.č. 1106, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navrženo z plotových rámu s drátěným pletivem, výšky 1,1 m, pozinkovaných, poplastovaných do ocelových sloupků včetně brány a branky. Stávající oplocení z betonové podezdívky s rámy s drátěnou výplní do ocelových sloupků v délce 30 m bude odstraněno. V rámci této stavby bude provedena přeložka stávající skříně s HUP.

Oplocení v km 16,425 (parc.č. 1098, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navrženo z plotových rámu s drátěným pletivem, výšky 1,0 m, pozinkovaných, poplastovaných do ocelových sloupků včetně brány a

branky. Stávající oplocení z betonové podezdívky s rámy s drátěnou výplní do ocelových sloupků v délce 17 m bude odstraněno. V rámci této stavby bude provedena přeložka stávající skříně s HUP.

Úprava oplocení v km 16,400 (parc.č. 1096, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena v návaznosti na úpravu nové komunikace – bude provedena jen výšková úprava vstupní branky a vjezdové brány.

Oplocení v km 16,325 (parc.č. 1081, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navrženo z plotových ráků s drátěným pletivem, výšky 1,0 m, pozinkovaných, poplastovaných do ocelových sloupků včetně brány a branky, celková délka plotu je 27,2 m. Stávající oplocení z betonové podezdívky s rámy s drátěnou výplní do ocelových sloupků v délce 28 m bude odstraněno. V rámci této stavby bude provedena přeložka stávající skříně s HUP.

Úprava oplocení v km 16,125 (parc.č. 1043, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena v návaznosti na provedení obratiště na konci nové komunikace, stávající plot z drátěného pletiva v délce 32 m bude odstraněno, stávající část oplocení z ocelových profil 30/30 včetně výplně v délce cca 3,5 m bude odstraněno, bude provedeno přeložení skříně s HUP. Nový plot bude navržen z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení. Celková délka oplocení je cca 30m.

SO 09-15-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, oplocení

Výstavbou protihlukových stěn SO 09-33-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 17,890 - 18,543 a SO 09-33-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 18,585 - 18,870 dojde k zásahu do stávajících oplocení zahrad a přilehlých pozemků.

Stávající oplocení je většinou drátěné pozinkované výšky 2,0 do ocelových sloupků, většinou bez podezdívky či podhrabových desek.

Protihlukové stěny většinou nahradí oplocení, proto většinou dojde k úpravě napojení bočních oplocení mezi zahradami na protihlukovou stěnu ukončující pozemek před kolejíštěm.

Délka sneseného oplocení: 660,5 bm

Délka nového oplocení: 72,5 bm

Součástí objektu bude i úprava oplocení kolem překladiště firmy METRANS. Kde se snese stávající drátěné oplocení v km 17,680 až 18,050. Stávající oplocení je tvořeno drátěným pletivem, ocelovými a betonovými sloupky do patek. Ve vrchní části oplocení je natažen ostnatý drát.

Oplocení bude nahrazeno novou konstrukcí.

Délka sneseného oplocení: 532,10 bm

Délka nového oplocení: 533,10 bm

U stávajícího oplocení, které bude ponecháno, bude provedena úprava v místech nových trakčních podpor. Jedná se o pozice u trakčních podpor TR31, 22A, 22, N1 a 16A.

SO 09-15-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava oplocení METRANS

SO 10-15-11 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, oplocení

V km 19,1 následkem úprav železničního spodku a svršku je zasaženo oplocení z drátěného pletiva výšky 2,0 m do ocelových sloupků, na pozemku dráhy, parc.č. 744/3, kú Lípa nad Dřevnicí, které bude odstraněno v dl. cca 76 m.

Dále bude odstraněno oplocení u přejezdu v km 21,0 (parc.č. 807 a 801 kú Zádveřice) a 21,3 (parc.č. 746 a 747, kú Zádveřice) – oplocení je z drátěného pletiva výšky 1,5 m do ocelových sloupků, v návaznosti na nové úpravy přejezdu a přilehlé komunikace.

Parc.č. 807, kú Zádveřice odstranění oplocení v dl. 33 m. Parc.č. 801, kú Zádveřice – odstranění oplocení v dl. cca 14 m. Parc.č. 746 a 747, kú Zádveřice – odstranění oplocení v dl. 13,5 m.

U přejezdu v km 21,7 bude provedeno odstranění části stáv. oplocení – betonová podezdívka s ocelovou výplní v=1,0 m, dl. 24 m (parc.č. 289 a 256/1, kú Zádveřice) v návaznosti na novou úpravu přejezdu a přilehlé komunikace.

Nové oplocení v km 19,1 je navrženo z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 2,0 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení.

Celková délka oplocení je 76 m.

Nové oplocení u přejezdu v km 21,0 a 21,3 je navrženo z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení.

Celková délka oplocení je 33 m – parc.č. 807.

Celková délka oplocení je 14 m + vjezdová brána š=4,0 m – parc.č. 801.

Celková délka oplocení je 11 m + vjezdová brána š=4,0 m – parc.č. 746 a 747.

Nové oplocení u přejezdu v km 21,7 je navrženo z betonové podezdívky s ocelovou výplní, která je umístěna v rozšířené krajnici komunikace.

Celková délka oplocení je 19,4 m.

SO 11-15-04 ŽST Vizovice, oplocení

Odstranění stávajícího oplocení (drátěné pletivo+ocelové sloupky, v=1,5 a 2,0 m) bude řešeno v rámci SO 11-16-01.

Nové oplocení v km 24,7 (parc.č. 5380, kú Vizovice) je navrženo z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 2,0 m nad UT.

Celková délka oplocení je 29 m.

Nové oplocení v km 24,5 (parc.č. 5380, kú Vizovice, oplocení vlečky Milana Křupala) je navrženo z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 2,0 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení.

Celková délka oplocení je 155 m.

TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

Trakční vedení SŽ

SO 06-01-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, trakční vedení

V traťovém úseku budou použity TP typu DS, kotevní BP. V místech uchycení TP na opěrných zdech (km 12,426 – 12,995) budou použity podpěry typu TS. Projektantem opěrné zdi budou na opěrné zdi nachystány svorníkové koše pro uchycení podpěr.

Sestava TV je rozdělena do pěti plně kompenzovaných kotevních úseků TV, kotvení 1:2. Trakční vedení bude zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách. Sestava TV: 100mm² Cu + 50 mm² Bz.

Křížení s el. linkami venkovního vedení se v dotčeném úseku nenachází.

SO 07-01-01 Výh. Zlín-Přiluky, trakční vedení

SO 07-01-03 Výh. Zlín-Přiluky, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV

Trakční vedení ve výhybně Zlín-Přiluky bude provedeno podle vzorové sestavy „S“ pro elektrizaci tratí SŽ proudovou soustavou 25kV 50HZ, TN-C, tj. obě nové koleje budou elektrizovány hlavní sestavou, svislým řetězovkové vedení bez přídatného lana s tahem v NL a troleji 10kN (trolej 100 mm² Cu, nosné lano 50 mm² Bz).

Výška trolejového drátu bude navržena 560cm nad TK a základní výška sestavy trakčního vedení 150 cm.

Stožáry budou dle možnosti individuální (typu DS), v případech konfigurace nového terénu a pro zajištění viditelnosti nových návěstidel v provedení ocelové trubkové stožáry bránové se závěsy typu SIK.

Osvětlení na stožárech TV bude na obou zhlavích na stožáru u výhybky.

Odpojovač pro připojení transformátoru pro napájení zabezpečovacího (číslo 118) bude osazen na stožáru č. 4.

SO 08-01-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakčního vedení v traťovém úseku Výhybny Zlín Přiluky - Lípa nad Dřevnicí od nového elektrického dělení v km 15,864 do nového elektrického dělení v km 17,603. Předložené situování trakčních podpěr, sjízdnost a schéma napájení a dělení bylo schváleno.

Základy se svorníky či svorníkovým košem pro upevnění podpěr TV č. 13 a 14 jsou navrženy a vykázány v rámci objektu opěrné zdi SO 08-19-51. Podpěry TV jsou obsaženy v SO TV.

Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV č. 11 jsou navrženy a vykázány v rámci objektu opěrné zdi SO 08-19-54. Podpěry TV jsou obsaženy v protihlukové zdi v SO 08-33-06.

Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV č. 12 jsou navrženy a vykázány v rámci objektu opěrné zdi SO 08-19-51. Podpěry TV jsou obsaženy v protihlukové zdi v SO 08-33-06.

Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV č. 15 jsou navrženy a vykázány v rámci objektu opěrné zdi SO 08-19-51. Podpěry TV jsou obsaženy v protihlukové zdi v SO 08-33-04.

Trakční vedení u podpěr č. 17, 18 a 19 je uchyceno na podpěry protihlukové zdi. Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV (včetně podpěr TV) jsou navrženy a vykázány v rámci objektu v protihlukové zdi v SO 08-33-04.

Přídavné lano není navrženo.

Stožár č. 6 je osazen mechanickou zábranou.

SO 08-01-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zavěšení kabelu 22kV

Kabelové vedení 22kV se mimo kabelovod v oblasti zastávky Želechovice umístí na podpěry trakčního vedení. Přesné umístění (km) se upřesní na poradě silnoproudu v rámci objektu SO 08-12-01 T.ú. Zlín – Přiluky – Lípa nad Dřevnicí, kabelový rozvod 22kV.

SO 09-01-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakčního vedení v ŽST. Lípě nad Dřevnicí od nového elektrického dělení v km 17,603 do nového elektrického dělení v km 18,988 ve směru na Vizovice. Předložené situování trakčních podpěr, sjízdnost a schéma napájení a dělení bylo schváleno. Rozsah zatrolejování je určen na základě dopravní technologie zpracované pro tuto stavbu.

Vzhledem k tomu, že část trakčního vedení firmy Metrans a.s. (SO 09-01-05) je zavěšeno na trakčním vedení v tomto objektu, tak jsou závěsy trakčního vedení navrženy na otočných konzolách nebo SIK.

Ve schématu napájení a dělení jsou sekce rozdělené:

Zatrolejovány bude hlavní kolej č. 1 (1a a 1b) a samostatně odpojitelné koleje č. 2 (2a, 2c a 2d), 3, 4 (4a a 4c), 106 a 108.

TV koleje č. 1 (1a a 1b) – 100Cu + 50Bu

TV koleje č. 2 (2a, 2c a 2d), 3, 4 (4a a 4c) a spojek – 80Cu + 50Bz

U stožárů č. 8, 10 a 12, které jsou situovány na vnější straně koleje č. 4a je zpevněná plocha. Z hlediska dopravní technologie kolej č. 4a neslouží k nakládce. U těchto stožárů se zhotoví mechanická ochrana proti najetí vozidla.

Obcházecí vedení je v celé stanici vedeno po lichých stožárech.

U stožárů, které jsou v kolizi se stávajícím oplocením, se provede úprava oplocení, která je zahrnuta v SO 09-15-03.

Trakční vedení u podpěry č. 11 je uchyceno na podpěru protihlukové zdi. Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV (včetně podpěr TV) je navržen a vykázán v rámci objektu v protihlukové zdi v SO 09-16-03.

Přídavné lano není navrženo.

SO 09-01-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV

Projektant seznámil přítomné s umístěním a se způsobem návrhu připojení transformovny na TV. Dálkově ovládaný odpojovač 118 je umístěn na stožáru č. N2, na kterém je umístěn napájecí převěs. Odpojovač č. 118 je připojen přes odpojovače č. 4, 5, 6, 7 na TV a přes č. 9 na obcházecí vedení. Stožár č. N2 je vybaven svodičem přepětí, kabelovou koncovkou a kabelem s ochranným krytem. Kabelová koncovka a kabel jsou předmětem stavebního objektu SO 09-13-02. Toto zařízení je navrženo pro napájení zabezpečovacího zařízení popřípadě jiných zařízení z TV a je umístěn v domku cca 2 x 2 m vzdálen cca 10 m od stožáru č. N2 ve směru na Zlín.

SO 09-01-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení METRANS

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakční vedení v ŽST. Lípě nad Dřevnicí nad kolejích č. 121, 122, 106, 108 a 106a firmy METRANS a.s. Předložené situování trakčních podpěr, sjízdnost a schéma napájení a dělení bylo schváleno. Rozsah zatrolejování je určen na základě dopravní technologie zpracované pro tuto stavbu.

Vzhledem k tomu, že část trakčního vedení firmy Metrans a.s. je zavěšeno na trakčním vedení v majetku SŽ s.o. (SO 09-01-01), tak jsou závěsy trakčního vedení navrženy na otočných konzolách nebo SIK.

Ve schématu napájení a dělení jsou sekce rozdělené:

Všechny níže uvedené koleje jsou obsaženy v jedné sekci.

Částečně budou zatrolejované koleje č. 121 a 122 od km č. 0,101 (6m od brány č. 46B-46C směrem na Vizovice)

Koleje č. 106, 108, 106a a 106b.

U stožárů č. S1 a S2, které jsou v kolizi se stávajícím oplocením, se provede úprava oplocení, která je zahrnuta v SO 09-15-05.

V ostatních případech u stožárů TV, které jsou v kolizi se stávajícím oplocením, se provede úprava oplocení, která je zahrnuta v SO 09-15-03.

SO 09-01-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, připojení spínací stanice na TV METRANS

Spínací stanice slouží k oddělení systémů SŽ s.o. a METRANS a.s.

Z nové budovy spínací stanice bude kabelově vyveden napáječ č. s1 pro napájení kolejí firmy METRANS; kabely se ukončí na stožáru č. S1, kde je přes odpojovač č. S108 připojen na trakční vedení koleje č. 108.

Dále bude z nové budovy spínací stanice kabelově vyveden napáječ č. s2 pro napájení kolejí firmy METRANS; kabely se ukončí na stožáru č. S2, dále pokračují po venkovním vzdušném vedení 1 x 120Cu s ukončením na stožáru č. N2, kde je připojen přes napájecí převěs do kolejí č. 1, 2, 3 a 4. Kontejnery, které jsou umístěné v areálu METRANS, je nutné umístit na bezpečnou vzdálenost minimálně 7 metrů od vodiče.

Vývody napáječů z SpS jsou navrženy novými 2 paralelními kabely pro každý napáječ 28/50kV, 240mm². Z nové budovy spínací stanice (rozvaděče) bude kabelově vyvedeno ochranné vedení (2 x lano 70 mm² Cu v jedné chráničce PEG 110), které je přímo připojeno na kolej č. 108.

SO 10-01-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakčního vedení v traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice od nového elektrického dělení v km 19,000 do nového elektrického dělení v km 24,180. Předložené situování trakčních podpěr a schéma napájení a dělení bylo schváleno.

Stožáry nosné, včetně pevných bodů jsou navrženy typu DS, stožáry kotevní a výztužné v děleních jsou typu BP.

Přídavné lano není navrženo.

Pod stávajícím nadjezdem v km 19,273 je navržen průběh trolejového vedení se sníženou výškou sestavy, výška troleje bude 5,50m nad TK.

Trolejové vedení, včetně polohy stožárů, respektuje stávající linky vn, které se neupravují.

SO 11-01-01 ŽST Vizovice, trakční vedení

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakčního vedení v železniční stanici Vizovice od nového elektrického dělení v km 24,180 do konce úseku v km 24,781 (ukončení koleje č. 1 zarážedlem). Předložené situování trakčních podpěr, sjízdnost a schéma napájení a dělení bylo schváleno. Rozsah zatrolejování je určen na základě dopravní technologie zpracované pro tuto stavbu.

Stožár č. 6 se nachází v blízkosti opěrné zídky, budované v rámci cizí stavby. Tato zídka bude obcházet základ stožáru.

Stožár č. 6A se nachází v nástupišti. Jeho poloha byla podle požadavku architekta zkoordinována s polohou zastřešení. Rovněž poloha stožáru č. 8 je zkoordinována s přístupovou cestou na nástupiště.

Na základě dohody správce a investora bylo zrušeno obcházecí vedení.

Na branách 7-8, 9-10 a 11-12, které vedou nad nástupišti, budou navrženy závěsy SIK.

Přídavné lano není navrženo.

Stožáry č. 10, 12, 12A a 14 budou osazeny mechanickou zábranou, protože se nacházejí v blízkosti komunikace (není zde svodidlo).

SO 11-01-04 ŽST Vizovice, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV

Trafo stanice pro napájení zabezpečovacího zařízení bude napájena přímo z koleje č. 1 prostřednictvím odpojovače č. 118 na stožáru č. 2. Součástí tohoto objektu bude vystrojení stožáru pro kabelové vedení včetně pojistky a svodiče přepětí a odpojovač se svodem. Vlastní kabelové vedení součástí objektu není.

Trakční vedení DSZO

Proudová soustava	IT 660 V DC.
Provozní napětí	600 V
Výška troleje v místě závěsu	5,8 m
Krajní případy teplotní	-25° C – + 40° C
Izolace proti zemi	dvojitá
Tah v troleji	98 MPa
Průřez troleje	2x Cu 100 mm ²
Průřez nosných lan	nerez Fe 25, 35, 50 mm ²
Max. namáhání	1/4 pevnosti
Závěs troleje	pružný a prostý
Stožáry	ocelové trubkové
Ochrana proti přepětí	růžkovými bleskojistkami, svodiči přepětí
Ochrana před NDN	neživ.části – dvojitou izolací, živ. částí – polohou

SO 06-01-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava trolejbusového vedení DSZO - ul.Dlouhá

Z důvodu celkové přestavby žel. mostu dochází k úpravě trolejového vedení DSZO. Most bude nahrazen konstrukcí s větší světlou výškou, pod kterou bude trolejové vedení zavěšeno ve výšce 5,25 m. Vybudovány budou 4 ks nových trakčních stožárů typu C a D. Celková délka stop nového vedení 2x Cu 100 mm² činí 250 m. Úsekové dělení bude rekonstruováno, bez vlivu na energetickou bilanci. S využitím provizorních stožárů bude provoz trolejbusů zachován i během stavby mostu.

SO 06-01-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava trolejbusového vedení DSZO - ul.Podvesná XVII

V návaznosti na výstavbu MÚK Podvesná dochází k zásadní úpravě trolejového vedení DSZO. V celém rozsahu úprav ul. Podvesné XVII jsou navrženy nové trakční stožáry v celkovém počtu 36 ks převážně typu C a D, mezi kterými jsou navrženy příčné řetězovkové převěsy. Úpravami prochází také trolejová stopa z havarijního výjezdu z vozovny DSZO. Zpracovány jsou varianty pro napojení jak na stavbu „Obchvat Zálešné“, tak na stáv. stav. Nové vedení 2x Cu 100 mm² dosahuje délky stop 1246 m. Dojde k úpravě napájecích bodů a úsekového dělení, beze změny energetické bilance. Během výstavby MÚK bude trolejově zachován průjezd z havarijního výjezdu DSZO.

Ohřev výměn - EOv

SO 07-06-01 Výh. Zlín-Přiluky, EOv

V rámci tohoto SO bude řešeno EOv na dvou výhybkách umístěných na výhybně. Napájení výhybek s celkovým příkonem cca 13kW bude provedeno z rozvaděče REOV, který bude napájen z trafostanice 22/0,4kV umístěné v technologické budově na výhybně. Rozvaděč bude zařazen do DD TSŽ.

SO 09-06-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, EOv

V rámci tohoto SO bude zřízen nový elektrický ohřev na celkem 15ks výhybek s celkovým příkonem EOv cca 132kW. Napájení EOv bude zajištěno z celkem 3ks rozvaděčů REOV rozmístěných v kolejišti, které budou napájeny z trafostanice 22/0,4kV umístěné v nové výpravní budově. Rozvaděče budou zařazeny do DD TSŽ.

SO 11-06-01 ŽST Vizovice, EOv

V rámci tohoto SO bude zřízen nový elektrický ohřev na celkem 5ks výhybek s celkovým příkonem EOv cca 30kW. Napájení EOv bude zajištěno jednoho rozvaděče REOV, který bude napájen z trafostanice 22/0,4kV umístěné v nové výpravní budově. Rozvaděč bude zařazen do DD TSŽ.

Rozvody VN/NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**SO 06-06-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Dlouhá, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

SO 06-06-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Podvesná, rozvody nn a osvětlení

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

SO 06-06-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Přiluky, rozvody nn a osvětlení

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Rozvodna nn bude napájena přípojkou nn (SO 06-06-04) z trafostanice 22/0,4kV umístěné na výh. Zlín-Přiluky. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Rovněž bude řešen hlavní rozvaděč RH v rozvodně nn. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

SO 06-06-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Přiluky, přípojka nn

Pro potřeby napájení zastávky Zlín-Přiluky bude z technologické budovy ve výhybně Přiluky zřízena nová přípojka nn. Přípojka bude ukončena v rozvaděči RH v rozvodně nn na zastávce.

SO 06-06-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přípojky nn pro PZS

V traťovém úseku Zlín střed - Zlín-Přiluky budou přejezdy napájeny pomocí přípojky nn vždy z nejbližší zastávky/stanice. Přejezdy budou napojeny za sebou smyčkovane u každého přejezdu bude zřízena kabelová skříň R-PZS s možností připojení náhradního zdroje napájení a bude vybavena přepětovou ochranou.

SO 06-12-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, kabelový rozvod 22kV

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV Zlín střed a TS 22/0,4kV umístěné ve výh. Zlín-Přiluky. Kabel bude realizován převážně jako zemní uložený v betonových žlábech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice TS 22/0,4kV na zast. Zlín-Dlouhá a zast. Zlín-Podvesná.

SO 07-06-02 Výh. Zlín-Přiluky, rozvody nn a osvětlení

V rámci tohoto SO bude řešeno osvětlení obou zhlaví výhybny. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na stožárech trakčního vedení. Napájení bude provedeno z rozvaděčů RO umístěných na zast. Zlín-Přiluky a v technologické budově ve výhybně. Rozvaděče osvětlení RO jsou začleněny do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

SO 07-06-03 Výh. Zlín-Přiluky, DOÚO

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY. Ovládací pult pro odpojovače bude umístěn v místnosti DŘT v nové technologické budově.

SO 08-06-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, rozvody nn a osvětlení

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6 m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

SO 08-06-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přípojky nn pro PZS

V traťovém úseku Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí budou přejezdy napájeny pomocí přípojky nn vždy z nejbližší zastávky/stanice. Přejezdy budou napojeny za sebou smyčkovane u každého přejezdu, bude zřízena kabelová skříň R-PZS s možností připojení náhradního zdroje napájení a bude vybavena přepětovou ochranou.

SO 08-12-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, kabelový rozvod 22kV

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV ve výh. Zlín-Přiluky a TS 22/0,4kV umístěné v Lípa nad Dřevnicí. Kabel bude realizován převážně jako zemní uložený v betonových žlabech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice TS 22/0,4kV na zast. Želechovice nad Dřevnicí.

SO 09-06-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, venkovní osvětlení

Předmětem tohoto SO je nové venkovního osvětlení stanice. Nové osvětlení bude realizováno pomocí LED svítidel upevněných na trakčních stožárech. Na zhlavích budou instalovány sklopné stožáry o výšce do 12m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

SO 09-06-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, osvětlení nástupišť

Osvětlení nástupišť bude provedeno pomocí 6m sklopných stožárů se svítidly typu LED. Osvětlení bude rozděleno do několika samostatných větví a napájeno z rozvaděče RO. Rozvaděč RO bude společný pro venkovní osvětlení i osvětlení nástupišť. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTs.

SO 09-06-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, rozvody nn

V rámci kabelových rozvodů bude na každé nástupiště umístěna kabelová skříň pro všeobecné použití, která bude napájena z rozvaděče RH. Dále budou řešeny rozvody nn pro napájení spínací stanice a dále budou řešeny rozvody nn mezi TS 25/0,4kV a rozvodnou nn.

SO 09-06-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, DOÚO

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY. Ovládací pult pro odpojovače bude umístěn v místnosti DŘT v nové výpravní budově.

SO 09-06-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, přeložky silnoproudých rozvodů

Vybrané kabely a zařízení dotčené stavbou budou v předstihu přeloženy mimo stavební úpravy popřípadě zabezpečeny proti poškození.

SO 09-06-07 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava rozvodů nn a osvětlení METRANS

V rámci tohoto stavebního objektu bude nasvětleno kolejiště vlečky Metrans v rozsahu kolejových úprav, nebude nasvětlen výběh koleje do nákladíště ale pouze část po poslední výhybku. Osvětlení bude provedeno pomocí 12m sklopných stožárů. Nově bude instalováno 8ks sklopných stožárů Svítidla budou použita typu LED. Rozvaděč osvětlení RO-M bude napojen z přilehlé haly fy. Metrans ze stávajících rozvodů nn.

SO 10-06-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, rozvody nn a osvětlení

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

SO 10-06-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přípojky nn pro PZS

V traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice budou přejezdy napájeny pomocí přípojky nn vždy z nejbližší zastávky/stanice. Přejezdy budou napojeny za sebou smyčkováně u každého přejezdu bude zřízena kabelová skříň R-PZS s možností připojení náhradního zdroje napájení a bude vybavena přepětovou ochranou.

SO 10-12-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, kabelový rozvod 22kV

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV Lípa nad Dřevnicí a TS 22/0,4kV umístěné v žst. Vizovice. Kabel bude realizován převážně jako zemní uložený v betonových žlabech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice TS 22/0,4kV na zast. Zádveřice.

SO 11-06-02 ŽST Vizovice, venkovní osvětlení

Předmětem tohoto SO je nové venkovního osvětlení stanice. Nové osvětlení bude realizováno pomocí LED svítidel upevněných na trakčních stožárech. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

SO 11-06-03 ŽST Vizovice, osvětlení nástupišť

Osvětlení nástupišť bude provedeno pomocí 6m sklopných stožárů se svítidly typu LED. Osvětlení bude rozděleno do několika samostatných větví a napájeno z rozvaděče RO. Rozvaděč RO bude společný pro venkovní osvětlení i osvětlení nástupišť. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTs.

SO 11-06-04 ŽST Vizovice, rozvody nn

V rámci kabelových rozvodů nn budou ve stanici umístěny 3ks zásuvkových stojanů. Napájení stojanů bude z rozvodny nn ve výpravní budově. Dále budou řešeny kabelové rozvody mezi trafostanicí 25/0,4kV a rozvodnou nn.

SO 11-06-05 ŽST Vizovice, DOÚO

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pult pro odpojovače bude umístěn v místnosti DŘT v nové výpravní budově.

SO 11-06-06 ŽST Vizovice, přeložky silnoproudých rozvodů

Vybrané kabely a zařízení dotčené stavbou budou v předstihu přeloženy mimo stavební úpravy popřípadě zabezpečeny proti poškození.

Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 06-01-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 07-01-02 Výh. Zlín-Přiluky, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 08-01-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 09-01-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 09-01-07 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ukolejnění kovových konstrukcí METRANS

SO 10-01-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ukolejnění kovových konstrukcí

SO 11-01-02 ŽST Vizovice, ukolejnění kovových konstrukcí

Stavební objekty ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV). Ukolejnění se provede v souladu s požadavky norem ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 ed. 2 a ČSN EN 50 122-2 ed. 2. Ukolejnění trakčních podpěr a kovových konstrukcí je navrženo individuální, v místech s kolejovými obvody pomocí opakovatelných průrazek, v místech s počítači náprav bude použito přímé ukolejnění. V místech, kde budou trakční podpěry situovány na opěrných zdech, budou tyto zdi mezi podpěrami TV rozděleny (dilatovány) a to tak, aby mohla být každá trakční podpěra ukolejňena samostatně. Pokud takové rozdělení nebude možné, bude použito skupinového ukolejnění. Skupinové ukolejnění bude použito i pro ukolejnění konzol TV tunelu. V částech bez kolejových obvodů budou zřízeny příčné kolejové propojky ve vzdálenostech po 300m. Podélná kolejová propojení budou součástí kolejového řešení.

Vnější uzemnění

SO 06-06-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, uzemnění TS 22/0,4kV v km 11,250

SO 06-06-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, uzemnění TS 22/0,4kV v km 12,725

SO 07-06-04 Výh. Zlín-Přiluky, uzemnění technologické budovy

SO 08-06-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, uzemnění TS 22/0,4kV v km 16,720

SO 09-06-08 ŽST Lípa nad Dřevnicí, uzemnění TS 22/0,4kV

SO 10-06-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, uzemnění TS 22/0,4kV v km 21,650

SO 11-06-07 ŽST Vizovice, uzemnění technologické budovy

Uzemňovací soustava bude vybudována v prostorách okolo jednotlivých budov a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách. Zároveň bude sloužit jako pracovní uzemnění pro střed transformátorů 22/0,4kV a pro uzemnění hromosvodu.

Uzemňovací síť trafostanice 22/0,4kV musí splnit hodnotu minimálního přechodového odporu 2Ω a bude provedena páskem FeZn 30x5mm v kombinaci uzemňovacích tyčí. Kolem trafostanic budou provedeny ekvipotencionální prahy.

SO 07-06-05 Výh. Zlín-Přiluky, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ

SO 09-06-09 ŽST Lípa nad Dřevnicí, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ

SO 11-06-08 ŽST Vizovice, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ

Předmětem těchto SO je výstavba oddálené zemnicí soustavy s minimální hodnotou zemního odporu 100 Ω, která bude zřízena za účelem zajištění ochrany a správné funkce v jednotlivých napěťových soustavách, určených pro napájení zabezpečovacího zařízení.

Součástí tohoto objektu je rovněž zřízení ekvipotenciálního prahu okolo kioskové trafostanice 25/0,4kV.

Oddálená zemnicí soustava musí být prostorově navržena tak, aby se žádná z její části nenacházela blíže jak 5 m od osy koleje. Kromě toho je nutno zajistit její napěťovou nezávislost dodržením minimální vzdálenosti 20m od nejbližších zemnicích soustav.

SO 09-06-10 ŽST Lípa nad Dřevnicí, uzemnění spínací stanice METRANS

Protože ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí na napěťové hladině 25kV není řešena pouze ukolejněním s rychlým vypnutím, je nutné dle ČSN 34 1500 ed.2 čl. 5.4.4.3. odst. d) vybudovat zemnicí

soustavu o hodnotě zemního odporu nejvýše 5Ω. Na základě tohoto faktu bude zemnicí síť spínací stanice navržena na hodnotu zemního odporu do 5Ω.

Uzemňovací soustava se bude skládat z uzemňovacího pásku založeného do základů spínací stanice. Strojená zemnicí soustava bude provedena páskem FeZn 30x4, do kterého budou na vytipovaných místech vloženy zemnicí jímky pro možnost proměření zemnicí soustavy.

Na strojenou vnější uzemňovací soustavu bude dále připojeno obvodové uzemnění budovy a také zpětné vedení.

OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY (nejsou předmětem územního rozhodování)

Příprava území a kácení

SO 90-00-01 část A Vegetační úpravy

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin v místě rekonstrukce nebo zdvoukolejnění trati. Na základě dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že okolí trati je místy čištěno od náletové zeleně v šířce cca 5 m od osy koleje. Dotčená zeleň se nachází podél železniční tratě po obou stranách. Místy se vyskytují se jak jednotlivé vzrostlé stromy a skupinky stromů, tak souvislé porosty náletových dřevin (stromů a keřů).

Kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu od listopadu do března. V dostatečném předstihu před jeho započítím je třeba požádat o stanovisko ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody.

Náhradní výsadba

SO 90-00-01 část B Náhradní výsadba

Součástí stavby jsou také zařízení stavenišť:

ZS km 11,0	ZS km 17,1	ZS km 14,0	ZS km 21,3
ZS km 11,5	ZS km 17,7	ZS km 14,6	ZS km 21,7
ZS km 12,2	ZS km 17,71	ZS km 16,0	ZS km 22,2
ZS km 12,4	ZS km 18,8	ZS km 16,1	ZS km 23,3
ZS km 12,7	ZS km 18,81	ZS km 16,8	ZS km 23,6
ZS km 12,9	ZS km 19,5	ZS km 16,9	ZS km 24,4
ZS km 13,4	ZS km 20,3	ZS km 17,0	ZS km 24,7
ZS km 13,8	ZS km 20,8		

a dočasná stanice recyklace štěrkopískového lože Lípa nad Dřevnicí s omezenou dobou trvání maximálně do 31.12.2029 stejně jako dočasná skládka ornice na pozemku parc. č. 2435/1 v k.ú. Zádveřice (viz podmínka ze závazného stanoviska dotčeného orgánu územního plánování, konkrétně č.j. KUZL 75135/2023, sp. zn. KUSP 67299/2023 ÚP ze dne 21.9.2023).

Ze zákona vzniká ochranné pásmo dráhy, elektrického vedení, telekomunikací, plynovodů, vodovodů a kanalizací a teplovodů.

Související demolice v rámci stavby (řešené vlastníkem ohlášením příslušnému stavebnímu úřadu dle ust. § 128 stavebního zákona):

V rámci stavby budou demolována stávající zařízení drážní infrastruktury a to zejména staré výpravní budovy, přístřešky pro cestující, nástupiště a jiná zařízení, která budou nahrazena novými.

SO 90-00-02 část demolice

SO 90-00-02.N Demolice objektů pod mostem v km 11,070

SO 90-00-02.O Demolice zastávkového přístřešku v km 16,655

SO 90-00-02.P Demolice skladiště a rampy v km 18,700

SO 90-00-02.Q Demolice výpravní budovy v km 24,537

SO 90-00-02.R Demolice výpravní budovy v km 18,650

T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Příluky, železniční propustek v km 12,374

T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Příluky, přejezd v km 13,438

Výh. Zlín-Příluky, železniční propustek v km 15,245

T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 16,677

T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,145

T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,566

T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,248

T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,774

T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 19,004

Vymezení stavebního pozemku: stavba bude umístěna a prostorově řešena na výše ve výroku uvedených pozemcích **tak, jak je zakresleno v Koordinačním situačním výkresu (číslo 1 až 13).** Zájmové území je v současné době prostorově využito tělesem železniční dráhy a má charakter plochy dopravy.

Území dotčené vlivy stavby: vlivem stavby budou dotčeny pouze pozemky určené pro umístění stavebního záměru a pozemky k dočasnému odnětí, sousední pozemky a stavby budou záměrem ovlivněny **hlukovou zátěží ze stavby železnice.**

II. Stanoví podmínky pro umístění stavby a podmínky pro další přípravu a realizaci záměru, zejména pro projektovou přípravu stavby, v souladu s ust. § 92 odst. 1 stavebního zákona a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění pozdějších předpisů:

1. Stavba bude umístěna v souladu s grafickou přílohou rozhodnutí (ověřenou po dni nabytí právní moci tohoto rozhodnutí podle ust. § 92 odst. 4 stavebního zákona), která obsahuje výkres současného stavu území v měřítku katastrální mapy se zakreslením stavebního pozemku, požadovaným umístěním stavby, s vyznačením vazeb a vlivů na okolí. Tento výkres, resp. výkresy, jsou součástí projektové dokumentace vypracované společností SUDOP BRNO spol. s r.o., IČO 44960417, Kounicova 688/26, 611 36 Brno – hlavní projektant (HIP) Ing. Kamil Chmela, autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb, ČKAIT 1003410.

2. Toto územní rozhodnutí má platnost pět roků ode dne nabytí právní moci. Nepozbude však platnosti, jestliže v této lhůtě bude na základě tohoto pravomocného rozhodnutí požádáno o stavební povolení, resp. povolení záměru.

3. Budou dodrženy požadavky dotčených orgánů a vlastníků a správců technické infrastruktury:

- **Ministerstvo životního prostředí** – přípis ze dne 22.11.2022 č. j. MZP/2022/710/4199 (dokladová část, dále jen „d. č.“ 1.01.01):

Předmětné stanovisko EIA č.j. MZP/2017/570/459 ze dne 11.9.2017 je platné 7 let ode dne jeho vydání, tedy do 11.9.2024.

Ministerstvo životního prostředí - závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č. j.: MZP/2017/570/459, spis. zn.: 220.1, A/20 ze dne 11. září 2017 (d. č. 1.01.02 - částečně konzumováno pravomocným územním rozhodnutím ze dne 10.12.2021 vydaným Magistrátem města Zlína, odborem stavebních a dopravních řízení, oddělením stavebně správních řízení pod č. j. MMZL 204247/2021, sp. zn. MMZL-SÚ-159432/2017/So – 1. etapa, Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice):

Podmínky souhlasného závazného stanoviska číslování je zachováno z původního textu závazného stanoviska, částečně konzumovaného):

a) pro fázi přípravy:

3. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na obydlí obyvatel obcí přilehlých k rekonstruované trati. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Dotčené obce by měly být účastníky všech jednání o

6. V rámci zhotovení dalších stupňů projektové dokumentace zpracovat projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.

7. Před demolicemi nebo rekonstrukcemi fasád budov provést průzkum, zda objekty neslouží k hnízdění rorýse obecného, vlaštovky obecné, jiřičky obecné nebo zda v budovách neprobíhá hibernace netopýrů nebo v nich nejsou přítomny rozmnožovací kolonie netopýrů. V případě zaznamenání hnízdění zahájit práce až po skončení hnízdění daného druhu (rorýs 10. srpna; vlaštovka a jiřička 31. srpna). V případě nálezů hibernujících netopýrů provádět práce po 31. březnu, v případě nálezů rozmnožovacích kolonií netopýrů tyto práce provádět až po 31. srpnu.

8. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn (clon) v nerušivém barevném provedení, tak aby co nejlépe splynulo s pozadím; pokud budou použity protihlukové stěny provedeny z průhledného materiálu, bude je nutno zajistit proti kolizi s letícími ptáky pískováním 2,5 cm širokými neprůhlednými pruhy o rozteči maximálně 12 cm. Estetické ztvárnění a barevné provedení PHS v území Městské památkové zóny Zlín projednat s odborem kultury a památkové péče Magistrátu města Zlína.

10. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit migrační prostupnost pro vydru říční (Lutra lutra) pod mosty přes Dřevnici (a Lutoninku). V případě železničního mostu přes Dřevnici

ponechat co největší pobřežní lavici nebo alespoň křídla mostu mezi chodníkem/cyklostezkou a vodním tokem obložit lomovým kamenem.

V případě lávky pro pěší přes Dřevnici ponechat co největší prostor svahu suché země.

11. V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace provést pasportizaci nemovitostí přiléhajících k trati, u kterých by mohlo výstavbou a modernizací tratě dojít k poškození.

12. V dalších stupních projektové dokumentace stanovit rozsah kácení dřevin, provést výpočet ekologické újmy vzniklé kácením dřevin, zpracovat zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin a podrobné vyhodnocení vlivu jejich kácení. Zpracovat návrh náhradní výsadby jako kompenzace, případně navrhnout další kompenzace.

b) ve fázi realizace:

1. Umožnit záchranný archeologický výzkum při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.

2. Podat 30 dnů před zahájením demoličních prací objektů obsahujících azbest na Krajskou hygienickou stanici Zlínského kraje hlášení prací, při nichž budou zaměstnanci exponováni azbestem.

3. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nerealizovat ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu uskutečňovat v denní dobu.

4. Při budování a rekonstrukci propustků neumisťovat na konce propustků odkalovací jímky, do kterých mohou napadat migrující živočichové; zajistit, aby propustek neměl schodovité překážky vyšší než několik cm, které bezocasně obojživelníci nejsou schopni překonat.

5. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště.

6. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny.

7. Na zařízeních staveniště minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytném.

8. Pro eliminaci prašnosti je nezbytné řádně zaplachtovat nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál.

9. Používané komunikace a zařízení staveniště pravidelně zkrápět. Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby důsledně čistit.

10. Při terénních pracích vlhčit používaný materiál z důvodu snížení prašnosti z výstavby.

11. Na plochách staveniště neskladovat látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.).

12. Plochy zařízení staveniště situovat mimo záplavová území.

13. V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů tyto podložit záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.

14. Látky závadné vodám skladovat v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, vodohospodářsky zabezpečených proti úniku těchto závadných látek do půdy nebo vod.

15. Plnění palivy v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.

16. Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.

17. Minimalizovat terénní úpravy okolí stavby a pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě, přednostně využívat již existující a zejména zpevněné cesty, případně stávající železniční těleso (podstatná část stavebních prací bude realizována v době výluky železničního provozu) a v prvním roce zdvoukolejňování také koridor souběžné koleje stavby. Pro návoz rozhodujícího materiálu (šterk, kolejová pole, podpěry trakčního vedení atd.) využít železniční dopravu.

18. Pro období stavební činnosti stanovit odborný ekodozor s cílem minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru (v daném případě především u překopů propustků převádějících vodní tok). Dále ekodozor zajistí kontrolu, zda ve výkopech nejsou přítomni uvízlí živočichové (především plazi či obojživelníci) a popřípadě zajistí jejich záchranu.

19. Odstraňování dřevin (kácení, ořezávání) provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března). V případě, že nebude organizačně možné provést kácení v období mimo vegetační sezónu a mimo hnízdní období, kácení provést až po kontrole dřevin ekodozorem stavby či jinou odborně způsobilou osobou, aby bylo vyloučeno případné hnízdění ptáků či netopýřů.

20. Při realizaci záměru dodržet opatření na ochranu dřevin. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin stromy chránit plotem, který by měl obklopot celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádávaného bednění z fošen vysokých nejméně 2 m. Ochranné bednění či plot musí zakrývat také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např.

hloubení jam, výkopů) provést výkop ručně. Při ručním výkopu je třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k narušení či přetrnutí kořenů s průměrem větším než 2 cm.

21. Zabránit tomu, aby v blízkosti dřevin byla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Zabránit tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřevin nezakládat ohniště ani neumisťovat zdroje tepla. Zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.

22. Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, provést adekvátní ošetření stromu.

23. Případné mezideponie výkopových zemin udržovat v bezplevelném stavu. Mezideponie, které nebudou bezprostředně využity do 6 týdnů od vlastní skrávky, osít travinami.

24. Během stavebních prací zaměřit pozornost na případné šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i na zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě jejich výskytu přikročit k jejich okamžitému odstranění.

25. Z důvodu prevence ruderalizace území rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi.

- **Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,**

✓ **oddělení právní a ochrany přírody**, jednotné závazné stanovisko ze dne 25.10.2023, č.j. KUZL 92907/2023, sp. zn. 75526/2023 ŽPZE:

I.

podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OPK“) a v souladu s vyhláškou MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozdějších předpisů **vydává žadatelce souhlas s vydáním povolení** k pokácení 349 ks dřevin a 42 397 m² zapojených porostů dřevin, jejichž parametry a místa růstu jsou uvedeny v Příloze č. 1, která jsou nedílnou součástí tohoto rozhodnutí.

II.

podle § 8 odst. 6 OPK v souladu s vyhláškou MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozdějších předpisů **vydává žadatelce nesouhlas s vydáním povolení** k pokácení 3 ks stromů v dřevině lípa srdčitá (*Tilia cordata*), rostoucích na pozemku parc. č. 744/1 v katastrálním území Lípa nad Dřevnicí (čísla dřevin uvedené v Příloze č. 2: LI-s24, LI-s25, LI-s26)

III.

podle § 9 odst. 1 OPK **ukládá** žadatelce povinnost náhradní výsadby k částečné kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin, a to výsadbu v tomto rozsahu:

- 73 ks listnatých dřevin, vel. 12/14, na pozemku parc. č. 4514/18 a 4514/1 v katastrálním území Vizovice
- 22 ks listnatých dřevin, vel. 8/10 a 360 keřů vel. 40/60 v kontejnerech, na pozemku parc. č. 2451/1 v katastrálním území Vizovice
- 150 ks listnatých dřevin na pozemku parc.č. 1167 v katastrálním území Příluky u Zlína
- 100 ks listnatých dřevin na pozemku parc.č. 713/18 v katastrálním území Příluky u Zlína
- 52 ks listnatých dřevin (dub a lípa) a 6 ks jehličnatých dřevin (borovice a modřín), vel. 12/14, na pozemku parc.č. 1000 v katastrálním území Želechovice u Zlína
- 5 ks listnatých dřevin, vel. 12/14, na pozemku parc.č. 866 v katastrálním území Želechovice u Zlína
- půdopokryvné dřeviny na zpevnění svahů o rozloze cca 700 m² na pozemku parc. č. 874/1 v katastrálním území Želechovice u Zlína
- 93 ks listnatých dřevin – *Tilia cordata*, vel. 8/10, na pozemku parc. č. 259/5 v katastrálním území Lípa nad Dřevnicí
- 22 ks dřevin (hortenzie a bobkovišeň) , na pozemku parc. č. 614/2 v katastrálním území Lípa nad Dřevnicí

Žadatelka je povinna realizovat náhradní výsadbu v termínu do 1 roku od provedení kácení v trase stavby. Současně se žadatelce ukládá **povinnost následní péče o dřeviny po dobu pěti let**. Žadatelka zajistí náhradní výsadbu dle platných arboristických standardů.

V případě, že na výše uvedených pozemcích určených pro náhradní výsadbu bude do data provedení kácení v trase plánované stavby již realizována nová výsadba jiným subjektem, nežli žadatelkou, provede náhradní výsadbu žadatel na jiných pozemcích určených po dohodě s obcemi, jejichž katastrální území má být povoleným kácením z důvodů předmětné stavby dotčeno.

IV.

podle § 4 odst. 2 OPK **uděluje souhlas** k zásahu do významných krajinných prvků a to:

- údolní nivy vodního toku (dále VT) Dřevnice a VT Lutoninka za účelem rozšíření a odvodnění drážního tělesa a zřízení trakčního vedení,
- vodních toků: VT Kudlovský potok z důvodu výstavby mostu v žkm 11,160, bezejmenný vodní tok z důvodu výstavby propustku v žkm 14,324, bezejmenný vodní tok z důvodu výstavby propustku v žkm 14,884, VT Obůrek z důvodu výstavby mostu v žkm 16,964, bezejmenný vodní tok z důvodu výstavby propustku v žkm 17,950, VT Lipský potok z důvodu výstavby mostu v žkm 18,012, bezejmenný vodní tok z důvodu výstavby propustku v žkm 19,550, VT Lutoninka z důvodu výstavby mostu v žkm 20,855, bezejmenný vodní tok z důvodu výstavby propustku v žkm 22,005, bezejmenný vodní tok z důvodu výstavby propustku v žkm 22,733, bezejmenný vodní tok z důvodu výstavby propustku v žkm 22,917,
- lesa na pozemcích určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), přičemž zásah spočívá v dočasném odnětí plochy spojeného s kácením lesního porostu na této ploše o výměře 12 m² na pozemku p.č. 1310/12 v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí a v trvalém odnětí plochy spojeného s kácením lesního porostu na této ploše o výměře 36 m² na pozemku p.č. 1310/5 v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí za účelem rozšíření a odvodnění drážního tělesa a zřízení trakčního vedení.

V.

podle § 12 odst. 2 OPK **uděluje souhlas** se zásahem do krajinného rázu pro umístění a povolení záměru stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice, část Zlín střed od žkm 11,0 – Vizovice“.

Jednotné závazné stanovisko bylo vydáno za následujících podmínek:

- 1) Žadatelka stanoví odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu - biologický dozor stavby, který bude po celou dobu realizace záměru zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona. Kontaktní údaje na biologický dozor budou před započítím stavby oznámeny Krajskému úřadu.
- 2) Kácení povolovaných dřevin rostoucích mimo les a lesního porostu ve významném krajinném prvku – les, bude provedeno v době vegetačního klidu, tj. v období od 1. 10. do 28. 2. kalendářního roku.
- 3) Před samotným kácením velkých starých stromů, které by mohly být biotopem zimujících netopýrů, bude jejich potenciální výskyt ověřen biologickým dozorem.
- 4) Žadatelka min. 10 dní předem písemně oznámí Krajskému úřadu: termín zahájení stavby a termín zahájení kácení dřevin rostoucích mimo les. Informaci o ukončení kácení dřevin rostoucích mimo les je žadatel povinen oznámit písemně Krajskému úřadu v termínu do 10 dnů po dokončení kácení. Pokud bude náhradní výsadba na základě dohody s obcemi dotčenými kácením provedena na jiných pozemcích, než-li jsou uvedeny ve výroku č. III. tohoto JZS, je žadatel povinen údaje o nových pozemcích pro náhradní výsadbu sdělit písemně Krajskému úřadu v termínu do 10 dnů od uzavření zmíněné dohody.
- 5) Zajištění svahů drážního tělesa proti erozi bude realizováno zatravněním osetí vhodnou travní směsí z regionálně původních zdrojů s min. 20% podílem kvetoucích bylin.
- 6) V případě výskytu invazních druhů rostlin v trase stavby je žadatel povinen zajistit jejich odbornou likvidaci.
- 7) Práce budou probíhat tak, aby nedocházelo ke kontinuálnímu zakalení vody ve vodních tocích trvajícímu déle než 12 hodin, poté vždy musí být práce přerušeny na minimálně dalších 12 hodin. Pohyb techniky v korytě VT bude možný pouze v odůvodněných případech, kdy nebude možné práce provádět ze břehu VT.
- 8) Po celou dobu stavby bude v dotčených vodních tocích při výstavbě mostů a propustků zachován minimální zůstatkový průtok. Je nezbytné zabránit úniku ropných a jiných toxických látek do podzemních i povrchových vod, je vhodné používat biologicky odbouratelná maziva. Na stavbě budou připraveny prostředky pro okamžité zneškodnění případné havárie a při pracích přímo v korytě vodního toku bude instalována dočasná norná stěna buď přímo v konkrétním VT, nebo ve VT, do kterého se předmětný VT vlévá.
- 9) Propustky a na ně navazující upravená koryta VT nebudou mít na dně schodovité překážky vyšší než 5 cm a rovněž nebudou na jejich konce umístovány odkalovací jímky. Veškeré vodohospodářské objekty a příkopy musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy. Alespoň jedna jejich stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:2 (u příkopů obě dvě).
- 10) U mostu přes vodní tok Lutoninka budou v podmostí ponechány podél koryta minimálně 0,75 m široké suché břehy pro zachování suché migrační cesty podél tohoto vodního toku. Tato suchá migrační cesta bude mít buďto nezpevněný povrch, nebo v případě nezbytnosti jejího zpevnění

kamennou dlažbou, je nutné ponechat mezi kameny hlubší spáry a provést překrytí tenkou vrstvou zeminy. Tato úprava bude plynule v mírném sklonu navázána na stávající břehy VT.

- ✓ **oddělení zemědělství, lesního hospodářství a rybářství**, závazné stanovisko ze dne 26. 7. 2022, č. j. KUZL 61530/2022, sp. zn. KUSP 56022/2022, souhlas k trvalému odnětí celkem 2,6835 ha a dočasnému odnětí (na dobu 5 let, vč. rekultivace) 0,9765 ha ze ZPF.

Dle ust. § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“) je souhlas k odnětí půdy ze ZPF udělen za předpokladu, že investor nebo jeho právní zástupce zajistí splnění následujících podmínek:

1. Hranice odnímaného pozemku zřetelně vyznačí v terénu tak, aby nedocházelo k neoprávněnému záboru ZPF.
2. Pozemky uvedené v tabulce tohoto souhlasu mohou být využity výhradně pro účel „*Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice*“, jiné funkční využití není přípustné.
3. Za trvalé odnětí půdy ze ZPF se, pro výše uvedený záměr v souvislosti s ust. § 11a odst. 1 písm. a) zákona o ochraně ZPF, nestanovuje povinnost platby odvodů.
4. Za dočasné odnětí je osoba, které svědčí oprávnění k záměru, pro který byl vydán souhlas s odnětím, povinna za odňatou půdu ve smyslu § 11 odst. 1 zákona o ochraně ZPF zaplatit odvod. Orientační výpočet odvodů, je součástí spisové dokumentace. Konkrétní finanční částka bude v souladu s ust. § 11 odst. 2 zákona o ochraně ZPF stanovena dle přílohy zákona (viz ust. § 9 odst. 9 zákona o ochraně ZPF) orgánem ochrany ZPF Magistrátu města Zlína a MěÚ Vizovice po zahájení realizace záměru. V souvislosti s ust. § 11 odst. 4 zákona o ochraně ZPF, je povinný k platbě odvodů povinen orgán ochrany ZPF (MMZ, MěÚ Vizovice a Krajského úřadu Zlín), doručit kopii pravomocného rozhodnutí vydaného podle zvláštních právních předpisů (územní rozhodnutí), a to do 6 měsíců ode dne nabytí právní moci, a písemně oznámit zahájení realizace záměru a to nejpozději 15 dnů před jejím zahájením. Dle ust. § 11b odst. 1 zákona o ochraně ZPF se odvodů za dočasně odňatou půdu ze ZPF platí každoročně až do doby ukončení rekultivace, podle chváleného plánu.
5. V zájmovém území bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy. Návrh hloubky skrývky a rozsah ploch, na kterých bude skrývka provedena, vychází z pedologického posouzení mocnosti kulturních vrstev půdy zpracovaným (GeoTec-GS, a.s., Chmelová 2920/6, 106 00, Praha 10, říjen 2016). Vzhledem k rozsahu záměru a různorodosti dotčených pozemků, je nutné skrývku provádět dle pokynů uvedených v dokumentaci „Pedologický průzkum, zpracovaný GeoTec GS, a.s., říjen 2016“. Převažujícím půdním typem řešeného území jsou Antropozemě, pro které je charakteristická výrazná heterogenita zvrstvení půdních horizontů. Tyto je nutno skrývat s největší opatrností a ukládat odděleně od ostatních skrývaných půd, aby nedošlo k znehodnocení ostatních kvalitních půd. Z plochy trvalého záboru, bude celkem skryto cca 4 808 m³. Skrytá ornice v množství cca 2000 m³, bude dočasně uložena na mezideponii – zařízení staveniště ZS v km 14,0 (parc. č. 1463/8) a následně bude použita pro rekultivaci původního tělesa trati v k.ú. Příluky u Zlína. Dále bude skryta zemina z kulturní vrstvy pod trvalými travními porosty v množství cca 1400 m³. Tato skrytá zemina v množství 1000 m³ bude dočasně uložena na mezideponii v areálu společnosti Technické služby Otrokovice s.r.o., K. Čapka 1256, a následně bude využita pro potřeby města Otrokovice k úpravám a údržbě veřejné zeleně. Množství zeminy o objemu cca 1400 m³, bude využito pro potřeby stavby: úpravy ploch, které budou po dokončení stavby ozeleněny. Ostatní zemina z kulturní vrstvy pod trvalými travními porosty (kategorie C) – poddřevní vrstva, třída ochrany III. – V. se nedoporučuje použít k účelu zúrodnění zemědělských pozemků. Tato skrytá zemina bude použita k ohumusování svahů stavby po dokončení stavby. Pro zřízení mezideponie budou využity pozemky p.č. 3628/3, 3457/1, 3230/1 v k.ú. Zlín, p.č. 1463/8 v k.ú. Příluky u Zlína, p.č. 1154, 1155 v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, p.č. 744/3 v k.ú. Lípa nad Dřevnicí a p.č. 2435/1 v k.ú. Zádveřice. Skrývky budou provedeny a následně využity dle návrhu skrývek kulturních vrstev půdy viz. Zemědělská příloha, zprac. Ing. Denisa Badalová, 5.7.2022 a dále GeoTec-GS, a.s., Chmelová 2920/6, 106 00, Praha 10, říjen 2016.
O všech manipulacích se skrytými kulturními vrstvami zemin povede investor průkaznou evidenci, která bude orgánu ochrany ZPF předložena v případě provádění kontroly hospodaření s ornici. Jakékoliv změny ve využití skryté ornice budou projednány s orgánem ochrany ZPF krajského úřadu.
6. Dočasné odnětí zemědělských pozemků lze provést v souladu s ust. § 9 odst. 3 zákona o ochraně ZPF pouze za předpokladu, že po ukončení účelu tohoto odnětí bude provedena rekultivace, umožňující vrácení dotčených pozemků zpět do zemědělského půdního fondu. Z

dočasně odnímaných částí pozemků náležících do ZPF, bude skryta zúrodnění schopná vrstva dle pokynů uvedených v dokumentaci „Pedologický průzkum, zpracovaný GeoTec GS, a.s, říjen 2016“. Tato skrytá zemina bude dočasně uložena na okraji zařízení staveniště a následně bude využita zpět k zemědělské rekultivaci.

Provedení zpětné rekultivace je ve smyslu § 8 odst. 1 písm. d) zákona o ochraně ZPF povinností investora. Po ukončení výstavby bude na pozemcích určených k dočasnému odnětí provedena rekultivace dle schváleného plánu rekultivace, který je součástí spisové dokumentace (Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice /část Zlín střed (od km 11,0) - Vizovice, Zemědělská příloha, kap. 4.4., 4.5 Návrh Rekultivace, zpracovatel SUDOP Brno spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, červenec 2022).

7. Bude-li vlivem výstavby narušen přístup na okolní zemědělské pozemky, zajistí žadatelka, dle konkrétních požadavků vlastníků (nájemců) na vlastní náklad přístup na tyto pozemky a možnost hospodaření.

Orgán ochrany zemědělského půdního fondu dále k záměru „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice /část Zlín střed (od km 11,0) - Vizovice“:

- schvaluje plán zpětné rekultivace dočasně odňaté půdy ze ZPF, který je součástí spisu (viz. Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice /část Zlín střed (od km 11,0) - Vizovice, Zemědělská příloha, kap. 4.4., 4.5 Návrh Rekultivace, zpracovatel SUDOP Brno spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, červenec 2022).
- V souvislosti s ust. § 8 odst. 1 písm. a) zákona o ochraně ZPF uděluje výjimku z povinnosti provést skryvku zemin u odnímaných ploch v celkovém rozsahu 0,8513 ha. Jedná se o plochy již dříve zpevněné (komunikace v intravilánu, průmyslové dvory), plochy kde byla ornice již skryta, případně okraje pozemků pod železničním náspem se skeletem (antropogenní půdy).

Příloha č. 1 – soupis pozemků navrhovaných k trvalému odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu. Záměr: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice /část Zlín střed (od km 11,0) – Vizovice

Katastrální území: Zlín

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Trvalý zábor (m ²)
3233/45	5470	orná půda	31
3191/90	500	zahrada	24
3191/89	405	zahrada	142
			Celkem: 197 m²

Katastrální území: Příluky u Zlína

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Trvalý zábor (m ²)
1173	192	trvalý travní porost	192
1167	6706	orná půda	1158
1310/1	241	-	241
1312/1	508	-	296
1312/6	507	-	251
1313/1	454	-	188
1314/1	679	-	260
1314/2	973	-	350
1316/1	981	-	378
1645/24	1287	-	434
1645/23	1293	-	409
1645/22	1517	-	421
1645/28	9970	-	1242
1645/25	3769	-	983
1645/49	12749	-	1382
1463/8	6351	trvalý travní porost	2978
1463/28	2866	-	776
			Celkem: 11939 m²

Katastrální území: Želechovice nad Dřevnicí

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Trvalý zábor (m ²)
1291/4	990	orná půda	5
1289	746	zahrada	2
1288/2	1583	orná půda	1

1288/1	77	-	1
1287/2	581	-	6
1265/20	1805	-	1278
1265/17	4039	-	943
1265/16	796	-	16
1265/15	1039	-	22
1265/11	167	-	167
1265/10	999	-	273
1265/6	847	-	847
1207	156	zahrada	45
1206	175	trvalý travní porost	46
1205	255	zahrada	78
1159	576	-	31
1155	954	-	71
1154	447	-	447
1153	632	-	19
1277	162	-	162
1275	742	orná půda	18
1166	1386	trvalý travní porost	6
1169	564	zahrada	59
1162	1034	orná půda	426
1170/1	970	-	180
1172	985	zahrada	263
1180/1	4806	ovocný sad	757
1105	926	zahrada	32
1103	585	-	35
1101	171	-	1
1081	388	-	9
1079	103	-	30
1044	295	-	144
1046	532	trvalý travní porost	270
1040	342	-	342
1037/1	2234	orná půda	5
1036	1481	zahrada	67
1007/9	4136	trvalý travní porost	85
1007/8	2062	-	6
1007/7	766	-	5
1007/6	1558	-	2
1026/3	416	zahrada	4
1026/2	341	-	7
1009/1	933	-	18
1008/1	1656	orná půda	167
1008/2	314	-	20
1305/4	49	-	49
1305/3	270	-	270
1305/1	710	-	9
1303/3	62	-	4
1302/3	1321	-	61
1303/1	324	-	73
1303/4	206	-	100
1301/12	8	-	8
1301/11	161	-	161
1301/6	3837	-	374
1301/8	5514	-	395
1301/9	12732	-	397
1301/7	8811	-	854
1301/5	8359	-	909
1301/4	83	-	83
Celkem: 11165 m ²			

Katastrální území: Lípa nad Dřevnicí

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Trvalý zábor (m ²)
156/2	1422	trvalý travní porost	198
726/10	134	-	76
726/15	86	-	86
161/5	23	-	23

156/1	2877	-	119
629	220	zahrada	10
625	272	-	48
623/1	238	-	45
621/1	743	-	37
623/2	12	-	12
621/2	86	-	86
618/2	550	-	380
618/1	1783	-	1
633/1	3060	orná půda	58
587	1139	zahrada	72
585	695	-	2
583	745	-	13
579	1261	-	92
575	1741	-	59
572	783	-	9
570	710	-	31
569	363	-	6
568	882	-	20
565	1322	-	42
556	3161	ovocný sad	196
554/1	1252	zahrada	127
545	239	-	41
542	2598	-	4
540	4755	ovocný sad	174
518/1	2058	zahrada	29
518/4	1106	-	31
516/1	982	-	57
Celkem: 2184 m²			

Katastrální území: Zádveřice

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Trvalý zábor (m ²)
1279	1387	orná půda	33
1254/5	463	-	22
1299	4805	-	64
1301/2	1000	-	22
241	2446	-	22
238	1946	trvalý travní porost	49
234	704	zahrada	3
240	25	-	25
289	208	-	78
401	1496	trvalý travní porost	39
544	2764	zahrada	8
542	1529	-	55
744	807	orná půda	54
2134	1585	-	33
2135	1530	zahrada	150
801	719	-	4
807	1099	-	31
2136	1050	orná půda	1
2288/4	1341	-	26
2152/1	1665	-	3
2169/1	1021	-	25
2183/2	1079	-	95
2178/2	786	trvalý travní porost	3
2176/4	4085	orná půda	24
400/11	519	trvalý travní porost	5
Celkem: 874 m²			

Katastrální území: Vizovice

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Trvalý zábor (m ²)
728/5	196	orná půda	54
693/3	790	-	104
697	1638	-	23
653/4	4725	trvalý travní porost	89

653/9	1918	-	206
Celkem: 476 m²			

Příloha č. 2 – soupis pozemků navrhovaných k dočasnému odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (5 let včetně rekultivace). Záměr: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice /část Zlín střed (od km 11,0) – Vizovice

Katastrální území: Zlín

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Dočasný zábor (m ²)
3191/89	405	zahrada	111
Celkem: 111 m²			

Katastrální území: Příluky u Zlína

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Dočasný zábor (m ²)
1463/8	6351	trvalý travní porost	1270
1463/28	2866	-	887
Celkem: 2157 m²			

Katastrální území: Želechovice nad Dřevnicí

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Dočasný zábor (m ²)
1265/17	4039	orná půda	416
1155	954	zahrada	883
1162	1034	orná půda	173
Celkem: 1472 m²			

Katastrální území: Zádveřice

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Dočasný zábor (m ²)
234	704	zahrada	283
2132/2	4384	trvalý travní porost	440
2435/1	4678	orná půda	4678
2291/2	633	trvalý travní porost	203
Celkem: 5604 m²			

Katastrální území: Vizovice

Parcelní číslo	Výměra pozemku (m ²)	Druh pozemku dle KN	Dočasný zábor (m ²)
653/9	1918	trvalý travní porost	421
Celkem: 421 m²			

- **Krajský úřad Zlínského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, oddělení územního plánování**, závazné stanovisko ze dne 21.9.2023, č.j. KUZL 75135/2023, sp. zn. KUSP 67299/2023 ÚP: doba trvání stanice recyklace štěrkového lože Lípa nad Dřevnicí a skládky ornice na pozemku parc. č. 2435/1 v k.ú. Zádveřice bude omezena do 31.12.2029.

- **Krajský úřad Zlínského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, oddělení silničního hospodářství**, závazné stanovisko ze dne 28.3.2018, č. j. KUZL 16052/2018 a přípis ze dne 29.6.2022, č.j. KUZL 54602/2022, sp. zn. KUSP 44239/2022 DOP/KLI: práce na stavbě musí být prováděny tak, aby nedošlo k omezení silničního provozu, k znečištění ev. poškození silnice I/55 a I/49, které by mohlo způsobit závady ve sjízdnosti anebo ohrozit bezpečnost silničního provozu. Dále platí podmínky ze dne 1.2.2017 (č.j. KUZL 86313/2016 DOP, sp. zn. KUSP 86313/2016 DOP/KLI:

S vydáním územního rozhodnutí pro stavbu **souhlasí za podmínek:**

- Úpravu silnice I/49 a I/55 je nutné vyčlenit jako samostatný stavební objekt tak, aby obsahoval pouze součásti silnice (§§ 11-14 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů – dále jen „PozKom“), k jejímuž povolení je příslušný podle § 40 odst. 3 písm. d) zákona o PozKom zdejší speciální stavební úřad.
 - Délky přechodů na silnici I/49 upravit v projektové dokumentaci tak, aby splňovaly požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů (bod. 2.0.2, 2.0.3. Přílohy č. 2).
- **Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství**, koordinované závazné stanovisko

ze dne 19. 9. 2022, č. j. MMZL 110251/2022/06 k ochraně veřejných zájmů dle níže uvedených ustanovení zvláštních právních předpisů, a to pro úsek stavby ve správním území Magistrátu města Zlína, tj. na pozemcích v k. ú. Zlín, Příluky u Zlína, Želechovice nad Dřevnicí a Lípa nad Dřevnicí:

1. zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, podle § 25 odst. 1 a § 29 odst. 2 písm. b), Odbor kultury a památkové péče, jako místně příslušný orgán státní správy na úseku **památkové péče** stanovuje tyto podmínky:

1. Konkrétní návrh vzhledu, materiálového a barevného řešení protihlukových stěn, které mají být umístěny na území MPZ Zlín, bude předložen dotčenému orgánu k posouzení.
2. Konkrétní návrh vzhledu, materiálového a barevného řešení schodišťových/výtahových věží a opěrných zídek u mimoúrovňového křížení v části Podvesná XVII ve Zlíně a dále návrh terénních úprav u mimoúrovňového křížení v části Podvesná XVII ve Zlíně bude předložen dotčenému orgánu k posouzení.
3. Betonová dlažba, která bude použita k provedení zpevněných ploch přístupových chodníků a tras pro pěší bude v barvě betonu (šedá).
4. Reliéfní (signální) betonová dlažba varovných pásů zpevněných ploch bude v barvě antracitové, případně budou varovné pásy provedeny z kamenné mozaiky.

Před realizací záměru bude dotčenému orgánu předložen k posouzení další stupeň projektové dokumentace, a to formou žádosti o vydání závazného stanoviska (dle § 14 odst. 2 památkového zákona). Teprve po stanovení přípustnosti záměru (dle § 14 odst. 3 památkového zákona), po předložení dalšího stupně projektové dokumentace k posouzení, lze záměr realizovat.

- **Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně**, závazné stanovisko ze dne 24.8.2022 č.j. KHSZL 23190/2022:

- ✓ K projektové dokumentaci stavby pro stavební povolení je nutno předložit k posouzení hodnocení provozu záměru v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné situované u stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice — Vizovice (aktualizace DOR, část Zlín střed km 11,0 — Vizovice)“ k prokázání, že po realizaci stavby nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací stanovených v S 18 a v příloze č. 5 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu. Hodnocení je nutno provést u nejexponovanějších akusticky chráněných objektů.
 - ✓ K projektové dokumentaci stavby pro stavební povolení je nutno řešit konkrétní způsob zajištění změny způsobu větrání u objektů, u nichž jsou v předložené hlukové studii, navržena individuální protihluková opatření, který umožní větrání jiným způsobem, než okny do hlukem nadlimitně zasažené fasády, zároveň je nutno doložit jakým způsobem bude zajištěna odpovídající neprůzvučnost obvodového pláště předmětných staveb, tak, aby bylo zřejmé jakým způsobem bude po zprovoznění stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice — Vizovice (aktualizace DUR, část Zlín střed km 11,0 — Vizovice)“ zajištěno, aby hluk z provozu stavby nepřekračoval u objektů uvedených výše hygienické limity hluku stanovené v S 11 odst. 1, 2 a v příloze č. 2 nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, pro chráněný vnitřní prostor staveb — obytné místnosti a pro denní a noční dobu,
 - ✓ K projektové dokumentaci stavby pro stavební povolení je nutno předložit k posouzení Projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru, včetně návrhu měřicích míst.
 - ✓ K projektové dokumentaci stavby pro stavební povolení je nutno specifikovat jakým způsobem bude zajištěno opatření navržené „Akustickou studií - Modernizace a elektrizace trati Otrokovice — Vizovice, Zlín - Vizovice“ zpracovanou právníkem osobou Ecological Consulting a.s., IČ: 25873962, se sídlem Na střelnici 343/48, 779 00 Olomouc - Lazce, v březnu 2022, a to zejména na konečné žst. Vizovice. Dle studie je při nasazení jednotek 440, 640 v případě jejich aktivního odstavení negativně vnímán hluk obyvateli okolních domů. Aktivní odstavení jednotek, které jsou hlučné, musí dle studie probíhat mimo obytnou zástavbu.
5. Stavební úřad dále stanovuje, že v dokumentaci, předkládané v rámci navazující žádosti o stavební povolení, resp. o povolení záměru pro výše uvedenou stavbu vyhrazenou v příloze č. 3 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění platném ode dne 1. 1. 2021, budou dodrženy podmínky a požadavky, vyplývající z vyjádření vlastníků a správců veřejné technické a dopravní infrastruktury a dalších subjektů, vydaných k dokumentaci k územnímu řízení a z požadavků na ochranu zájmů vlastníků sousedních pozemků a staveb na nich, s nimiž je stavební úřad v konsenzu a které jsou součástí dokladové části dokumentace předložené žadatelem. Konkrétně:
- Povodí Moravy, s.p. ze dne 4.8.2022, zn. PM-21600/2022/5203/Fi, ze dne 25.3.2020, zn. PM-9514/2020/5203/Fi, ze dne 16.11.2017, zn. PM 00155/2017-203/Fi
 - Ředitelství silnic Zlínského kraje ze dne 29.7.2022, zn. ŘSZKL 05777/22-210, dne 12.5.2017, zn. ŘSZKL 02391/17-212

- Ředitelství silnic a dálnic ČR ze dne 28.6.2022, zn. SZ/070/53200/2022/Kn, dne 1.6.2020, zn. SZ/0062/53200/2020/Pa, dne 10.7.2018, zn. SZ/0089/53200/2018/Pa a dne 16.10.2018, zn. SZ/0130/53200/2018/Pa
- Lesy České republiky, s.p. ze dne 8.8.2022, č.j. LCR, dne 12.3.2020, č.j. LCR957/001577/2020
- NIPI Bezbariérové prostředí, o.p.s. ze dne 30.3.2017, zn. 061170020
- Teplárna Zlín, s.r.o. ze dne 1.2.2023
- ČD – Telematika a.s. ze dne 28.7.2022, č.j. 1202215201
- CETIN a.s. ze dne 28.7.2022 č.j. 722360/22
- České dráhy, a.s. ze dne 21.7.2022, č.j. 2188/22-032-97 a dne 13.7.2022 č.j. 2247/22-RSMBRNO
- EG.D, a.s. ze dne 29.3.2022, zn. H18502-26175114 a dne 6.4.2023, zn. L4570-27065497
- GasNet, s.r.o., smlouvy č. CES: E617-S-3116/2022, E617-S-3121/2022, E617-S-3153/2022, E617-S-3166/2022
- GasNet Služby, s.r.o. ze dne 14.10.2022, zn. 5002690216, zn. 5002690220, 5002690218, 5002690219, dne 13.1.2023, zn. 5002737288
- MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s. ze dne 28.6.2021, vyjádření č. 032803/202/PT
- Vodárna Zlín, a.s. ze dne 2.8.2022, j.č. VZDOK-220801-05
- Zlín Net, a.s. ze dne 17.2.2023, zn. ZN-Vyj.077/23
- T-Mobile Czech Republic a.s. ze dne 25.3.2022, č.j. E16781/22, E16780/22
- Vodafone Czech Republic a.s. ze dne 20.7.2022, zn. MW9910203646446453
- INTERNEXT 2000, s.r.o. ze dne 20.2.2023, č.j. ZLN/2023/037
- PČR, Krajské ředitelství policie Zlínského kraje ze dne 14.4.2022, č.j. KRPZ-44932-2/ČJ-2022-1500IT
- AVONET, s.r.o. ze dne 25.4.2022
- na pozemku parc. č. 4037/11 v katastrálním území Zlín nebude žádný dočasný zábor, tzn. pozemek nebude předmětnou stavbou dotčen

Účastníci řízení, na něž se vztahuje rozhodnutí správního orgánu:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, státní organizace, Dlážďená 1003, 110 00
Praha

12

[illegible]

[illegible]

[illegible]

1. 项目背景与意义
 随着全球经济的快速发展和科技的不断进步，企业面临着日益激烈的市场竞争和不断变化的客户需求。为了提升企业的核心竞争力，实现可持续发展，企业需要不断优化其内部管理体系，提高运营效率，降低运营成本。本项目旨在通过引入先进的管理理念和方法，构建一套科学、规范、高效的管理体系，为企业的长期发展奠定坚实基础。

2. 项目目标与范围
 本项目的总体目标是：通过系统化的管理优化，提升企业的运营效率，降低运营成本，增强企业的市场竞争力。具体目标包括：

- （1）优化组织架构，明确岗位职责，提高团队协作效率。
- （2）完善管理制度，规范业务流程，降低运营风险。
- （3）引入先进管理工具，提高数据分析和决策支持能力。
- （4）加强员工培训，提升员工素质和技能水平。

本项目的实施范围涵盖企业的所有部门和业务环节，重点针对管理流程、组织架构、管理制度等方面进行优化。

3. 项目组织与分工
 为确保项目的顺利实施，特成立项目管理委员会，负责项目的整体规划、协调和监督。项目管理委员会下设项目经理，负责项目的具体实施和推进。项目实施过程中，各部门负责人将密切配合，确保各项任务按时保质完成。

4. 项目实施计划
 本项目的实施计划分为四个阶段：

- （1）项目启动阶段：明确项目目标、范围和组织分工，制定详细的项目计划。
- （2）调研分析阶段：深入调研企业现状，分析存在的问题和瓶颈，提出初步的优化方案。
- （3）方案设计与实施阶段：根据调研结果，设计具体的优化方案，并分阶段实施。
- （4）总结评估阶段：项目完成后，对实施效果进行评估，总结经验教训，为后续工作提供参考。

5. 项目预算与资源保障
 本项目的预算将根据项目实施的具体内容和规模进行详细测算。项目所需资源包括人力、物力、财力等，企业将提供必要的资源保障，确保项目顺利实施。

6. 项目风险与应对措施
 项目实施过程中可能面临的风险包括：沟通不畅、进度延误、资源不足等。针对这些风险，我们将采取以下应对措施：

- （1）加强沟通与协调，确保信息畅通，及时解决遇到的问题。
- （2）制定详细的项目进度计划，严格把控时间节点，确保项目按时推进。
- （3）合理配置资源，确保项目实施所需的人力、物力、财力得到充分保障。

7. 项目总结与展望
 项目完成后，我们将对项目实施效果进行全面总结，评估项目目标的达成情况。同时，我们将根据项目实施过程中的经验和教训，不断优化管理体系，为企业的长期发展提供持续的支持和保障。

Aktivafin s.r.o., 1. máje 283, 767 01 Kroměříž
B A L T A C I a.s., Masarykovo náměstí 212, 763 61 Napajedla
B+I INVEST Zlín spol. s r.o., v likvidaci, Na Výsluní 524, 760 01 Zlín
Citibank Europe plc, organizační složka, Bucharova 2641, 158 00 Praha
Česká spořitelna, a.s., Olbrachtova 1929, 140 00 Praha
Československá obchodní banka, a. s., Radlická 333, 150 00 Praha
Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o., Podvesná XVII 3833, 760 01 Zlín
DRUŽSTVO ŽÁDVEŘICE-RAKOVÁ, Zádveřice 425, 763 12 Zádveřice-Raková
EJ - PROPERTY s.r.o., 1. máje 1177, 763 02 Zlín
ESPROTRADE 24 spol. s r.o., Nádražní 615, 763 12 Vizovice
EURO CAR Zlín s.r.o., Vizovická 4097, 760 01 Zlín
EUROCODEC-CZ s.r.o., Kolaříkova 81, 768 33 Morkovice-Slížany
EXTRÉMNÍ ZAHRADY s.r.o., Tvrz 209, 763 11 Zlín
Galvena Energo, s.r.o., Za Olšávkou 365, 686 01 Uherské Hradiště
GasNet, s.r.o., Klíšská 940, 400 01 Ústí nad Labem
Hypoteční banka, a.s., Radlická 333, 150 00 Praha
KKS-INVEST Lípa s.r.o., Lípa 304, 763 11 Lípa
Komerční banka, a.s., Na příkopě 969, 110 00 Praha
LADOS, a.s., Lípa 366, 763 11 Lípa
Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106, 500 08 Hradec Králové
Lidl Česká republika v.o.s., Nárožní 1359, 158 00 Praha
LUKROM, spol. s r.o., Lípa 81, 763 11 Lípa
Město Vizovice, Masarykovo nám. 1007, 763 12 Vizovice
METRANS, a.s., Podleská 926, 104 00 Praha
Modrá pyramida stavební spořitelna, a.s., Bělehradská 222, 120 00 Praha
MONETA Money Bank, a.s., Vyskočilova 1442, 140 00 Praha
MOVANA, spol. s r.o., Nádražní 965, 763 12 Vizovice
Obec Lípa, Lípa 118, 763 11 Lípa
Obec Zádveřice-Raková, Zádveřice 460, 763 12 Zádveřice-Raková
Obec Želechovice nad Dřevnicí, 4. května 68, 763 11 Želechovice nad Dřevnicí
OKNO, spol. s r. o., Bašty 413, 602 00 Brno
PARAMO, a.s., Přerovská 560, 530 06 Pardubice
Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932, 602 00 Brno
PRO-DOMA, SE, Budčická 1479, 190 16 Praha
RADKA Reality s.r.o., Na Lužci 706, 533 41 Lázně Bohdaneč
RUDOLF JELÍNEK a.s., Razov 472, 763 12 Vizovice
Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, K Majáku 5001, 760 01 Zlín
SANA Vladimír Nášel s.r.o., Březová 70, 763 15 Březová
SCL, spol. s r.o., Mikulčická 1131, 627 00 Brno
Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003, 110 00 Praha
Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024, 130 00 Praha
Statutární město Zlín, náměstí Míru 12, 760 01 Zlín
Stosta Picasso s.r.o., U Gemini 360, 760 01 Zlín
Střední zdravotnická škola a Vyšší odborná škola zdravotnická Zlín, Broučková 372, 760 01 Zlín
SYKORA, spol. s r.o., Razov 1204, 763 12 Vizovice
Teplo Zlín, a.s., Družstevní 4651, 760 05 Zlín
UNI-IBEC, v.o.s., Dlouhá 4309, 760 01 Zlín
UNICO MODULAR a.s., Nádražní 1136, 763 12 Vizovice
UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s., Želetavská 1525, 140 00 Praha
Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390, 128 00 Praha
VIAGEM a.s., Sokolovská 131, 186 00 Praha
Ředitelství silnic a dálnic Zlínského kraje, p.o., K Majáku 5001, 760 01 Zlín

Odůvodnění:

Dne 8. 3. 2023 podala žadatelka žádost o vydání rozhodnutí o umístění výše uvedené stavby. Vzhledem k tomu, že žádost nebyla úplná a nebyla doložena všemi podklady a závaznými stanovisky potřebnými pro její řádné posouzení, stavební úřad vyzval žadatelku dne 31.3.2023 k doplnění žádosti a současně řízení usnesením vydaným pod č. j. KUZL 31600/2023 přerušil. Podle ust. § 96b odst. 2 stavebního zákona obstarává závazné stanovisko orgánu územního plánování stavební úřad a proto stavební úřad dne 26. 7. 2023 vyzval Krajský úřad Zlínského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, oddělení územního plánování (dále jen „orgán územního plánování“) k vydání závazného stanoviska (č. j. KUZL 67181/2023). Dne 21. 9. 2023 obdržel kladné závazné stanovisko orgánu územního plánování (č. j. KUZL 75135/2023, sp. zn. KUSP 67299/2023 ÚP, který záměr stavby přezkoumal z hlediska souladu

s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací a z hlediska cílů a úkolů územního plánování, přičemž konstatoval, že **záměr je přípustný** a stanovil podmínku pro jeho uskutečnění.

Žádost o vydání rozhodnutí o umístění výše uvedené stavby byla žadatelkou doplněna dne 30. 10. 2023 a proto stavební úřad dne 1. 11. 2023 pod č. j. KUZL 80156/2023 oznámil zahájení územního řízení účastníkům řízení, dotčeným orgánům a veřejnosti. Stavební úřad upustil v souladu s ust. 87 odst. 1 stavebního zákona od ústního jednání, neboť jsou mu dobře známy poměry v území a žádost poskytla dostatečný podklad pro posouzení záměru. V souladu s uvedeným ustanovením stavebního zákona stavební úřad stanovil lhůtu 15 dní, do kdy mohou účastníci řízení uplatnit námítky a dotčené orgány závazná stanoviska. Pro uplatnění připomínek veřejnosti stanovil 30 denní lhůtu od zveřejnění oznámení o zahájení řízení. Stavební úřad doručoval oznámení o zahájení řízení v souladu s ust. § 87 odst. 1 stavebního zákona a v souladu s ust. § 2 odst. 5 LZ. Stavební úřad v oznámení o zahájení řízení poučil účastníky řízení o podmínkách pro uplatňování námitek podle ust. § 89 odst. 1 až 4 stavebního zákona zejména o tzv. koncentraci územního řízení, tedy že závazná stanoviska dotčených orgánů podle § 4 odst. 4 a námítky účastníků řízení musí být uplatněny ve stanovené lhůtě; jinak se k nim nepřihlíží.

Vzhledem k tomu, že se jedná o řízení, které je navazujícím řízením na proces posuzování vlivů na životní prostředí dle ustanovení § 3 písm. g) bodu 1 **zákona o posuzování vlivů na životní prostředí**, stavební úřad dle ust. § 9b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zveřejnil postupem dle ust. § 25 správního řádu spolu s oznámením o zahájení řízení a) žádost spolu s upozorněním, že se jedná o záměr podléhající posuzování podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, spolu s informací, kde lze nahlédnout do příslušné dokumentace pro navazující řízení, b) informace o předmětu a povaze rozhodnutí, které má být v navazujícím řízení vydáno, c) informace o tom, kde se lze seznámit s dokumenty pořizovanými v průběhu posuzování, které se zveřejňují podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, d) informace o podmínkách zapojení veřejnosti do řízení podle § 9c odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podle zvláštních právních předpisů, kterými se rozumí především informace o místě a čase konání případného veřejného ústního jednání, o lhůtě pro uplatnění připomínek veřejnosti k záměru a o případných důsledcích zmeškání takové lhůty, informace o tom, zda a případně v jaké lhůtě může veřejnost nahlížet do podkladů rozhodnutí, o dotčených orgánech a informace o možnostech dotčené veřejnosti účastnit se navazujícího řízení podle § 9c odst. 3 a 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Informace se považuje za zveřejněnou vyvěšením na úřední desce správního orgánu, který navazující řízení vede. Informace byla vyvěšena po dobu 30 dnů. Připomínky veřejnosti nebyly vzneseny.

Řízení ve věci umístění stavby je navazujícím řízením k záměru, který byl posouzen podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Řízení je proto vedeno také podle ustanovení § 9b až 9e zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměr, resp. jeho změny, byly ověřeny tak, jak je uvedeno v závazném stanovisku k ověření změn záměru vydaným dne 27. 10. 2023 (č. j. MZP/2023/240/2034, sp. zn. ZN/MZP/2023/252/175) Ministerstvem životního prostředí s tím, že **záměr neobsahuje změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí**.

Účastníci řízení, dotčené orgány a veřejnost byli v oznámení o zahájení územního řízení upozorněni na jejich práva a lhůty k podávání jejich námitek a připomínek a bylo jim také umožněno nahlížení do podkladů územního rozhodnutí.

Stavebnímu úřadu byly doručeny následující námítky a připomínky:

✓ ~~Stavební úřad~~ (č.j. KUZL 99018/2023 ze dne 15.11.2023) – požadavek provedení protihlukové stěny na parc. č. ~~222/2023~~ z průsvitného materiálu vzhledem k tomu, že je v místě přechod pro chodce a také kvůli zastínění jejich domu č.p. ~~1234~~ ul. ~~1234~~. Toto požadují zohlednit i v dalších stupních projektové dokumentace.

✓ ~~Stavební úřad~~ (č.j. KUZL 99284/2023 ze dne 15.11.2023) – podání nazvané a koncipované jako odvolání, podle skutečného obsahu vzhledem k dosavadní neexistenci územního rozhodnutí považované stavebním úřadem jako námítky:

- údajně nedostatečné informace o dotčeném pozemku ~~222/2023~~ v k.ú. ~~1234~~
- finančního nevyrovnání dřívějšího záboru pozemku
- chybějící informace o vyrovnání za vzniklé škody i s ohledem na garanci úprav terénu po realizaci stavby (sedání zeminy)
- chybějící informace o vzhledu protihlukové stěny (konkrétní výška, použitý materiál, konečná podoba, vizualizace)
- chybějící informace o šířce a výšce vozovky s ohledem na její původní stav a přístup k domům

Závěrem požaduje „*zcela konkrétní informace s dostatečným časovým předstihem před podpisem smluv.*“

požadavek nadbytečný), ale kvalitu bydlení (prostředí) je potřeba zkoumat vzhledem ke konkrétním podmínkám v místě.

c) Stavební záměr není šetrný k jejich zájmům, coby vlastníka pozemků, když neuvažuje s vhodnějším umístěním částí stavby (např. přípojná komunikace napojující ul. Nádražní s cestou vedoucí ve směru na Lužkovice).

d) Stavební záměr je v rozporu s § 76 odst. 2 stavebního zákona, podle něhož: „Každý, kdo navrhuje vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, je povinen dbát požadavků uvedených v 90 (stavebního zákona) a být šetrný k zájmům vlastníků sousedních pozemků a staveb, za tímto účelem si může vyžádat územně plánovací informaci, nejsou-li mu podmínky využití území a vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu známy.“

Pozn. oprávněné úřední osoby: protože se tyto námitky u některých namítajících účastníků územního řízení opakují, budou dále u uvedených účastníků popsány, lépe řečeno doplněny dále jen jako „pokračování textu je totožné viz výše uvedené námitky“

Konkrétně stavebnímu záměru vytýkají:

„Vybudování napojení komunikace z ul. Nádražní vyústující na komunikaci ve směru na komunikaci směrem do Lužkovic je naprosto bezprecedentním zásahem do jejich vlastnického práva, neboť zábor je zbytečný a znemožní jim užívání i pozemků, na nichž by stavba nebyla umístěna. Je vyloučeno, že by v případě realizace záměru byly schopny užívat zbývající části pozemku, neboť ty měly svého smyslu užívání jen coby celek. Nadto, je jim známo, že vlastník nemovitosti - domu č. p. 1234 v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí sice se stavbou nesouhlasí, ale pokud by obdržel férové vyrovnání částkou za odkup všech jeho nemovitostí, pak by s takovým postupem souhlasil a investor by měl možnost vybudovat komunikaci komunikaci rozšířením komunikace v ul. Nádražní. Uvedené by bylo ku prospěchu obyvatel ul. Nádražní, méně finančně náročné pro investora a zejména s minimálním zábořem pozemků ostatních vlastníků, včetně jejich.

Při výstavbě také může dojít k ohrožení zdroje pitné vody a to jak hladiny, tak i kvality. Studna je jediným zdrojem vody v jejich domě.

Také zamýšlená protihluková opatření, včetně zvednutí mostu, negativně ovlivní množství slunečního svitu a přirozeného denního světla, nehledě na negativní estetické dopady a tím pádem celkové zhoršení životního prostředí všech obyvatel v daném úseku. Je jimi známo, že existují modernější a šetrnější možnosti jak tento problém eliminovat, jako například nízké protihlukové clony.

V minulosti jejich rodina opakovaně podávala v této věci námitky a nabízela řešení, na které nebylo nikterak reagováno. Nabízené finanční částky za pronájmy parcel, věcná břemena a především odkupy, byly naprosto neakceptovatelné, z toho důvodu požadovaly výměnu dotčených pozemků za pozemky stejné kvality, v čemž jim nebylo vyhověno.

Jejich rodina shora uvedené pozemky vlastnila již v předminulém století, tedy dříve, než byla postavena stávající trať. Pozemky si předávají z generace na generaci. Celá tato situace jim působí silnou citovou újmu.

Z celého projektu je patrné, že modernizace tohoto rozsahu není vytvořena pro účely veřejného zájmu, ale pro účely nákladních společností. Osobní vlaky, které tudy projíždí, splňují hlukové a rychlostní limity a tudíž úpravy tohoto rozsahu nepotřebují. Překladiště nákladních společností mohlo být umístěno například v Průmyslové zóně Holešov, které má přímé napojení na dálnici i železniční uzel.“

✓ ~~XXXXXXXXXX~~ (č.j. KUZL 99958/2023 ze dne 20.11.2023) – podal následující námitky:

1 „Nesouhlasí se způsobem doručení, ačkoliv má zřízenou datovou schránku, bylo mu Oznámení zasláno poštovní zásilkou. Vzhledem k jeho časové zaneprázdněnosti a častým pracovním cestám mimo bydliště hrozilo, že si zásilku nebude moci vyzvednout, což by mu znemožnilo uplatňování práv v řízení.

2 Nesouhlasí s umístěním nového nástupiště a přístupového chodníku k Železniční stanici Želechovice nad Dřevnicí SO 0816-02 na pozemcích p.č. 1234 a 5678 vč. souvisejících staveb - přístřešku pro cestující SO 08-15-02, SO 08-06-01 a PS 08-14-04. Podle projektové dokumentace je navíc zřejmé, že výstavbou bude dotčen i pozemek p. č. 9876 (konec nástupiště v km 16,838).

Pozemky se nachází v zastavěném území obce, kde podle platného územního plánu převažují plochy smíšené obytné SO. V současnosti jsou využívány pro podnikání, a není v jeho zájmu zde umístit navrhované stavby. Plochy jsou pro něj nenahraditelné, zábořem by došlo k cca 30 % zmenšení areálu, což by znamenalo konec současné provozovny.

Nesouhlasí ani s umístěním podchodu v km 16,800 SO 08-19-02 a. Pro tuto stavbu není žádné opodstatnění, sama o sobě totiž postrádá potřebné návaznosti.

K navrhovaným záměrům existuje výhodnější řešení na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽDC. Mnohem hospodárnější je modernizovat stávající nástupiště na pozemku

p.č. 123456789, které je dostatečně kapacitní a bezbariérové. Komfortní a bezbariérový je i přístup k nástupišti po komunikaci na pozemku p.č. 123456789.

3 Nesouhlasí s umístěním opěrné zdi SO 08-19-51, protihlukových stěn SO 08-33-06, mostu SO 08-19-03 v km 16,964 a trakčních stožárů v blízkosti budovy č.p. 123456789. Mnohokrát upozorňoval na skutečnost, že zakládání těchto staveb bude probíhat v těsné blízkosti budovy č.p. 123456789 pravděpodobně i na jeho pozemcích, s vážnými negativními dopady na statiku domu. Požaduje provést statické posouzení budovy č.p. 123456789 a doložení podrobného plánu organizace výstavby, kde bude vyloučen jakýkoliv negativní vliv na technický stavu budovy, přípojek a zdroj pitné vody. V tomto smyslu požaduje písemný závazek ze strany stavebníka. Budova č.p. 123456789 byla postavena ještě před výstavbou železniční trati, její jádro je přibližně z počátku 19. století a dříve zde bývala kovárna. Stavba trati negativně ovlivnila kvalitu života v tomto místě od počátku. Mimo jiné znemožnila napojení na vybranou technickou infrastrukturu. Dodnes je objekt odkázaný na vlastní, vydatný zdroj pitné vody, který může být stavební činností znehodnocen.

Nesouhlasí se zvýšením nivelety železniční trati až o 1,3 m v místě železničního mostu č. 45 v km 16,964. Pro takové navýšení neexistuje důvod, zejména když podjezdová výška pod železničním mostem se zvyšuje jen o 70 cm. Zvýšením nivelety trati dojde k razantnímu zásahu do podloží v důsledku budování hlubších základů (pilotů) mostního tělesa.

Dle informací, které si sám zajistil u projektanta dopravních staveb, není možné plánované stavby realizovat, aniž by došlo k poškození domu č.p. 123456789. V projektu není navrženo statické zajištění budovy (helikálními výztužemi, pilotáží základů apod.).

Požaduje zachování stávajícího dopravního uspořádání pod železničním mostem a napojení na silnici III. tř. ul. Podřevnická, které zajišťuje dopravní obslužnost mých nemovitostí.

K navrhovaným záměrům existují šetrnější varianty, např. i použití subtilnější mostní konstrukce instalace nízkých protihlukových CION jež nevyžadují základy či přesunutí trakčních stožárů na druhou stranu trati. Obecně je nutné se vyhnout stavebním činnostem jež způsobí přenos vibrací do základového prostředí budovy č.p. 123456789. Nejvhodnější by bylo umístění železniční trati co nejnižší, ideálně na úroveň terénu v nejnižším místě k.ú. Želechovice nad Dřevnicí v km. 16.964 a do částečného zářezu v místech vyšších.

4 Nesouhlasí se Zařízením staveniště v km 16,9 na pozemku p.č. 123456789 k.ú. Želechovice nad Dřevnicí. Z předložené dokumentace není zřejmé, jak bude probíhat doprava a zásobování ke skládce, bez toho není možné dočasnou stavbu umístit. Rovněž není patrné, jaký materiál, kromě ornice, se zde bude ukládat. Provoz Zařízení staveniště ovlivní podnikatelskou činnost v jeho areálu po dobu výstavby. Negativní vlivy v podobě hluku, prachu, vibrací a dalších zátěží, mohou vést až k likvidaci podnikání. Na hranici pozemků 123456789 je vzrostlý stoletý ořešák, jehož nadzemní část i kořenový systém mohou být negativně zatíženy skládkou, stavbou chodníku či dopravou na staveniště,

K navrhovanému záměru existuje varianta umístit Zařízení staveniště na okraj zastavěného území obce nedaleko stavby, na pozemky ve vlastnictví ČR p.č. 1186 a 1188, v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí a zásobování provádět po silnici III, a I. třídy.

Nemovitosti dotčené stavbou vlastní od roku 2017 a po celou tuto dobu je plánovanou modernizací železniční trati blokován jeho záměr celkové rekonstrukce objektu a rozšíření podnikání. Omezení neustálými průtahy projektu mu způsobila značné škody. Své námítky podal taky k přípravné dokumentaci dne 25.11. 2019, ovšem bez adekvátní reakce ze strany Oznamovatele.“

✓ 123456789 (č.j. KUZL 99970/2023 ze dne 20.11.2023) – totožné námítky jako 123456789 přičemž stejně tak požaduje zamítnutí žádosti stavebním úřadem, nebo aby stavební úřad žadatelce uložil povinnost úprav dokumentace, kterými by byl odstraněn zásah do jejích vlastnických práv a údajného narušení kvality prostředí z níže uvedených důvodů:

- „stavební záměr se přímo dotýká jejího ústavně zaručeného vlastnického práva...pokračování textu totožné viz výše uvedené námítky 123456789“
- Zásadním způsobem narušuje kvalitu prostředí a hodnotu území... dtto.
- Stavební záměr není šetrný k jejím zájmům..., dtto.
- Stavební záměr je v rozporu s § 76 odst. 2 stavebního zákona, podle něhož: ...“ dtto.

„pokračování textu je totožné viz výše uvedené námítky 123456789“

Konkrétně stavebnímu záměru vytýká:

„Vybudování výhybny na jejich pozemcích – nemovitost v její rodině vlastní po generace, tudíž k ní má

citovou vazbu. Výhybna tak, jak je nakreslena do plánu, výrazně znehodnotí její pozemky a stavbu rodinného domu samotnou. Chápe, že musí být někde vybudována a jako řešení navrhuje její přemístění na volnou plochu na parcele č. 1234/1.

Namítající uvedla také, že „si nedokáže představit, že navrhované protihlukové betonové zdi doslova odříznou ulici Nádražní od zbytku obce.“

✓ Totožné námitky jako ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ podal ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ (č.j. KUZL 99971/2023 dne 20.11.2023).

✓ Společnost **AISE, s.r.o.** (č.j. KUZL 100183/2023 ze dne 20.11.2023) – jako spoluvlastníci dotčeného pozemku parc. č. 4037/11 v k.ú. Zlín vyjádřili svůj nesouhlas s jeho dotčením a zatížením předmětnou stavbou, když podle uvedené společnosti „není dotčení pozemku nutné a stavbu lze realizovat bez zásahu do pozemku v jejich spoluvlastnictví. Trvají na důsledném, vyhodnocení jejich námitek a respektování vlastnických vztahů k pozemkům a stavbám na nich (oplocení), a respektování a dodržování vyhlášky o dokumentaci staveb.“

✓ ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ (č.j. KUZL 100285/2023 ze dne 21.11.2023) – totožné námitky jako ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ přičemž stejně tak požaduje zamítnutí žádosti stavebním úřadem, nebo aby stavební úřad žadatele uložil povinnost úprav dokumentace, kterými by byl odstraněn zásah do jejich vlastnických práv a údajného narušení kvality prostředí z níže uvedených důvodů:

- a) „stavební záměr se přímo dotýká jejího ústavně zaručeného vlastnického práva...pokračování textu totožné viz výše uvedené námitky ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
- b) Zásadním způsobem narušuje kvalitu prostředí a hodnotu území... dtto.
- c) Stavební záměr není šetrný k jejich zájmům..., dtto.
- d) Stavební záměr je v rozporu s § 76 odst. 2 stavebního zákona, podle něhož:“ dtto.

„pokračování textu je totožné viz výše uvedené námitky ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~“

Konkrétně stavebnímu záměru vytýká:

„stavba změní charakter pozemku, znemožní jí jeho užívání jako celku, k části pozemku nebude mít přístup. Změní se kvalita a hodnota pozemku. Nesouhlasí s dočasným zábořem jejího parc. č. ~~XXXXXX~~ pozemku.“

✓ ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ a ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ (č.j. KUZL 100281/2023 ze dne 21.11.2023) – následující námitky:

1. Zásadně nesouhlasí s umístěním v projektu navržených betonových nebo dělených, vysokých protihlukových stěn. Z projektové dokumentace vyplývá, že se v místě železničního mostu č. 45 v km 16,964 bude zvedat železniční násep o cca 1,3 m. Výška náspu se bude postupně rozpouštět do délky asi 2/3 ulice Papírenská. Pokud budou ještě instalovány vysoké betonové (nebo průhledné) zdi, stane se z velké části naší Papírenské ulice prakticky vyloučené místo za zdí. Žádá o znovu nahlédnutí do projektu. Cesta před jejich domem je velmi úzká – 3 m. Pak už začíná železniční val. Od hranice nemovitosti k náspu je jen 8 m. Z velkého okna z kuchyně a jídelny se budou dívat do betonové zdi. Prosí o instalaci nízkých betonových protihlukových clon BRENS BARRIER po obou stranách železnice. Tyto clony jsou homologované pro použití v ČR, používají se v zastavěném území. V části trati vedoucí přes ulice Nádražní a Papírenská, by je určitě dávalo smysl využít i z hlediska estetického, jinak se naše vesnice rozdělí na dvě části. Před zdí a za zdí. My budeme za. . .

2. Požadují instalaci antivibračních rohoží v celé délce trati v zastavěném území obce Želechovice nad Dřevnicí.

3. Dále požadují v průběhu celé stavby možnost příjezdu motorovým vozidlem k jejich domu, protože jediná příjezdová cesta je opravdu úzká. Občas „nepravidelně, mají na starosti svého staršího otce (84 let) a musí mít možnost s ním autem odjet k lékaři.

V závěru by chtěli spolu s manželem ještě konstatovat, že určitě nechťejí blokovat modernizaci železniční tratě, kterou mají přímo před domem a s kterou jsou bez problémů v souladu. Žádají jen o přehodnocení některých změn.“

✓ ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ (č.j. KUZL 100390/2023 ze dne 21.11.2023) – totožné námitky jako ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ přičemž stejně tak požaduje zamítnutí žádosti stavebním úřadem, nebo aby stavební úřad žadatele uložil povinnost úprav dokumentace, kterými by byl odstraněn zásah do jejich vlastnických práv a údajného narušení kvality prostředí z níže

¹ Upřesnění kontextu oprávněnou úřední osobou.

uvedených důvodů:

- a) „stavební záměr se přímo dotýká jejich ústavně zaručeného vlastnického práva...pokračování textu totožné viz výše uvedené námitky
- b) Zásadním způsobem narušuje kvalitu prostředí a hodnotu území... dtto.
- c) Stavební záměr není šetrný k jejím zájmům..., dtto.
- d) Stavební záměr je v rozporu s § 76 odst. 2 stavebního zákona, podle něhož: ...“ dtto.

„pokračování textu je totožné viz výše uvedené námitky“

Konkrétně stavebnímu záměru vytýkají:

„Jejich rod vlastní rodinný dům č. p. 151/1 již více jak 150 let. Již jen samo č. p. 151/1 dokazuje, že jejich dům stál v obci mezi prvními. V mapách je jejich dům označen již v roce 1879, a to i s pozemky, které k němu náležejí nyní. Nemovitosti se u nich dědily z generace na generaci a takto je to dosud. Dům byl v obci postaven dlouho předtím, než se postavila železnice, jejíž trať má být nyní předmětným řízením modernizována a elektrizována.

Jak po dobu výstavby, tak i po dobu provozu bude život v jejich nemovitosti nesnesitelný. Doslova z každé strany bude jejich nemovitost zasazena záměrem stavby.

Zvýšení podjezdové výšky mostu v těsné blízkosti jejich domu na 4,2 metru umožní průjezd kamionů a těžkých nákladních automobilů v těsné blízkosti jejich domu, což logicky přinese vyšší hluk, prašnost a vibrace a povede k praskání zdiva a poškození domu. Nadto bude výrazně zhoršena kvalita jejich bydlení, resp. bydlení se stane nesnesitelným, neboť přibude další negativní zátěž z automobilové dopravy. Dosud byl provoz pod mostem omezen výškou, která znemožňovala průjezd nákladním vozidly, kamionům, trolejbusům, avšak po modernizaci trati všechna tato omezení zmizí a průjezd vozidel se zvýší, a nově budou moci projíždět i nákladní vozidla. V souvislosti se zvýšením podjezdové výšky mostu dojde o zvýšení dopravní nivelety o 1,4 metru a instalací protihlukových stěn vysokých 2 metry (celkem tedy dojde k navýšení oproti stávajícímu stavu o 3,4 m!) způsobí ztrátu slunečního svitu a s tím je spojený nárůst vlhkosti, mechu a plísní. Zvýšení dopravní nivelety přitom bude v délce několika set metrů z obou stran mostu. Pro ně to však znamená, že prakticky podél jejich pozemků bude vybudována vysoká bariéra, kde nad úroveň domu budou projíždět vlaky, bariéra bude zastíňovat jejich pozemky, a to se všemi negativními vlivy. Budou žít za zdí oddělení od obce a fakticky se budou cítit vyloučení ze společnosti.

Dočasný zábor prostoru před domem č. p. 151/1 po dobu realizace stavby způsobí výrazné komplikace při dopravní obsluze domu, příp. jeho úplné znemožnění, protože zasahuje do jediného možného příjezdu. Uváží-li, že stavba bude realizována několik let, pak by byli několik let nuceni snášet tzv. „dočasné“ řešení ve formě „dočasných“ záborů půdy, avšak v míře, která negativně doslova ovlivní jejich dennodenní život. Každý příchod do domu i z něj, bude přes stavbu, v blátě, kolem strojů. Provoz strojů a užívání dočasného záboru (sklárky) budou vnímat na vibracích, na prašnosti, na pohledu z okna, na hluku.

Dočasný zábor půdy rovněž znamená vysoké riziko znečištění jediného zdroje pitné vody, který mají z vlastní studny v bezprostřední blízkosti domu. Budou-li poblíž prováděny výkopové a stavební práce na novém mostě, bude se tudy prohybovat těžká technika, dojde-li k narušení vsakovacích vrstev zeminy (zákonitě k tomu dojít musí), pak to přímo ohrozí hladinu vody ve studni, která je pro ně jediným zdrojem pitné vody.

Vybudování napojení komunikace z ul. Nádražní vyústující na komunikaci ve směru na komunikaci směrem do Lužkovic je naprosto bezprecedentním zásahem do jejich vlastnického práva, neboť zábor je zbytečný a znemožní jim užívání nejen těch pozemků, na nichž má být stavba umístěna, ale i těch, které nové stavební objekty stavby rozdělují. Je vyloučeno, že by v případě realizace záměru byli schopni užívat zbývající části pozemku, neboť ty měly svého smyslu užívání jen coby celek. Stavbou nové napojovací komunikace dojde k rozdělení pozemku parc. č. 151/1, jehož jedna část bude u domu, další pod komunikací a třetí pak za komunikací. Na pozemku parc. č. 151/2 jsou přitom námi osázeny vzrostlé (15leté) ovocné stromy, z nichž každoročně sklízíme úrodu a pokud bychom měli pozemek za cestou obhospodařovat, tak se k němu nedostaneme ani sekačkou a pro úrodu bychom měli překonávat cestu, která nadto bude zdrojem znečištění na ovoci (přínejmenším prachu).

Zřízení věcných břemen na pozemcích parc. č. 151/1 a 151/2 povede k výraznému zhoršení kvality bydlení. Jedná se o odstranění 40 kusů vzrostlých tují, vysazených v roce 2004, které způsobí ztrátu ochrany před hlukem, prachem a hlavně ztrátu soukromí. Dále dojde k odstranění betonového plotu z roku 2021, což povede opět ke ztrátě soukromí. Další újmu, představuje odstranění dřevěného stání pro auto, které jsme vybudovali svépomocí v roce 2019. Umístění věcného břemene na pozemku 151/3 způsobí zničení oplocení, a dále likvidaci deseti vzrostlých ovocných stromů.

Jakékoliv odstraňování stromů, stání, bude vyžadovat výkopové práce, které zaberou další část našeho území a na velmi dlouhou dobu nás v užívání zahrady a domu omezí, nadto zcela změní charakter okolí domu.

Nové nástupiště je přímo na úrovni pergoly a znamená opět ztrátu soukromí a zvýšení hluku a prašnosti

kvůli brzdění vlaků.

Není rovněž pravdou, že by záměr měl být realizován výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách (viz str. 3 oznámení — veřejné vyhlášky), když přinejmenším nová napojovací komunikace ul. Nádražní vyúsťující na komunikaci vedoucí do Lužkovic, je mimo toto ochranné pásmo. Tato nová komunikace má také zabrat půdy v I. stupni ochrany půdy (ZPF).

Je evidentní, že záměr stavby není činěn ve veřejném zájmu, když tento není primárně zamýšlen pro přepravu osob, ale pro nárůst nákladní dopravy z překladiště Metrans v Lípě. Modernizovaná trať by měla umožnit četnost dopravy až na co 15 minut, což je násobné zvýšení proti současnému stavu. Život pod tratí se tak pro nás stane nesnesitelný a nemovitost neprodejná. Kdo by dobrovolně chtěl bydlet vedle takto vytížené trati, u cesty, kde se zvedne nárůst dopravy a umožní průjezd těžkých aut? Tím vším se z našeho majetku stane bezcenná zátěž, v které nebudeme chtít bydlet ani my, ani nikdo jiný.

Veškeré zakládání staveb a umístování skládky, má probíhat v těsné blízkosti jejich domu a proto (bude-li stavba realizována), požadují, nechť je zpracován pasport stavu domu, opěrných zídek, plotů, odstavných ploch, pozemků, před zahájením veškerých stavebních prací, tak aby bylo jednoznačně zaznamenáno, jaký stav mých nemovitostí byl před zahájením prací a jaký bude na jeho konci. Takový pasport by měla zpracovat odborně zdatná a způsobilá osoba, přičemž požadují, aby provedení pasportu bylo provedeno před realizací a po ní. Součástí pasportu by mělo být vyhodnocení škod včetně způsobilého odhadu případné újmy na jejich majetku. Rovněž si vyhrazují právo odsouhlasit provedení pasportu před realizací stavby a po ní. Obsahové náležitosti pasportu by měly být o jednoznačném slovním popisu posuzovaných objektů, provedeným měřením, obrazově a velmi detailně.

Hodlá-li žadatel svůj stavební záměr skutečně v tomto rozsahu realizovat, pak nechť si od nich nemovitost odkoupí celou, včetně všech souvisejících pozemků a umožní jim přestěhování jinam, kde by nebyli takto omezováni v životě. Ostatně vykoupení všech jejich nemovitostí v místě mu může přinést výhody v tom, že nebude muset nákladně budovat novou komunikaci z ul. Nádražní na komunikaci vedoucí do Lužkovic, ale bude moci rozšířit ul. Nádražní a napojit ji před mostem pod tratí, příp. využít k jinému záměru stavby.“

✓ **Mgr. Eva Štauderová, advokátka zastupující** [redacted] (č.j. KUZL 100722/2023 ze dne 21.11.2023) – totožné námitky jako [redacted] přičemž stejně tak požaduje zamítnutí žádosti stavebním úřadem, nebo aby stavební úřad žadatelce uložil povinnost úprav dokumentace, kterými by byl odstraněn zásah do jejich vlastnických práv a údajného narušení kvality prostředí z níže uvedených důvodů:

- a) stavební záměr se přímo dotýká jejího ústavně zaručeného vlastnického práva...pokračování textu totožné viz výše uvedené námitky [redacted]
- b) Zásadním způsobem narušuje kvalitu prostředí a hodnotu území... dtto.
- c) Stavební záměr není šetrný k jejím zájmům..., dtto.
- d) Stavební záměr je v rozporu s § 76 odst. 2 stavebního zákona, podle něhož: ...“ dtto.

„pokračování textu je totožné viz výše uvedené námitky [redacted]“

Konkrétně stavebnímu záměru vytýká:

„Klientka je vlastníci pozemku parce č. [redacted] orná půda o výměře 1805 m², který je zapsaný v katastru nemovitostí na listu vlastnickém č. [redacted] u Katastrálního úřadu pro Zlínský kraj, Katastrální pracoviště Zlín. Přes tento pozemek má vést objekt stavby SO 08-18-07 - komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7. Tento pozemek má být záměrem stavby dotčen z větší části trvalým zábořem, dále pak věčným břemenem i dočasným zábořem. Fakticky však dojde ke znehodnocení celého pozemku klientky záměrem stavby, a i když je zamýšleno, že jí pár desítek metrů z pozemku zbyde, bude se jednat o fakticky nepoužitelnou část, neboť užívání pozemku mělo svého významu jen jako celek.

Klientka s umístěním objektu stavby SO-08-18-07 na svém pozemku nesouhlasí, leda by žadatel pro realizaci stavby za férových podmínek odkoupil celý pozemek parc. č. [redacted]

Klientka nesouhlasí se zvýšením nivelety železniční trati, která se v místě železničního mostu č. 45 v km 16,964 zvyšuje o 1,4 m, což má dopad i na její nemovitosti v blízkosti trati, a to pozemku parc. č. [redacted] a st. [redacted] neboť zvýšení trati v délce několika set metrů před mostem i za ním (plynulé zvednutí) vytvoří bariéru mezi zbytkem obce a tím přerušení sociálních a společenských vazeb /oddělení od zbytku obce/. Zvláště, bude-li trať lemována 2 metry vysokými betonovými (nebo dělenými) protihlukovými stěnami, Namísto by mělo být uvažováno o tom, že trať bude umístěna co nejnižší, ideálně na úroveň terénu v nejnižším místě k.ú. Želechovice nad Dřevnicí a s částečným zářezem v místech vyšších. Uvedené řešení by bylo šetrné k zájmům klientky a obyvatel žijících podél trati. Klientce je známo, že uvedená řešení již byla prosazena v úseku modernizace trati Otrokovice-Zlín, např. v Otrokovicích nebo na Podvesné. Stejně tak by tomu mohlo být i v tomto případě.

Nebude-li takové řešení možné, pak navrhuje instalaci nízkých protihlukových clon Brens Barrier po obou stranách železnice v celé délce zastavěného území obce. Tyto protihlukové clony jsou homologované a běžně používané v ČR i v zahraničí právě v místech, kde železnice prochází obytnou

zástavbou. Nízké protihlukové clony jsou výrazně levnější a není nutné pro ně nákladně budovat základy a jsou bezpečnější.

Zároveň klientka navrhuje instalaci antivibračních rohoží v celém úseku trati vedoucí zastavěnou částí obce, neboť tím lze eliminovat negativní dopady provozu na trati, kde se počítá se zvýšením kapacity zejména pro nákladní dopravu z nedaleké firmy Metrans (Lípa). O osobní dopravu na trati není zájem, takže uvedená modernizace bude sloužit především pro nákladní dopravu, která bude jezdit častěji. Je tedy evidentní, že záměr stavby není činěn ve veřejném zájmu, když tento není primárně zamýšlen pro přepravu osob, ale pro nárůst nákladní dopravy z překladiště Metrans v Lípě. Modernizovaná trať by měla umožnit četnost dopravy až na co 15 minut, což je násobné zvýšení proti současnému stavu. Rizika pro obyvatele bydlicí podél trati jsou tak vysoká a navrhovaný záměr stavby je dostatečně neřeší.“

✓ ~~Obecnostní stanovisko~~ (č.j. KUZL 101050/2023 ze dne 22.11.2023) – nesouhlasí s navrhovaným řešením a navrhuje:

„A. Trvalý a dočasný zábor

1. parc.č. ~~1234/1~~ LV ~~1234~~ kat.ú.Želechovice nad Dř. požadováno cca 6 m2 navrhuji prodej za 5 000,- Kč/m2
2. parc.č.: ~~1234/2~~ LV ~~1234~~ kat.ú.Želechovice nad Dř. požadováno cca 21 m2 navrhuji prodej za 5 000,- Kč/m2
3. parc.č.: ~~1234/3~~ LV ~~1234~~ kat.ú.Želechovice nad Dř. požadováno cca 70 m2 jen prodej celé parcely 954 m2 (viz B./)

B. Pronájem nemovitosti-zahrady

4. ~~1234/4~~ LV ~~1234~~ kat.ú.Želechovice nad Dř.(954 m2). Kategoricky nesouhlasí s variantou pronájmu této plochy a navrhuje její odkoupení za cenu 4 500,- Kč/m2 (pronájmem se stává parcela pro nás bezcenná)

C. Přilehlé nemovitosti-zahrady

5. ~~1234/5~~ LV ~~1234~~ kat.ú.Želechovice nad Dř. (539 m2). Parcela se díky výstavbě zastávky a případnému pronájmu stává pro ně bezcenou a navrhuje její odkoupení za cenu 4 000,- Kč/m2.

Možná řešení:

1. Prodej všech ploch, které se požadují pro modernizaci trati včetně pozemku parc.č.: ~~1234~~ za cenu 5 320 000,- Kč (celkem 1520m2 (6m2+21m2+954m2+539m2=1520m2) za cenu 3 500,- Kč/m2 to je 5 320 000,- Kč)
2. Prodej všech ploch, které požadujete pro modernizaci trati bez pozemku parc.č.: ~~1234~~ za cenu 4 415 000,- Kč (celkem 981m2 (6m2+21m2+954m2=981m2) za cenu 4 500,- Kč/m2 to je 4 415 000,- Kč)
3. Provedení výměny za podobně velký pozemek cca 1520m2 (u hlavní komunikace na trase Zlín-Vizovice).

Zdůvodnění jejich návrhu (požadavku)

1. Na koupi pozemků od spoluvlastníků si byly nuceni vzít v r.2015 úvěr ve výši 2 000 000,- Kč. (úvěr poskytla Česká spořitelna na základě vlastního znaleckého posudku, ve kterém uvádí cenu 1 300,- Kč/m2)
 2. Mohou doložit znalecké posudky, které uvádí v letech 2014-2016 ceny 1 300 - 1600,-Kč/m2)
- Poznámka: Díky modernizaci trati Otrokovice - Vizovice a vybudování v těsné blízkosti zastávky jsou jejich pozemky pro ně bezcenné. Možná by je mohla využít obec Želechovice.“

✓ **Mgr. Jan Drozd, advokát zastupující** ~~Obecnostní stanovisko~~ (č.j. KUZL 101860/2023 ze dne 24.11.2023):

„Předmětným Stavebním záměrem mají být dle Oznámení dotčeny (a to přímo umístěním Stavebního záměru či jinak dotčeny) mimo jiné nemovitosti ve vlastnictví namítajícího účastníka územního řízení, a to konkrétně pozemky parc.č.:

- ~~1234/1~~ zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je stavba, rodinný dům bez č.p./č.e.;
- ~~1234/2~~ vodní plocha;
- ~~1234/3~~ zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je stavba, rodinný dům bez č.p./č.e.;
- ~~1234/4~~ zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je stavba, rodinný dům č.p. ~~1234~~
- ~~1234/5~~ ovocný sad;
- ~~1234/6~~ zahrada;

Vše v obci Želechovice nad Dřevnicí, k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, zapsáno na LV č. ~~1234~~ u Katastrálního úřadu pro Zlínský kraj, Katastrální pracoviště Zlín (dále společně „Nemovitosti“).

Od vlastnictví Nemovitostí odvíjí své účastnictví v předmětném řízení o umístění Stavebního záměru. Oznámení vytýkám, že moje účastnictví opomíjí, když jednak zcela ignoruje změnu vlastníka Nemovitostí, jednak také související rozdělení pozemku parc.č. 123/2018 v obci Želechovice nad Dřevnicí, k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, z níž vznikl již shora popsáný, nový pozemek parc.č. 123/2018 na němž má být Stavební záměr umístěn.

Dle Oznámení se má Stavební záměr dotýkat všech Nemovitostí, zatímco dle mapy plánovaných záborů dostupných ve spisovém materiálu řízení o umístění Stavebního záměru je dotčení mých nemovitostí omezeno výlučně na pozemky: (i) parc. č. 123/2018 (ten však v mapě stejně jako v Oznámení vůbec není vyznačen, viz již shora popsáná neaktuálnost projektu Stavebního záměru) a (ii) parc.č. 123/2018 a mnou propachtovaný pozemek parc.č. 123/2018 v obci Želechovice nad Dřevnicí, k.ú. Želechovice nad Dřevnicí.

Z Oznámení a spisového materiálu k předmětnému řízení jednoznačně plyne, že Stavební záměr má být umístěn minimálně na části Nemovitostí, které jsou ve výlučném vlastnictví namítajícího účastníka územního řízení, zbylé části se bezesporu minimálně dotýká, stejně tak jako se dotýká (i) jeho pozemku parc. č. 123/2018 zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je stavba, rodinný dům č.p. 123 v obci Želechovice nad Dřevnicí, k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, zapsáno na LV č. 123/2018 (tento pozemek byl Oznámením zcela opomenut) a (iii) mnou propachtovaných pozemků parc.č. 123/2018 ovocný sad (na jehož části má být Stavební záměr přímo umístěn) a 123/2018 trvalý travní porost (jehož se bezesporu také dotkne a je Oznámením také opomenut), vše v obci Želechovice nad Dřevnicí, k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, oba v majetku paní 123/2018. V tomto odstavci jmenované pozemky tvoří s Nemovitostmi ucelený hospodářský celek.

Stavební záměr má být jednak z části realizován na pozemcích spadajících do Hospodářského komplexu, jednak z části s nemovitostmi Hospodářského komplexu Stavební záměr sousedí (dále společně jen „Dotčené pozemky“), a proto proti Stavebnímu záměru tímto s odkazem na § 85 odst. 2 písm. a) jakož i písm. b) zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jako „stavební zákon“), podávám ve stanovené lhůtě níže uvedené námitky.

Stavební úřad pro úplnost uvádí, že se jedná se o obdobné, ale širší námitky jako uplatnily 123/2018, přičemž stejně tak požaduje zamítnutí žádosti stavebním úřadem, nebo aby stavební úřad žadatelce uložil povinnost úprav dokumentace, kterými by byl odstraněn zásah do jejích vlastnických práv a údajného narušení kvality prostředí z níže uvedených důvodů:

a) „Stavební záměr se přímo dotýká jeho ústavně zaručeného vlastnického práva k mým shora jmenovaným nemovitostem v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, přičemž realizace navrhovaného Stavebního záměru by kompletně a nevratně změnila charakter Hospodářského komplexu a došlo by k znemožnění jeho užívání jako funkčního celku, a to zejména k hospodářským a zemědělským účelům. Hospodářský komplex sloužil historicky jako mlýn a jako takový má nezanedbatelnou historickou hodnotu, způsob jeho užívání má značnou tradici, nadto zemědělské plochy Hospodářského komplexu vykazují vysokou bonitu a úrodnost půdy a jako takové jsou chráněny nejvyšším stupněm ochrany ZPF.

Stavební záměr je způsobilý citelného zásahu do jeho vlastnického práva k předmětným nemovitostem a je rozporný s jednou ze základních zásad právního řádu České republiky - zásadou přiměřenosti (tj. spravedlivé únosnosti či proporcionality), jakož i s ústavně zaručeným právem na ochranu vlastnického práva a jeho pokojného užívání zaručeného čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod a čl. 1 Dodatkového protokolu k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod.

Má za to, že Stavební záměr i v souvislosti s dále uvedenými námitkami obecně postrádá odpovídající a přiměřenou korelaci mezi cílem Stavebního záměru a použitými prostředky.

b) Stavební záměr zásadním způsobem narušuje kvalitu prostředí a hodnotu území a je tak v rozporu s ust. § 20 odst. 1 Vyhlášky č. 501/2006 Sb., o všeobecných požadavcích na využívání území. Stavební úřad je přitom dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2006, č. j. 2 As 44/2005-116 povinen posoudit, zda zachování kvality bydlení (dnes definováno jako kvalita prostředí) odpovídá konkrétním podmínkám v místě. Nelze se tedy jen zaměřovat na splnění limitů stanovených právními předpisy (v takovém případě by byl tento požadavek kvality bydlení nadbytečný), ale kvalitu bydlení (prostředí) je potřeba zkoumat v souvislostech a s ohledem na konkrétní podmínky v daném místě.

c) Stavební záměr není šetrný k jeho zájmům..., viz stejné námitky 123/2018.

d) Stavební záměr je v rozporu s § 76 odst. 2 stavebního zákona, podle něhož: ...“ dtto písm. c).

„pokračování textu je totožné viz výše uvedené námitky 123/2018“

Konkrétně stavebnímu záměru vytýká:

1. Vybudování napojení komunikace z ul. Nádražní vyústující na komunikaci ve směru do Lužkovic by bylo bezprecedentním zásahem do jeho vlastnického práva. Tento zábor je zcela zbytečný a znemožní mu užívání Hospodářského komplexu, a to i těch pozemků, na nichž by stavba komunikace nebyla umístěna. Je naprosto vyloučeno, že by v případě realizace Stavebního záměru byl schopen užívat zbývající části pozemků tvořících Hospodářský komplex, neboť tyto mají svého smyslu užívání jen coby jeden funkční celek. Nadto, je mu známo, že vlastník nemovitosti - domu č. p. 142 v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí sice se Stavebním záměrem také nesouhlasí, ale v případě, že by od investora obdržel nabídku na férové finanční vyrovnání za odkup všech jeho nemovitostí, pak by s takovým postupem souhlasil a investor by tedy měl možnost vybudovat místní komunikaci rozšířením komunikace v ul. Nádražní, tedy s využitím stávající komunikace a bez nepřiměřeného zásahu nejen do mého vlastnického práva. Takové řešení by zcela jistě bylo i ku prospěchu všech obyvatel dané oblasti obce, méně finančně náročné pro investora a zejména s minimálním záborem nemovitostí dalších vlastníků v této lokalitě, včetně těch ve vlastnictví namítajícího účastníka územního řízení.
2. Domy tvořící Hospodářský komplex mají mnohaletou historii, o čemž vypovídají velmi nízká čísla popisná do Hospodářského komplexu spadajících budov. Zejména budova bez č.e./č.p. stojící na pozemku parc.č. 142/1 zasahující do chodníku ul. Podřevnická (dále jen „Budova“) by prováděním prací, jakož i následným navýšením dopravy v její blízkosti, a to z jakékoliv strany, či dokonce z více stran, byla vážně staticky ohrožena. Budova zde stojí již od 18. století a nadále jakožto součást Hospodářského komplexu slouží svému účelu. Proto pokud je snad uvažováno o jakýchkoliv stavebních pracích v blízkosti Budovy, zkapacitnění dopravní obslužnosti ul. Podřevnická kdykoliv v budoucnu, jakož i zbudování komunikace nové z této ulice napojením na ul. Nádražní, je nutné, aby investor vzal v potaz nutnost přijetí zvláštních opatření k vyloučení negativních dopadů na statiku Budovy.
3. S ohledem na shora uvedené dále účastník územního řízení 142/1 nesouhlasí se zvýšením nivelety železniční trati až o 1,3m v místě železničního mostu č. 45 v km 16,964. Dosud není znám důvod tohoto zvýšení, vše však nasvědčuje tomu, že toto zvýšení má být realizováno z důvodu zajištění průjezdu nákladních aut do Průmyslové zóny Lužkovice - Zlín, Příluky. Pokud je cíl Stavebního záměru opravdu takový, že má v budoucnu být umožněn průjezd nákladních vozů pod mostem, což nyní možné není, pak s odkazem na shora uvedené důrazně upozorňuje na nutnost přijmout adekvátní opatření k ochraně Budovy.
4. K ochraně Budovy požaduje provést zejména statické posouzení Budovy a doložení podrobného plánu organizace realizace Stavebního záměru, resp. jakýchkoliv stavebních úprav v blízkosti této budovy, zejména budování nové komunikace, či jakýchkoliv jiných úprav, které by v budoucnu mohly mít vliv na dopravní situaci v ul. Podřevnická, kde bude vyloučen jakýkoliv vliv na zhoršení technického stavu Budovy, jakož i přípojek a zdroje pitné vody Hospodářského komplexu. V tomto smyslu požadují písemný závazek statického zajištění Budovy (helikálními výztužemi, pilotáží základů apod.) ze strany stavebníka a na jeho náklady.
5. Vzhledem ke shora uvedenému dále nesouhlasí se zrušením dopravního napojení ul. Nádraží u železničního mostu č. 45 v 16,964 na pozemku parc. č. 142/1 v obci Želechovice nad Dřevnicí, k.ú. Želechovice nad Dřevnicí - stávající místní komunikace. Požaduje zachování dopravního napojení na silnici III. tř. ul. Podřevnická, které společně s dopravním napojením přes přejezd v km 16.530 ul. Příční/pozemek parc.č. 142/2 zajišťují zcela dostačující obslužnost ul. Nádražní a plně vyhovují místním poměrům a parametrům okolních stavení a budov.
6. Zásadně nesouhlasí s vybudováním nového dopravního propojení ul. Nádražní s ul. Podřevnická přes pozemky v jeho vlastnictví, tj. zejména pozemky parc. č. 142/1 a 142/2 a propachtovaný pozemek parc.č. 142/3 které společně mimo jiné tvoří Hospodářský komplex. Realizací Stavebního záměru by došlo k jejich rozdělení silnicí, tedy fakticky znemožnění dalšího užívání Hospodářského komplexu k historicky ustálenému a zamýšlenému účelu. Dále dle informací namítajícího účastníka územního řízení Stavební záměr nebyl dosud jakkoliv projednán s ostatními vlastníky Stavebním záměrem dotčených nemovitostí a tito vlastníci, včetně něj, se Stavebním záměrem nesouhlasí. Nadto stavba nového dopravního napojení by logicky vedla k výraznému zhoršení dopravní dostupnosti ulice Podřevnická, Nádražní, jakož i Nemovitostí minimálně na značně dlouhou dobu a k nutnosti složitého objíždění při každodenních cestách k Nemovitostem. Má za to, že neexistuje jediný objektivní důvod pro budování nové komunikace. Navrhuje proto zachování stávajícího dopravního uspořádání pod

železničním mostem č. 45 v km 16,964, kdy je zajištěno dopravní napojení všech nemovitostí v ul. Nádražní a ul. Podřevnická, jakož i průjezd těmito ulicemi.

7. Nesouhlasí se zkapacitněním železniční trati, která prochází zastavěným územím obce. Pro Stavebním záměrem deklarovaný účel modernizace - zvýšení komfortu osobní přepravy je stávající kapacita železniční trati zcela dostačující. Z tohoto důvodu nesouhlasí s umístěním výhybny Zlín Příluky - Želechovice. Zkapacitnění železniční trati pouze umožní nárůst nákladní dopravy, která je už nyní pro obec velkou zátěží a jejíž negativní dopady by mohli v daném území způsobit nevratné škody na nemovitostech hned několika vlastníků, včetně nemovitostí v jeho vlastnictví. Pokud by však přesto měla být železniční trať zkapacitněna, nechť je zkapacitnění realizováno na nemovitostech vlastníka domu č. p. 125 v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, který se, jak je již uvedeno výše, dle informací účastníka územního řízení ~~vyjádřil~~ vyjádřil v tom smyslu, že by byl Stavebním záměrem natolik poškozen, že je ochoten za férových podmínek jednat o odkupu všech jeho nemovitostí v daném území, čímž by došlo k zásadnímu rozšíření zastavitelného území, zcela dostačujícího pro Stavebním záměrem deklarovaný požadavek na rozšíření železniční trati.
8. Požaduje instalaci antivibračních rohoží v celé délce trati vedoucí zastavěným územím obce Želechovice nad Dřevnicí. Dle jeho informací domy na ulicích Nádražní a Papírenská již nyní trpí nadměrnými vibracemi od projíždějících nákladních vlaků s kontejnery, což bylo historicky prokázáno provedeným měřením. Dojde-li v budoucnu ještě ke zkapacitnění železniční trati, dojde logicky také ke zvýšení všech těchto negativních vlivů železniční trati a jejich dopadů na obyvatele dotčené části obce. Antivibrační rohože jsou přitom standardním řešením obdobných tratí v obydlených částech obcí a měst a pro investora neznamenaají výrazné prodražení stavby.
9. V neposlední řadě nesouhlasí s umístěním celo-betonových (příp. dělených) protihlukových stěn, tak jak je navrženo v předmětném projektu Stavebního záměru. Hlavním důvodem je to, že takové stěny by vytvořily trvalou bariéru mezi ulicemi Nádražní a Papírenská a zbytkem obce, čímž by došlo k přerušení sociálních a společenských vazeb v obci a z ulic „za zdí“ by se stala vyloučená lokalita. Zároveň by logicky došlo ke zhoršení životního prostředí v okolí železniční trati v důsledku nedostatku přirozeného denního světla (zvýšením nivelety v kombinaci s instalací navrhovaných protihlukových stěn), přičemž prosvětlení přes skleněné stěny nepovažují za plnohodnotné k vzhledem k tomu, že zde dochází k odfiltrování různých složek slunečního světla, které mají zásadní význam pro život každého tvora, včetně lidí, a stejně tak pro pěstování nejrůznějších plodin, tedy i činnosti Hospodářského komplexu. Je známo, že v navrhované protihlukové ochraně se množí plísň kvůli velkým rozdílům teplot na jednotlivých stranách stěn a jejich následnému rosení (sever-jih). V okolí těchto protihlukových stěn standardně přestává růst tráva a přežívají pouze rozličné mechy. Navržené protihlukové stěny jsou zdrojem prašnosti a dalších nečistot, které se kumulují v dotčeném území, navíc budou způsobovat nekontrolovatelné odrazy hluku z automobilové dopravy na silnici I/49 na RD v ul. Osvobození. Navrhované protihlukové stěny jsou zároveň bezpečnostním rizikem, když znemožňují zásah záchranným složkám v případě havárie na železnici. Z těchto důvodů požadují odklon k modernějšímu, aktuálně v ČR však již standardnímu řešení odhlučnění železničních tratí, a to k instalaci nízkých betonových či pryžových protihlukových clon (např. Brens Barrier) po obou stranách železniční trati po celé délce zastavěného území obce. Navrhované protihlukové clony jsou homologované běžně užívané v ČR i v zahraničí právě v místech, kde železnice prochází obydlenou zástavbou. Jejich výhodou je, že netrpí nedostatky uvedenými shora. Protihlukové stěny jsou navíc výrazně levnější, není nutné pro ně budovat základy, a tudíž zasahovat při jejich instalaci do okolí v takovém rozsahu jako u navrhovaných protihlukových stěn, a jsou bezpečnější.
10. Není pravdou, že by záměr měl být realizován výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách (viz str. 3 Oznámení), když přinejmenším nová napojovací komunikace ul. Nádražní vyúsťující na ul. Podřevnická vedoucí do Lužkovic, je mimo toto ochranné pásmo. Tato nová komunikace má zabírat půdy v I. stupni ochrany půdy (ZPF), vést ovocným sadem Hospodářského komplexu v jeho vlastnictví, kde se mimo jiné nacházejí chráněné památné stromy.
11. V ust. § 170 stavebního zákona jsou jednoznačně vymezeny účely, pro které jediné lze zákonně omezit nebo odejmout práva k pozemkům a stavbám, která jsou potřebná pro realizaci veřejně prospěšných staveb a/nebo veřejně prospěšných opatření atd. **Účely vyvlastnění jsou ve stavebním zákoně stanoveny taxativně.**

12. Je evidentní, že Stavební záměr, tak jak je, není činěn ve veřejném zájmu, nejedná se tedy ani obecně prospěšnou stavbu ani o veřejně prospěšné opatření, když tento není primárně zamýšlen pro přepravu osob, ale pro nárůst nákladní dopravy z překladiště Metrans v Lípě.

13. Stávající napojení ul. Nádražní po dosavadní místní komunikaci svojí šířkou a polohou bezesporu vyhovuje potřebám dané lokality. Pro odklon od jeho dalšího užívání v budoucnu není dán jakýkoliv objektivní důvod, a tudíž neexistuje na zbudování nového napojení na ul. Nádražní, popř. na vyvlastnění Nemovitostí či jejich jakékoliv části, veřejný zájem, či dokonce nevyhnutelnost takového postupu, což jsou aspekty zcela nezbytné pro zákonnost rozhodnutí o umístění Stavebního záměru. Spisový materiál k projektu Stavebního záměru postrádá nezbytné podklady uspokojivě zdůvodňující potřebu budování nového napojení.

14. Stávající dostupnost ul. Nádražní, jakož i vlakové zastávky Želechovice nad Dřevnicí je funkčním a osvědčeným řešením, což považuje účastník územního řízení ~~za~~ za neoddiskutovatelný důkaz, že budování komunikace nové, nadto vedoucí přes cizí pozemky a značně poškozující hojný počet vlastníků nemovitostí v dané oblasti, není, jakkoliv nezbytné, přiměřené ani šetrné řešení.

15. Pro úplnost doplňuje rozhodnutí Nejvyššího správního soudu:

- (i) ze 21. 7. 2009, č.j. I Ao 1/2009-120: „Soud především zkoumá, **zda dotýčný zásah do vlastnického práva má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřený důvod a zda je činěn jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu);**
- (ii) ze 5. 2. 2009, č.j. 2 Ao 4/2008-88: „Zde je vhodné připomenout, že **vlastnické právo patří mezi tzv. práva absolutní a zcela určité je v katalogu lidských práv (vedle práva na život, práva na osobní svobodu, práva na lidskou důstojnost atp.) jedním z nejvýznamnějších. Zásahy do těchto práv lze proto připouštět toliko ve výjimečných a racionálně velmi přesvědčivě podložených případech a na podmínky takových zásahů musí být kladeny přísné restriktivní požadavky.**

16. Modernizovaná trať by měla umožnit četnost dopravy až na co 15 minut, což je násobné zvýšení proti současnému stavu. Život pod tratí se tak pro obyvatele stane nesnesitelný a nemovitosti v této oblasti obecně hůře prodejné. Část nemovitostí ve vlastnictví účastníka územního řízení ~~by~~ by bylo zabráná a další by byly odděleny od Hospodářského komplexu, čímž by nejen ztratily na své hodnotě, ale také na své funkčnosti. Další provoz Hospodářského komplexu s mnohaletou tradicí, jakož i plánované užití některých pozemků a budov v Hospodářském komplexu k vytvoření biodiverzního, ekologicky hodnotného stanoviště pro vzdělávání a výuku ekologie a šetrné kultivace prostředí s možností praktické ukázky, by byly Stavebním záměrem nenávratně zničeny.“

✓ **Klidné Želechovice, z. s.** (č.j. KUZL 101981/2023 ze dne 27.11.2023) jako účastník navazujícího územního řízení dle § 9c odst. 3 písm. b) zákona zákon o posuzování vlivů na životní prostředí – se záměrem nesouhlasí z důvodů:

1. „Nesouhlasí se zvýšením nivelety železniční trati až o 1,3m v místě železničního mostu č.45 v km 16,964. Pro takové navýšení neexistuje důvod, zejména když pojezdová výška pod železničním mostem se zvyšuje jen o 70 cm. Zvýšením nivelety trati dojde k horší dostupnosti nástupiště občanům, využívajících osobní vlakovou dopravu a zvýší se bariéra mezi centrální částí obce a ulicemi Nádražní a Papírenská. Fakticky tak dojde k rozdělení obce na 2 části - na ty před tratí a na ty za tratí. Tyto důsledky jsou v přímém rozporu s uváděnými dopady stavby, jako jsou zlepšení dostupnosti a zvýšení zájmu cestujících o železniční dopravu, budování přestupních míst mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy atd. Fakticky tak dojde k upřednostnění zájmů železniční dopravy na úkor obyvatel části Želechovice nad Dřevnicí. Z těchto důvodů zapsaný spolek navrhuje umístění železniční trati co nejnižší, ideálně na úroveň terénu v nejnižším místě k.ú. Želechovice nad Dřevnicí a do částečného zářezu v místech vyšších.

2. Žádají, aby nové nástupiště bylo plně bezbariérové, z předložené dokumentace ve stupni ÚR vyplývá, že bezbariérový přístup na nástupiště bude komplikovaný. Nové nástupiště je navíc oproti stávajícímu nástupišti podstatně zkráceno, cca o 3/4.

3. Nesouhlasí se zrušením přejezdu v km 16,530 ul. Příční a nahrazení přechodem. Požadují zachování přejezdu z důvodu nutné dopravní obslužnosti ul. Nádražní, ta se v případě zrušení přejezdu

výrazně zhorší a ztratí se možnost přímého výjezdu na nebo sjezdu z komunikace I/49. Navíc nové napojení z ul. Nádražní na ulici Podřevnická silnici III. tř. je v rizikovém místě těsně před zatáčkou, nyní je zde plná čára, ulice Podřevnická je v těchto místech úzká a v dopravních špičkách neprůjezdná. Není jim známo, že by existovala dopravní studie tohoto napojení a průjezdnosti ulice Podřevnická a jejího křížení s komunikací I/49, případně variantní řešení nového napojení ul. Nádražní. Pro případ, že by byl železniční přejezd v km 16,530 již zrušen samostatným rozhodnutím, požadují jeho ponechání v místě, kde nyní je.

4. Vzhledem k tomu, že jim není známo, zda zvýšení železničního mostu v km 16,964 bude z důvodu zajištění průjezdu nákladních aut do Průmyslové zóny Lužkovice - Zlín Příluky, žádají o sdělení důvodu takové úpravy mostu. Pokud je záměrem umožnit průjezd pod mostem také nákladním autům /což nyní nelze/, pak se cesta vedoucí přes Lužkovice stane kapacitně nedostačující a podstatně se zhorší život občanů v přilehlých domech na ulici Podřevnická a v místní části Zlín - Lužkovice. Stejně tak by se ještě více zhoršila možnost výjezdu z ul. Nádražní - viz předchozí bod 3.

5. Nesouhlasí se zrušením dopravního napojení ul. Nádražní u železničního mostu č.45 v km 16,964 na pozemku 1129 - stávající místní komunikace. Požadují zachování tohoto dopravního napojení na silnici III. tř. ul. Podřevnická, které společně s dopravním napojením přes přejezd v km 16,530 ul. Příční /poz.p.č. 1108/ zajišťuje dostatečnou obslužnost ulice Nádražní.

6. Nesouhlasí s vybudováním nového dopravního napojení ul. Nádražní přes pozemky p.č. 1182/1, 1180/1, 1176/1, 1170/1, 1169, 1162, 1166, 1171, 1172. Jednak nebyl tento záměr dostatečně projednán s vlastníky pozemků a ti s ním nesouhlasí a nová cesta znemožní plánovanou výstavbu rodinných domů na dotčených pozemcích. Navíc by takové dopravní napojení znamenalo výrazné zhoršení dopravní dostupnosti ulice Nádražní a nutnost až cca 2 km objížděky při každodenních cestách do zaměstnání pro obyvatele ulice Nádražní. Vyústění této cesty je do nepropustné a nepřehledné ulice Podřevnická - viz bod 3.

7. Navrhují zachování stávajícího dopravního uspořádání pod železničním mostem č.45 v km 16,964, kdy je zajištěno dopravní napojení nemovitostí č.p. 16, 18, 19 a celé ulice Nádražní.

8. Žádají o zrušení výhybkového místa pro auta na ul. Nádražní na p.č. 1078, 1079, 1081 a jeho přemístění na parcelu č. 1092 - nezastavěné zahrada.

9. Požadují zrušení či přemístění obratiště v ul. Nádražní, plánované umístění na p.č. 1044, 1040, 1046 a 1043.

10. Nesouhlasí se zkapacitněním železniční trati, která prochází zastavěným územím obce. Pro deklarovaný účel modernizace - zvýšení komfortu osobní přepravy naprosto dostačuje stávající kapacita. Z tohoto důvodu nesouhlasíme s umístěním výhybky Zlín Příluky - Želechovice. Zkapacitnění železniční trati umožní pouze nárůst nákladní dopravy /železniční a následně i silniční/, která je už nyní pro území velkou zátěží.

11. Požadují instalaci antivibračních rohoží v celé délce trati v zastavěném území obce Želechovice nad Dřevnicí. Domy na ulicích Nádražní a Papírenská trpí nadměrnými vibracemi od projíždějících nákladních vlaků s kontejnery, což bylo prokázáno provedeným měřením. Nadto, dojde-li v budoucnu ke zkapacitnění železniční trati, dojde tím ke zvýšení všech negativních vlivů této trati na obyvatele dotčené části obce. Antivibrační rohože jsou přitom standardním řešením obdobných tratí v obydlených částech a nijak významně neprodražují stavbu.

12. Nesouhlasí s umístěním celobetonových protihlukových stěn, tak jak je navrženo v projektu. Důvodem je, že stěny by vytvořily trvalou bariéru mezi ulicemi Nádražní a Papírenská a zbytkem obce. Tím by došlo k přerušení sociálních a společenských vazeb v obci, z ulic „za zdí“ by se stala vyloučená lokalita. Zároveň by došlo ke zhoršení životního prostředí v okolí železnice v důsledku nedostatku přirozeného denního světla. Přízemí domů na ulicích Nádražní a Papírenská budou těmito stěnami trvale zastíněné. Dále se v takto navržené protihlukové ochraně množí plísň kvůli velkým rozdílům teplot na jednotlivých stranách stěn a následnému rosení /sever - jih/. Pod zastíněnými stěnami přestane růst tráva a budou zde jen mechy - to povede k dalšímu zhoršení životního prostředí. Navržené protihlukové stěny jsou zdrojem prašnosti a dalších nečistot, které se zde zachycují, navíc budou způsobovat nekontrolovatelné odrazy hluku z automobilové dopravy na silnici I/49 na RD v ul. Osvobození. Navržené protihlukové stěny jsou zároveň i bezpečnostním rizikem, kdy znemožňují zásah záchranným složkám v případě havárie na železnici. Z těchto důvodů prosazují instalaci nízkých protihlukových clon Brems Barrier po obou stranách železnice v celé délce zastavěného území obce Želechovice nad Dřevnicí. Tyto

protihlukové clony jsou homologované a běžně se používají v ČR a v zahraničí právě v místech, kde železnice prochází obytnou zástavbou, navíc netrpí nedostatky uvedenými v předchozí části textu. Protihlukové clony jsou rovněž výrazně levnější a není nutné pro ně budovat základy a jsou bezpečnější. Dále požadujeme prodloužení protihlukový clon — stěn až k přejezdu na ul. Papírenská v km 17,4.

13. Nesouhlasí s umístěním recyklační stanice v km 17,4 z důvodu negativního dopadu na životní prostředí a vysokou prašnost, což postihne nedalekou obytnou zástavbu ul. Papírenské. Rovněž upozorňujeme, že území pro plánovanou recyklační stanici se nachází v I.tř. ochrany ZPF.“

✓ ~~POŽADAVKY NA ZACHOVÁNÍ STAVBY ŽELEZNIČNÍ TRATI~~ (č.j. KUZL 101982/2023 ze dne 27.11.2023) – jako v předchozích námitkách požadují také zamítnutí žádosti stavebním úřadem, nebo aby stavební úřad žadatelce uložil povinnost úprav dokumentace, kterými by byl odstraněn zásah do jejích vlastnických práv a údajného narušení kvality prostředí z níže uvedených důvodů:

1. Nesouhlasí se zrušením přejezdu v km 16,530 ul. Příční a nahrazení přechodem. Požadujeme zachování přejezdu z důvodu nutné dopravní obslužnosti ul. Nádražní, ta se v případě zrušení přejezdu výrazně zhorší a ztratí se možnost přímého výjezdu na nebo sjezdu z komunikace I/49. Navíc nové napojení z ul. Nádražní na ulici Podřevnická silnici III.tř. je v rizikovém místě těsně před zatáčkou, nyní je zde plná čára, ulice Podřevnická je v těchto místech úzká a v dopravních špičkách neprůjezdná. Není nám známo, že by existovala dopravní studie tohoto napojení a průjezdnosti ulice Podřevnická a jejího křížení s komunikací I/49, případně variantní řešení nového napojení ul. Nádražní. Pro případ, že by byl železniční přejezd v km 16,530 již zrušen samostatným rozhodnutím, požadují jeho ponechání v místě, kde nyní je.

2. Nesouhlasí se zrušením dopravního napojení ul. Nádražní u železničního mostu č.45 v km 16,964 na pozemku 1129 — stávající místní komunikace. Požadujeme zachování tohoto dopravního napojení na silnici III. tř. ul. Podřevnická, které společně s dopravním napojením přes přejezd v km 16,530 ul. Příční /poz.p.č. 1108/ zajišťuje dostatečnou obslužnost ulice Nádražní.

3. Nesouhlasí s vybudováním nového dopravního napojení ul. Nádražní přes pozemky p.č. 1182/1, 1180/1, 1176/1, 1170/1, 1169, 1162, 1166, 1171, 1172. Navíc by takové dopravní napojení znamenalo výrazné zhoršení dopravní dostupnosti ulice Nádražní a nutnost až cca 2 km objížd'ky při každodenních cestách do zaměstnání pro obyvatele ulice Nádražní. Vyústění této cesty je do nepropustné a nepřehledné ulice Podřevnická - viz bod 1.

4. Nesouhlasí se zkapacitněním železniční trati, která prochází zastavěným územím obce. Pro deklarovaný účel modernizace - zvýšení komfortu osobní přepravy naprosto dostačuje stávající kapacita. Z tohoto důvodu nesouhlasí s umístěním výhybky Zlín Příluka - Želechovice. Zkapacitnění železniční trati umožní pouze nárůst nákladní dopravy /železniční a následně i silniční/, která je už nyní pro území velkou zátěží.

5. Požadují instalaci antivibračních rohoží v celé délce trati v zastavěném území obce Zelechovice nad Dřevnicí. Domy na ulicích Nádražní a Papírenská trpí nadměrnými vibracemi od projíždějících nákladních vlaků s kontejnery, což bylo prokázáno provedeným měřením. Nadto, dojde-li v budoucnu ke zkapacitnění železniční trati, dojde tím ke zvýšení všech negativních vlivů této trati na obyvatele dotčené části obce. Antivibrační rohože jsou přitom standardním řešením obdobných tratí v obydlených částech a nijak významně neprodražují stavbu.

6. Nesouhlasí s umístěním celobetonových protihlukových stěn, tak jak je navrženo v projektu. Důvodem je, že stěny by vytvořily trvalou bariéru mezi ulicemi Nádražní a Papírenská a zbytkem obce. Tím by došlo k přerušení sociálních a společenských vazeb v obci, z ulic „za zdí“ by se stala vyloučená lokalita. Zároveň by došlo ke zhoršení životního prostředí v okolí železnice v důsledku nedostatku přirozeného denního světla. Přízemí domů na ulicích Nádražní a Papírenská budou těmito stěnami trvale zastíněné. U jejich domu se jedná o 3 m vysokou celobetonovou stěnu. Z bytu v přízemí se prakticky stane sklepní byt. Zde dojde k trvalému znehodnocení celé nemovitosti. Dále se v takto navržené protihlukové ochraně množí plísň kvůli velkým rozdílům teplot na jednotlivých stranách stěn a následnému rosení /sever - jih/. Pod zastíněnými stěnami přestane růst tráva a budou zde jen mechy - to povede k dalšímu zhoršení životního prostředí. Navržené protihlukové stěny jsou zdrojem prašnosti a dalších nečistot, které se zde zachycují. Navržené protihlukové stěny jsou zároveň i bezpečnostním rizikem, kdy znemožňují zásah záchranným složkám v případě havárie na železnici. Z těchto důvodů prosazujeme instalaci nízkých protihlukových clon Brens Barrier po obou stranách železnice v celé délce

zastavěného území obce Želechovice nad Dřevnicí. Tyto protihlukové clony jsou homologované a běžně se používají v ČR a v zahraničí právě v místech, kde železnice prochází obytnou zástavbou, navíc netrpí nedostatky uvedenými v předchozí části textu. Protihlukové clony jsou rovněž výrazně levnější a není nutné pro ně budovat základy a jsou bezpečnější.

7. Navržená rychlost 100 km/hod osobní přeprava a 80 km/hod nákladní přeprava je v obci nepřijatelná, budou zde přejezdy a přechody přes trať pro chodce. Navrhují snížit rychlost na 50 - 60 km/hod /i auto v obci nesmí jet rychleji jak 50 km/hod/.

✓ **Mgr. Daniel Bartoš, advokát zastupující** ~~XXXXXXXXXXXX~~ (č.j. KUZL 103552/2023 ze dne 1.12.2023), jako účastník řízení dle 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona uplatňuje následující námitky jakožto podílový spoluvlastník pozemků:

- „p. č. ~~XXXX~~ o výměře 1272 m², zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je stavba č. p. ~~XXXX~~ rodinný dům,
- p. č. ~~XXXX~~ o výměře 366 m², zahrada,
- p. č. ~~XXXX~~ o výměře 447 m², zahrada,

všechny zapsány na LV č. ~~XXXX~~ pro katastrální území Želechovice nad Dřevnicí, obec Želechovice nad Dřevnicí..., nesouhlasí s tím, aby bylo upuštěno od ústního jednání, a nařízení ústního jednání požaduje.

Záměr, jak je ve veřejné vyhlášce popsán výrazně a zcela nadměrně (nad míru nezbytně nutnou) a nepřiměřeně omezuje vlastnické právo účastníka územního řízení (dále jen „klientky“), když je záměrem zásadně zasaženo do jejího vlastnického práva ke shora uvedeným nemovitostem.

Předmětný záměr představuje rozsáhlé a táhlé stavební práce v krátkodobém výhledu a zvýšení provozu v dlouhodobém. Obě tyto skutečnosti vlivem kouře, prachu, pachu a hluku podstatně omezí obvyklé užívání pozemku ze strany klientky ve smyslu ust. § 1013 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, Tyto následky současně budou mít za výsledek pokles ceny pozemků klientky. „Stavbu, která by měla takto intenzivní negativní účinky na okolí, by stavební úřad do území neměl vpustit nebo by měl ke snížení těchto dopadů stanovit omezující podmínky,“ rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 4. 2020, č.j. 6 As 171/2019-37.

Záměr lze uskutečnit i méně omezujícím způsobem, což však veřejná vyhláška nereflexuje, a dále vyhnout se záborům k nemovitým věcem ve vlastnictví klientky.

Současně je řízení stíženo vadou nezákonnosti, když oznámení o zahájení územního řízení ze dne I. II. 2023 obsahuje nesrozumitelné poučení dle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon).

Stavební úřad ve veřejné vyhlášce uvedl, že se jedná „o stavbu dopravní infrastruktury připravovanou, umísťovanou a povolovanou podle ust. 2 písm. c) a d) zákona č. 416/2009 Sh...“ kdy však takové ustavení v liniovém zákoně neexistuje.

Současně má advokát zastupující klientku (resp. klientka) za to, že stavební úřad má povinnost dle ust. § 2 odst. 5 věty druhé liniového zákona doručit oznámení o zahájení řízení klientce jednotlivě, což však splněno nebylo.

K takto intenzivnímu zásahu chybí veřejný zájem, který navíc není dostatečně zdůvodněn, přičemž existenci veřejného zájmu je dle konstantní judikatury nezbytné v každém jednotlivém případě zdůvodnit (a to i v případě, kdy je vyjádřen výslovně v dikci zákona).

Z výše uvedených důvodů klientka navrhuje, aby stavební úřad přezkoumal vznesené námitky a ve věci postupoval tak, aby zájmy klientky nebyly dotčeny, tj. aby v návaznosti na shora uvedené došlo ke změně záměru a klientka jím nebyla již dotčena na svých právech.

Doplňuje se, že dne 15.11.2023 (č.j. KUZL 99293/2023) požádal ~~XXXXXXXXXXXX~~ o zaslání informací k pozemku parc. č. ~~XXXX~~ v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí s tím, že když nemá dostatečné podklady a je uvažováno o omezení vlastnického práva nesouhlasí s rozhodnutím o umístění stavby. Dle sdělení žadatelky byl po jeho podání osloven a v potřebné míře informován o věci. Vzhledem k tomu, že neměl ke stavebnímu úřadu další požadavky, přičemž měl možnost nahlížet do spisu a plně se záměrem stavby seznámit, má stavební úřad za to, že proti stavbě nic nenamítá. Nevyhovění původní námitce proti omezení vlastnického práva je odůvodněno níže v textu.

Po uplynutí lhůt nahlédla do spisu dne 6.12.2023 Mgr. Eva Štauderová, zastupující ~~XXXXXXXXXXXX~~ (č.j. KUZL 104699/2023) a dne 8.12.2023 PaedDr. Alena Gajdušková, za Obec Želechovice nad Dřevnicí.

Dne 12.12.2023 bylo stavebnímu úřadu doručeno vyjádření Obce Želechovice nad Dřevnicí, ve kterém se konstatuje, že o záměru se v obci léta hovořilo, v řízeních ke stavbě se budou řešit technické připomínky ke stavbě. Modernizace má přinést menší hlukovou zátěž, snížení vibrací do dotčeného území, komfortnější nástup a výstup pro cestující, větší bezpečnost v místech přechodu dráhy jak pro dopravu, tak pro pěší.

Starosta obce Ing. Ivo Thurner, svolal na obec veřejné jednání se zástupcem Správy železnic. Toto jednání se uskutečnilo dne 7. prosince 2023. Zástupce Správy železnic Ing. Martin Hryzbil představil video s vizualizací a modernizací trati, byla k nahlédnutí aktualizovaná projektová dokumentace ve stupni pro územní rozhodnutí a bylo odpovězeno na otázky týkající se plánované stavby a dotčených pozemků. Občané se dotazovali především na projektem navržená protihluková opatření i na jejich vliv na silniční provoz na silnici I/49, výšky a materiálové provedení opěrných zdí, výšku nivelety trati vzhledem k novému železničnímu mostu a navrhovali úpravu křížení v lokalitě pod železničním mostem se silnicí ŘSZK na Lužkovice a Hvozdnou.

I když obec s některými občany jednala o jejich námitkách i před uvedeným setkáním, z diskuze vyplynulo, že ze strany občanů zejména z ulic Nádražní a Papírenská bylo v rámci projednávání územního rozhodnutí podáno připomínek mnohem více. Zejména spatřovali rozpor mezi aktuálně platnou legislativou v oblasti hluku a navrženými protihlukovými stěnami. Dne 8.12.2023 bylo proto požádáno o možnost nahlédnu do spisu. Většina argumentů u připomínek se u obdržených připomínek (ze spisu) opakovala, i když se týkala rozdílných pozemků. Obec Želechovice nad Dřevnicí vnímá obavy dotčených občanů i problémy, na které ve svých podáních poukazují. Proto se staví za připomínky a stanoviska občanů a žádá jejich zohlednění při vydání územního rozhodnutí.

Obec Želechovice nad Dřevnicí konstatoval závěrem, že další jednání ke konkrétním technickým řešením zejména týkající se hlukových opatření i vypořádání nároků občanů budou dále probíhat a projekt pro stavební povolení by měl s větší přesností podrobněji zobrazit projektové řešení této stavby. Na jednáních nikdy neznělo z obce, že by někdo ze Želechovic chtěl modernizaci železnice bránit. Cit.: „Jde ale o to, aby technická řešení byla opravdu přínosná, modernizační a dotčeným občanům byla uchráněna jejich práva. Za moderní obec s vysokou kvalitou života našich občanů všech generací se stavíme a vždycky budeme stavět.“

Žádost byla doložena těmito závaznými stanovisky, stanovisky, vyjádřeními a dalšími opatřeními:

- Ministerstvo životního prostředí, souhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru ze dne 27.10.2023, č. j. MZP/2023/240/2034, sp. zn. ZN/MZP/2023/252/175, přípis ze dne 22.11.2022 č. j. MZP/2022/710/4199, závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 11.9.2017, č. j. MZP/2017/570/459, sp. zn. 220.1 a
- Ministerstvo obrany, sekce majetková, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, souhlasné závazné stanovisko ze dne 3.6.2022, sp. zn. 132710/2022-1322-OÚZ-BR, spMO 22659291/2022-1322
- Ministerstvo dopravy, závazné stanovisko ze dne 7.8.2017, z. 403/2017-910-IPK/3
- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení právní a ochrany přírody, jednotné závazné stanovisko ze dne 25. 10. 2023, č. j. KUZL 92907/2023, sp. zn. KUSP 75526/2023 ŽPZE
- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení ochrany přírody a krajiny, rozhodnutí ze dne 25. 9. 2017, č. j. KUZL 50308/2017, sp. zn. KUSP 50308/2017 ŽPZE-JL
- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení zemědělství, lesního hospodářství a rybářství, souhlasné závazné stanovisko ze dne 26. 7. 2022, č. j. KUZL 61530/2022, sp. zn. KUSP 56022/2022
- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, oddělení silničního hospodářství, závazné stanovisko ze dne 28.3.2018, č. j. KUZL 16052/2018, přípis (k platnosti vyjádření) ze dne 29.6.2022, č. j. KUZL 54602/2022, sp. zn. 44239/2022 DOP/KLI, rozhodnutí ze dne 8.6.2018, č.j. KUZL 34700/2018, sp. zn. KUSP 34700/2018 DOPST, ze dne 19.10.2018, č.j. KUZL 54072/2018, sp. zn. KUSP 54072/2018 DOPa 1.2.2017 č. j. KUZL 86313/2016 DOP, sp. zn. KUSP 86313/2016 DOP/Kli
- České dráhy, as.s. souhrnné stanovisko GŘ ze dne 24.10.2023, č.j. 3184/23-O32-97 a stanovisko Regionální správy majetku Brno ze dne 13.7.2022, č.j. 2247/22-RSMBRNO
- Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství, koordinované závazné stanovisko ze dne 19.9.2022, č.j. MMZL 110251/2022/06, vyjádření k projektové dokumentaci ze dne 12.7.2022, zn. MMZL 125437/2022, rozhodnutí ze dne 14.11.2022 č.j. MMZL 198395/2022, sp. zn. MMZL-odd.DSŘ-166545/2022/GDiv, ze dne 14.11.2022, č.j. MMZL 19773/2022, sp. zn. MMZL-odd.DSŘ-166545/2022/GDiv, ze dne 2.11.2018 č.j. MMZL 137353/2018, sp. zn. MMZL- odd.DSŘ-069311/2018/Var, ze dne 24.11.2021 č.j. MMZL 240507/2021, sp. zn. MMZL- odd.DSŘ-

- 064219/2021/Var, ze dne 27.9.2018, č.j. MMZL 122395/2018, sp. zn. MMZL- odd.DSŘ-084183/2018/Var, ze dne 26.10.2018 č.j. MMZL 137328/2018, sp. zn. MMZL- odd.DSŘ-084183/2018/Var, ze dne 15.10.2018 č.j. MMZL 131522/2018, sp. zn. MMZL- odd.DSŘ-034606/2018/Va, ze dne 4.5.2018 č.j. MMZL 053889/2018, sp. zn. MMZL- odd.DSŘ-014827/2018/Va
- Městský úřad Vizovice, odbor životního prostředí, koordinované závazné stanovisko ze dne 15.8.2022, č.j. MUVIZ 016504/2022/MM, sp. zn. S MUVIZ 016504/2022/2/MM, závazné stanovisko ze dne 13.9.2022, č.j. MUVIZ 016505/2022, sp. zn. MUVIZ 018178/2022 ZP-AD
 - Městský úřad Vizovice, odbor dopravy a silničního hospodářství, rozhodnutí ze dne 25.6.2018, č.j. MUVIZ 8130/2018, sp. zn. S MUVIZ 8130/2018 a rozhodnutí ze dne 25.10.2018, č.j. MUVIZ 0167748/2018, sp. zn. S MUVIZ 016748/2018 ODSH/MB
 - Město Vizovice, sdělení ze dne 29.6.2018 sp. zn. S MUVIZ 011235/2018 a vyjádření ze dne 9.1.2019, zn. MUVIZ 00475/2019
 - Obec Lípa, sdělení ze dne 22.6.2022, č.j. 138/2022 a ze dne 19.4.2022, č.j. 106/2022
 - Obecní úřad Lípa, přípis ze dne 31.8.2022 č.j. 198/2022 a rozhodnutí ze dne 2.7.2018 č.j. 140/2018, sp. zn. 2-kom/2018
 - Obecní úřad Želechovice, rozhodnutí ze dne 18.7.2018 č.j. 1-kom/2018, ze dne 15.11.2018 č.j. 2-KOM/2018, dne 6.12.2018 č.j. 3-KOM/2018, ze dne 6.12.2018 č.j. 4-Kom/2018
 - Obec Zádveřice-Raková, usnesení 601/Z40/22 usnesení zastupitelstva schvalující DUR a vyjádření ze dne 7.4.2022
 - Obecní úřad Zádveřice-Raková, rozhodnutí ze dne 28.5.2018 č.j. OUZDR 646/2018, ze dne 11.6.2018 č.j. OUZDR 508/2018
 - Hasičský záchranný sbor Zlínského kraje, Krajské ředitelství Zlín, koordinované závazné stanovisko ze dne 25.5.2022, č.j. HSZL- 1683-3/SPD-2022
 - Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, závazné stanovisko ze dne 24.8.2022, č.j. KHSZL 23190/2022, sp. zn. KHSZL/11949/2022/2.5/HOK/ZL/HRA-05
 - Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, souhlas ze dne 22.6.2022 č.j. KRPZ-62716-2/ČJ-2022-1500DP, přípis ze dne 29.6.2022 č.j. KRPZ-62834-2/ČJ-2022-15006
 - Povodí Moravy, s.p. ze dne 4.8.2022, zn. PM-21600/2022/5203/Fi, ze dne 25.3.2020, zn. PM-9514/2020/5203/Fi, ze dne 16.11.2017, zn. PM 00155/2017-203/Fi
 - Ředitelství silnic Zlínského kraje ze dne 29.7.2022, zn. ŘSZKL 05777/22-210, dne 12.5.2017, zn. ŘSZKL 02391/17-212
 - Ředitelství silnic a dálnic ČR ze dne 28.6.2022, zn. SZ/070/53200/2022/Kn, dne 1.6.2020, zn. SZ/0062/53200/2020/Pa, dne 10.7.2018, zn. SZ/0089/53200/2018/Pa, dne 16.10.2018, zn. SZ/0130/53200/2018/Pa a dne 19.10.2023, zn. SZ/119/53200/2023/Kn
 - Lesy České republiky, s.p. ze dne 8.8.2022, č.j. LCR, dne 12.3.2020, č.j. LCR957/001577/2020
 - NIPI Bezbariérové prostředí, o.p.s. ze dne 30.3.2017, zn. 061170020
 - Drážní úřad, závazné stanovisko ze dne 31.5.2022, č.j. DUCR-32650/22/Sj, sp. zn. MO-SOO0886/22/Sj, rozhodnutí ze dne 17.6.2019, č.j. DUCR-32378/19/Sj, sp. zn. MO-SDO0453/17/Sj, dne 7.5.2019, č.j. DUCR-24174/19/Sj, sp. zn. MO-SDO0453/17/Sj, dne 7.5.2019, č.j. DUCR-24208/19/Sj, sp. zn. MO-SDO0453/17/Sj, dne 16.5.2019 č.j. DUCR-26176/19/Sj, sp. zn. MO-SDO04531/17/Sj, dne 17.5.2019 č.j. DUCR-26198/19/Sj, sp. zn. MO-SDO0453/17/Sj, dne 17.5.2019 č.j. DUCR-26203/19/J, sp. zn. MO-SDO0453/17/Sj, dne 17.5.2019 č.j. DUCR-26199/19/Sj, sp. zn. MO-SDO0453/17/Sj, dne 17.5.2019 č.j. DUCR-26207/19/Sj, sp. zn. MO-SDO0453/17/Sj, dne 6.12.2017 č.j. DUCR-71726/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 6.12.2017 č.j. DUCR-71743/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 7.9.2018 č.j. DUCR-50216/18/Sj, sp. zn. MO-SDO0482/17/Sj, dne 7.12.2017 č.j. DUCR-71809/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 7.12.2017 č.j. DUCR-71861/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 7.12.2017 č.j. DUCR-71867/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 7.12.2017 č.j. DUCR-71954/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 7.12.2017 č.j. DUCR-72065/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 11.12.2017 č.j. DUCR-72412/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 7.5.2019, č.j. DUCR-24261/19/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 11.12.2017 č.j. DUCR-72414/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj, dne 11.12.2017 č.j. DUCR-72415/17/Sj, sp. zn. MO-SDO0054/17/Sj a dne 7.9.2018 č.j. DUCR-50395/18/Sj, sp. zn. MO-SDO0482/17/Sj
 - Teplárna Zlín, s.r.o. ze dne 1.2.2023
 - ČD – Telematika a.s. ze dne 28.7.2022, č.j. 1202215201
 - CETIN a.s. ze dne 28.7.2022 č.j. 722360/22
 - České dráhy, a.s. ze dne 21.7.2022, č.j. 2188/22-032-97 a dne 13.7.2022 č.j. 2247/22-RSMBRNO
 - EG.D, a.s. ze dne 29.3.2022, zn. H18502-26175114 a dne 6.4.2023, zn. L4570-27065497

- GasNet, s.r.o., smlouvy č. CES: E617-S-3116/2022, E617-S-3121/2022, E617-S-3153/2022, E617-S-3166/2022 a 320090203811
- GasNet Služby, s.r.o. ze dne 14.10.2022, zn. 5002690216, zn. 5002690220, 5002690218, 5002690219, dne 13.1.2023, zn. 5002737288
- MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s. ze dne 28.6.2021, vyjádření č. 032803/202/PT
- Vodárna Zlín, a.s. ze dne 2.8.2022, j.č. VZDOK-220801-05 a dne 10.10.2023, j.č. VZDOK-231010-01
- Zlín Net, a.s. ze dne 17.2.2023, zn. ZN-Vyj.077/23
- T-Mobile Czech Republic a.s. ze dne 25.3.2022, č.j. E16781/22, E16780/22 a dne 15.2.2023, zn. E08947/23
- Vodafone Czech Republic a.s. ze dne 20.7.2022, zn. MW9910203646446453 a dne 30.10.2023, zn. MW9910233697603291
- INTERNEXT 2000, s.r.o. ze dne 20.2.2023, č.j. ZLN/2023/037
- PČR, Krajské ředitelství policie Zlínského kraje ze dne 14.4.2022, č.j. KRPZ-44932-2/ČJ-2022-1500IT
- AVONET, s.r.o. ze dne 25.4.2022 a dne 22.3.2023
- AH-ENERGY, s.r.o. ze dne 20.2.2023 a 9.11.2023
- ČEPS, a.s. ze dne 15.2.2023, zn. 12698/2023/CEPS
- ČEPRO, a.s. ze dne 7.4.2022, č.j. 2022363884 a dne 13.3.2023, č.j. 5555/23
- České Radiokomunikace a.s. ze dne 16.2.2023, zn. UPTS/OS/326177/2023
- Coprosys NeTron, s.r.o., ze dne 20.4.2022
- IT – HELP.cz, s.r.o. ze dne 28.7.2022
- LDEnergy, s.r.o. ze dne 25.3.2022
- UNI Promotion s.r.o. ze dne 23.2.2023, zn. 133414303
- Česká geologická služba, vyjádření ze dne 27.11.2023 ČGS-441/23/829*SOG-441_0807_2023

Stavební úřad zajistil vzájemný soulad předložených závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a zahrnul je do podmínek rozhodnutí.

V rámci provedeného řízení se stavební úřad zabýval i okruhem účastníků řízení. Okruh účastníků územního řízení je stanoven v § 85 stavebního zákona s návazností na účastníky řízení podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Protože se jedná o řízení s velkým počtem účastníků podle § 144 odst. 6 správního řádu a podle ust. § 9b odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, doručuje se jednotlivě dotčeným orgánům a obci, která je účastníkem řízení podle § 85 odst. 1 písm. b); dále se doručuje jednotlivě účastníkům řízení dle § 27 odst. 1 správního řádu, tj. účastníkům řízení dle § 85 odst. 1 písm. a), b) a § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona. Ostatním účastníkům územního řízení se písemností doručují veřejnou vyhláškou.

Stavební úřad v provedeném územním řízení přezkoumal předloženou žádost, projednal ji s účastníky řízení, veřejností a dotčenými orgány a zjistil, že jejím uskutečněním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy. Záměr vyhovuje obecným požadavkům na výstavbu a platí že, jak je uvedeno ve výše citovaném odůvodnění závazného stanoviska dotčeného orgánu územního plánování, je umístění stavby v souladu se schválenou územní plánovací dokumentací. Stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výrocích rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výrocích uvedených.

Vypořádání s návrhy a námitkami účastníků územního řízení, připomínkami veřejnosti a vypořádání s návrhy a námitkami účastníka navazujícího územního řízení dle § 9c odst. 3 písm. b) zákona zákon o posuzování vlivů na životní prostředí:

Námitkám společnosti RUDOLF JELÍNEK, a.s., proti umístění veřejně prospěšné stavby se nevyhovuje, neboť pořádání kulturních a společenských akcí v areálu, při kterém by hypoteticky mohlo dojít ke kolizi při vlastním provádění stavby, neboť se jedná o námitky proti způsobu provádění stavby (cit.: „projektová dokumentace týkající se projednávaného záměru vzbuzuje důvodnou obavu, že v příčinné souvislosti s realizací stavebních prací by mohla být přerušena výroba...“) a snad proti projektové dokumentaci. Tato námitka ale náleží podle ust. § 114 odst. 1 stavebního zákona až do stavebního řízení. Doploňuje se vyjádření žadatelky k této námitce, že „stavební objekty a provozní soubory při Modernizaci žst. Vizovice jsou s těmito podmínkami v souladu, při zpracování PD byly PS a SO takto projednávány.

Oba festivaly s celostátním věhlasem se mohou konat i během realizace Modernizace trati Zlín – Vizovice. Na oba prodloužené víkendy na začátku i konci prázdnin je možné práce v železniční stanici Vizovice přerušit, aby se v nástupním prostoru diváků nepohybovala staveništní technika. Zhotovitelské

firmy budou v tomto období moci realizovat stavební činnosti v jiných částech trati Zlín – Vizovice. Na toto období rovněž může zhotovitel stavby uzpůsobit příjezdové parkovací plochy v žst. Vizovice tak, aby zde mohly být instalovány stánky s občerstvením pro účastníky.

Rozhodnutí o těchto organizačních opatřeních je na vzájemné dohodě Objednatele, Zhotovitele a organizátora festivalů.

Železniční dopravní obsluha pro účastníky bývá zajištěna posílením vlakových spojů. Během stavebních prací na modernizaci žst. Vizovice bude v celém traťovém úseku Zlín – Vizovice zavedena náhradní autobusová doprava (NAD) po dobu 32 měsíců. Autobusové spoje NAD mohou být pro potřeby festivalů posíleny obdobně, jako vlakové spoje v současnosti. Narušení plotu bylo několikrát projednáváno a jeho náhrada je součástí projektové dokumentace.“

Námítkám ~~XXXXXXXXXXXX~~ k údajně nedostatečné informace o dotčeném pozemku parc. č. 1124/1 v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí v oznámení zahájení územního řízení, se nevyhovuje. Zmíněný pozemek je sousedním tak, jak byla jako účastník územního řízení podle ust. § 85 odst. 2 stavebního zákona informována na str. 20 a násl. v oznámení zahájení územního řízení. Její námitka dřívějšího nevyrovnání záboru pozemku je v tomto územním řízení irelevantní a netýká se jeho předmětu. K námitce informací o vyrovnání za vzniklé škody i s ohledem na garanci úprav terénu uvádí stavební úřad, že se v podstatě jedná o námitky proti způsobu provádění stavby, které lze uplatnit podle ust. § 114 odst. 1 až ve stavebním řízení. Stavební úřad k těmto námítkám doplňuje, že podle ust. § 152 odst. 1 stavebního zákona je stavebník mj. povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby; tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství. K údajně chybějící informaci v oznámení zahájení územního řízení o vzhledu protihlukové stěny a rozměrech vozovky konstatuje stavební úřad, že každý účastník územního řízení mohl svobodně včas uplatnit své právo nahližení do spisu a tedy i dokumentace a získat tak pro sebe potřebné úplné informace. Vzhledem k rozsahu dokumentace, konkrétně velkému množství stavebních objektů a provozních souborů, není účelné a technicky ani možné dopodrobna popisovat jednotlivé stavební objekty. Proto mají účastníci územního řízení výše zmíněnou možnost podrobně se spisem a dokumentací seznámit. Toho ale namítající nevyužila. Podrobné odůvodnění nevyhovění stejných námitek jako u ostatních namítajících je popsáno v dalším textu.

Shodným námítkám ~~XXXXXXXXXXXX~~ společnosti AISE, a.s., ~~XXXXXXXXXXXX~~ (zastoupené Mgr. Evou Štaudarovou), obdobně námítkám ~~XXXXXXXXXXXX~~ (zastoupeného Mgr. Janem Drozdem), ~~XXXXXXXXXXXX~~ vztahujících se k jejich vlastnickému právu, resp. jeho dotčení, se nevyhovuje. K tomu stavební úřad uvádí, že účel práv k pozemkům a stavbám je upraven v ust. § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Dle tohoto ustanovení lze práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných prospěšných opatření podle tohoto zákona, odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li o veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel. Stavbou dopravní infrastruktury se v souladu s § 2 odst. 1 písm. k) bod 1 stavebního zákona rozumí např. stavby pozemních komunikací, **drah**, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení. Podle ust. § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv. Stavba dráhy není součástí pozemku. Stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná.

Dle závazného stanoviska příslušného orgánu územního plánování, je „**záměr je součástí koridoru dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu - trať č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, vymezeném ZÚR ZK, který je zařazen mezi veřejně prospěšné stavby.**

Záměr naplňuje zejména § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona z důvodu převládajícího veřejného zájmu na jeho realizaci a pozitivního vlivu na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání, ve vazbě na § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona z důvodu umístění záměru s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na § 19a stavebního zákona, kdy charakter území se určuje zejména podle funkčního využití, struktury a typu zástavby, uspořádání veřejných prostranství, dalších prvků prostorového uspořádání a urbanistických, architektonických, estetických, kulturních a přírodních hodnot území, včetně jejich vzájemných vztahů a vazeb, a to především vymezením v územně plánovací dokumentaci.

Výše uvedeným námítkám se nevyhovuje, neboť platí, že územní plán reguluje možné způsoby využití určitého území. V tomto smyslu představuje významný, byť ve své podstatě spíše nepřímý zásah do vlastnického práva těch, jejichž nemovitosti tomuto nástroji právní regulace podléhají, neboť dotyční vlastníci mohou své vlastnické právo vykonávat pouze v mezích přípustných podle územního plánu. V tomto smyslu může územní plán představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit

majetek (čl. 11 Listiny základních práv a svobod). Zásahy do vlastnického práva musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů. Podmínky, za jakých jsou vlastníci dotčení územním plánováním povinni i bez svého souhlasu strpět omezení, která pro ně vyplývají z územního plánu, vymezil Nejvyšší správní soud v bodě 47 usnesení rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120, publikovaném pod č. 1910/2009 Sb. NSS, tak, že zásahy do vlastnického práva ve formě územních plánů „musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona.“ Hodnocení tzv. proporcionality při přezkumu územních plánů tedy spočívá v posouzení toho, zda zjištěná omezení dotčeného vlastníka nemovitosti nepřesahují spravedlivou míru citovanými kritérii vymezenou. Z uvedeného vyplývá, že dodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu lze územním plánem, resp. zásad územního rozvoje Zlínského kraje dojít k omezením vlastníka nebo jiného nositele věcných práv k pozemkům či stavbám v území regulovaném tímto plánem (ZÚR ZK), nepřesáhnou-li spravedlivou míru; taková omezení nevyžadují souhlasu dotčeného vlastníka a tento je povinen je strpět.

K dalším stejným námitkám odkazujícím na povinnost stavebního úřadu posoudit zachování kvality bydlení (prostředí), údajné nešetnosti k výše uvedeným účastníkům územního řízení, konstatuje stavební úřad, že je nelogické předpokládat umístěním záměru zhoršení uvedených oblastí. Elektrifikaci trati dojde pochopitelně ke snížení hluku a ke snížení zplodin od dieslových motorů lokomotiv, které zajišťují provoz na trati v současné době před modernizací. Umístěním protihlukových stěn dojde rovněž k omezení hluku z provozu železnice. Ostatně návrh protihlukových opatření z drážního provozu vychází z provedené hlukové studie (viz B.6.3. Hluková studie – součást dokumentace předložené k žádosti) se kterou se mohli všichni účastníci územního řízení seznámit a případně proti ní něco namítat. K tomu ale nedošlo. V této souvislosti je potřeba také citovat z dokumentace, konkrétně závěru „Vibrace“ (část B.6.4 k měření vibrací a propočtu jejich šíření), kde je mj. uvedeno, že „*hygienický limit je prokazatelně splněn u všech 34 zaznamenaných průjezdů vlakových souprav.*“ K požadované instalaci antivibračních rohoží je tedy potřeba konstatovat, že měření vibrací neprokázalo překračování limitů pro obytné místnosti. Vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke zlepšení (snížení) vibrací v budovách v okolí posuzovaného úseku trati. Na základě těchto výsledků lze předpokládat, že tomu tak nebude ani ve výhledovém stavu. Antivibrační opatření vzhledem k výše uvedenému nejsou navrhována. Stavební úřad tak nevyhovuje této námitce – požadavku i u ostatních namítajících. Stejně tak nevyhovuje nesouhlasu s umístěním betonových protihlukových stěn, neboť dle hlukové studie jsou navrženy v minimální výšce (jsou jen nezbytně vysoké nad temena kolejnic) z pohlitého materiálu (další specifikace materiálu stěny není v tomto stupni projektové dokumentace vyžadována). Namítajícími navržená nízká protihluková stěna je z hlediska bezpečnosti použitelná pouze jednostranně (je umístěna blíže ke koleji a není zde únikový prostor). Oboustranné umístění je nepřijatelné. Dopluhuje se, že pro domy v ul. Papírenské a Nádražní byla zpracována světelně technická studie, ve které je doloženo, že k zastínění dle platných norem nedojde a proto se námitkám ~~zastínění domů~~ k materiálové změně protihlukové stěny na parc. č. ~~404/2018~~ v k.ú. Zlín na průsvitný materiál k jimi uvedenému důvodu blízkého přechodu pro chodce a zastínění jejich domu č.p. ~~100~~ nevyhovuje.

Stavební úřad konstatuje, že nedojde k podstatnému snížení odstupové vzdálenosti mezi budovami, úbytku oblohové složky, omezení výhledu, a tedy i míry oslunění a osvětlení bytů, a narušení soukromí. Při posuzování, zda mohlo dojít k narušení pohody bydlení, stavební úřad přihlížel i ke konkrétním zvláštnostem řešené lokality, přičemž je evidentní, že u stávající zastaralé dráhy je její modernizace nezbytností odpovídající dnešní době a stupni technické vyspělosti.

Co se týká údajného nesouladu záměru s ust. § 20 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, není tvrzení namítajících pravdivé, neboť záměr je nepochybně v souladu s cíli a úkoly územního plánování. Také platí s ohledem na souvislosti a charakter území, pozemky jsou vymezeny se stanovením podmínek pro jejich využívání a umístění řešené stavby na nich tak, aby nebyla zhoršena kvalita prostředí a hodnota řešeného území. To je zřejmé z výše uvedeného popisu vlivu modernizace trati a také ze závazného stanoviska dotčeného orgánu územního plánování. Dopluhuje se, že v průběhu času nelze zachovat stav trati a souvisejících objektů a zařízení v průběhu času absolutně neměnný, lze důvodně očekávat, že pokud dojde v okruhu několika málo metrů od nemovitosti jednotlivce k zásadní změně výhledových poměrů jako nepochybné složce pohody bydlení, která přímo souvisí i s posuzováním oslunění nemovitosti a stíněním okolních budov.

Proto stavební úřad výše uvedeným námitkám nevyhověl stejně jako dalším výtkám, lépe řečeno celkovým námitkám všech výše uvedených namítajících účastníků územního řízení k záměru, směřujícím proti žadatelkou navrženým umístěním stavby (dále jen „celkové námitky“) včetně stavebních objektů a provozních souborů a to také vzhledem k tomu, že platí ust. § 89 odst. 2 stavebního zákona, kde je uvedeno, že „...*k námitkám k věci, o které bylo rozhodnuto při vydání územně plánovací dokumentace, se nepřihlíží.*“ Přes citované ustanovení umožňující strohé vyřešení námitek tím, že by k nim stavební úřad nepřihlíдел, se s nimi stavební úřad vypořádal s odůvodněním tak, jak je výše uvedeno.

Námítkám ~~XXXXXX~~ vyhovuje a to tak, že stavební úřad poslední podmínku v bodě 5. II. výroku tohoto rozhodnutí a to v souladu se sdělením žadatelky ze dne 11.12.2023.

Další námitce ~~XXXXXX~~ ke způsobu doručení se nevyhovuje. Námitka směřuje proti údajně nesprávnému doručení písemnosti oznámení zahájení územního řízení do vlastních rukou poštovní zásilkou (doporučeně do vlastních rukou) i když má namítající mít zřízenou datovou schránku. K doručení prostřednictvím doporučené poštovní zásilky vedly stavební úřad jednoduché důvody. Pan ~~XXXXXX~~ je vlastníkem pozemků uvedených na LV č. ~~XXXX~~ v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí jako fyzická osoba (identifikátorem je jeho rodné číslo), nikoli jako fyzická osoba podnikající, pro kterou má datovou schránku fakticky zřízenou (její ID je ~~XXXXXX~~ IČO je ~~XXXXXX~~). Samozřejmě má a měl možnost zřídit si datovou schránku fyzické osoby, z údajů v základním registru a bylo by mu do ní doručováno. Z výše uvedených důvodů nevyhovujícím celkovým námitkám nevyhověl stavební úřad ani námitce, resp. návrhu na přemístění zařízení staveniště z pozemku parc. č. ~~XXXX~~ v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí na parc. č. ~~XXXXXX~~ v témže k.ú. Pro úplnost - ani jeden z uvedených tří pozemků není ve vlastnictví namítajícího. Konstatuje-li, že „z předložené dokumentace není zřejmé,...“ je toto tvrzení zvláštní tím, že stavebním úřadem mu žádná dokumentace předložena nebyla, lépe řečeno namítající účastník územního řízení nevyužil možnosti s dokumentací předloženou žadatelkou do územního řízení se seznámit tak, aby ji mohl relevantně komentovat, nebo rozporovat. Jestliže v závěru svých námitek sděluje namítající, že „omezení neustálými průtahy projektu mu způsobila značné škody.“ je z toho zřejmé, že vydání územního rozhodnutí bude paradoxně ku prospěchu namítajícího.

Námítkám ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ resp. jejich návrhu na prodej se nevyhovuje, protože jejich návrh se netýká územního řízení, ale jak je již shora v odůvodnění nevyhovění námitkám směřujících k udržení vlastnických práv, není to předmětem tohoto územního řízení.

K námitkám ~~XXXXXXXXXX~~ v územním řízení zastoupeného advokátem Mgr. Janem Drozdem, směřujících mj. k údajnému opomenutí jeho parcely číslo ~~XXXX~~ v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí v oznámení o zahájení územního řízení a také ve výkresu záborů, když mělo dojít k ignoraci změny vlastníka, sděluje stavební úřad, že namítající osobně dne 9. 11. 2023 převzal na stavebním úřadě písemnost oznámení o zahájení územního řízení, pořídil si vlastním technickým prostředkem kopie jím požadovaných dokumentů ze spisu, přičemž mu bylo umožněno nahlížení do spisu včetně kompletní dokumentace předložené k žádosti. ~~XXXXXXXXXX~~ požádal, aby ho telefonicky nebo emailem oslovila žadatelka, čemuž podle informací bylo vyhověno. K jeho opomenutí jako účastníka územního řízení tak nedošlo, ostatně jako účastníku řízení mu bylo doručeno oznámení také veřejnou vyhláškou (viz str. 23 oznámení a uvedené parcely účastníka). K této věci stavební úřad doplňuje, že veřejného rejstříku – výpisu z katastru nemovitostí, pořizovaného v den 9. 11. 2023, je zřejmé, že koupě nově rozděleného pozemku parc. č. ~~XXXXXX~~ v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí došlo dne 23. 8. 2023 přičemž zápis na LV v části E byl proveden dne 12. 10. 2023. Tím došlo v procesu vyřizování žádosti k nevyjmenování této parcely v oznámení, což je napraveno postupem výše uvedeným a nepochybně účinným, když ~~XXXXXX~~ své námitky podal.

Námitku proti umístění stavby v místě, kde „domy tvořící Hospodářský komplex mají mnohaletou historii, o čemž vypovídají nízká čísla popisná...“ stavební úřad vzhledem k tomu, že jak je již výše uvedeno, platí ust. § 89 odst. 2 stavebního zákona (tzn., že „...k námitkám k věci, o které bylo rozhodnuto při vydání územně plánovací dokumentace, se nepřihlíží“) s tím, že stavební objekty a provozní soubory stavby jsou navrženy v souladu s platnými předpisy a normami v místě původní stavby dráhy tak, aby přijaté řešení odpovídalo dnešním požadavkům.

K námitce zkapacitnění železniční trati, nesouhlasu s umístěním výhybny Zlín-Přiluky-Želechovice, což má umožnit nárůst nákladní dopravy a možnosti umístění „zkapacitnění“ na pozemcích vlastníka domu č.p. ~~XXXX~~ k.ú. Želechovice, uvádí stavební úřad, že tato námitka je ze strany účastníka řízení kontraproduktivní, protože na jedné straně brojí proti zkapacitnění trati, na druhé straně by mu nevadilo, kdyby se to zkapacitnění projevilo na pozemcích jiného vlastníka. Doplňuje se, že na stávající jednokolejné trati, která bude zase jenom jednokolejnou, nelze předpokládat schopnost významnějšího nárůstu provozu. Této námitce se tedy nevyhovuje rovněž, jako námitce nemožnosti zásahu záchranných složek v případě havárie. Jak je již výše uvedeno, stavba je navržena v souladu se stavebně právními předpisy a normami. Už to samotné prokazuje možnost přístupu IZS v případě potřeby. Navíc k záměru jsou doložena kladná závazná stanoviska dotčených orgánů, mj. Hasičské záchranného sboru Zlínského kraje, Krajské hygienické stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně a také Krajského ředitelství policie Zlínského kraje. Obdobně se nevyhovuje námitce, že stavba má být realizována nejen v jejím ochranném pásmu ale má „zabírat půdy v I. stupni ochrany půdy (ZPF), vést ovocným sadem Hospodářského komplexu...kde se mj. nacházejí chráněné památné stromy.“ Důvod nevyhovění námitce je obdobný, jako je výše uvedeno, totiž příslušné dotčené orgány, vydaly pro stavbu kladná stanoviska, proti kterým nikdo nebrojil.

K další námitce směřující proti navržené rychlosti na železniční trati a doporučení namítajícího účastníka územního řízení ~~XXXXXXXXXX~~ na její snížení na max. 50 km/hod se rovněž nevyhovuje. Stavba je

navržena v souladu s drážními předpisy a příslušnou normou, z tohoto pohledu je také navrženo její zabezpečení závorami a není důvod rychlost na ní nějak omezovat, ostatně to ani stavebnímu úřadu nepřísluší. Navíc zase platí, že příslušný dotčený orgán, tj. Drážní úřad a Krajské ředitelství policie Zlínského kraje vydaly ke stavbě kladná závazná stanoviska.

Námítce ~~XXXXXXXXXX~~ zastoupené v územním řízení advokátem Mgr. Danielem Bartošem, týkající se upuštění od ústního jednání a požadavku nařízení ústního jednání se nevyhovuje, protože jak již stavební úřad konstatoval v oznámení zahájení územního řízení, s ohledem na dostatečnost podané žádosti a znalost poměrů v území, nepovažoval a i nadále nepovažuje provedení ústního jednání za důvodné. Ani argument namítající účastnice územního řízení že „*záměr ... výrazně a zcela nadměrně a nepřiměřeně omezuje vlastnické právo...*“ s odkazem na shora uvedené důvody (viz odkaz na veřejně prospěšnou stavbu v územním plánu a ZÚR ZK) stavební úřad nepřijímá.

Stavební úřad ale částečně vyhovuje námítce výše uvedené účastnice, ve které brojí proti nesprávnému uvedení ustanovení LZ v oznámení, konkrétně špatném ust. neexistujícího § 2 písm. c) a d) LZ. Stavební úřad k tomu uvádí, že skutečně v jinak správném textu a informaci pro účastníky územního řízení, že „*se jedná o stavbu dopravní infrastruktury připravovanou, umístěvanou a povolovanou podle (viz chyba v psaní) zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů...*“ měl být správně uvedeno ust. § 1 odst. 2 písm. c) a d) LZ. Toto pochybení, které spočívá pouze v chybě v psaní, ale jinak je informace podstatná pro účastníky řízení správná a srozumitelná, napravil stavební úřad vyhotovením usnesení (č.j. KUZL 105327/2023), kterým stavební úřad v souladu s ust. § 156 odst. 1 správního řádu opravil výše uvedený text. Toto usnesení se pouze poznamenalo do spisu a účastníci územního řízení se o této skutečnosti vyzoomí, což stavební úřad tímto v odůvodnění činí.

Námítce ~~XXXXXXXXXX~~, zastoupené v územním řízení advokátem Mgr. Danielem Bartošem, týkající se údajného nedoručení oznámení o zahájení řízení pro ni jednotlivě se nevyhovuje, neboť oznámení jí bylo prokazatelně doručeno do datové schránky dne 1.11.2023 v 13:22:35. kdy se do ní přihlásila oprávněná osoba (doručenka DS je založena ve spisu stavebního úřadu a je také dostupná v elektronické spisové službě úřadu, ID zprávy je 1262891137, ID schránky: ~~XXXXXXXXXX~~

Vzhledem k výše uvedenému kompletnímu vyhodnocení a odůvodnění nevyhovění námítkám, považuje stavební úřad za nadbytečné duplicitně opakovat vyhodnocení obdobných námitek podaných spolkem Klidné Želechovice, z. s., který je účastníkem navazujícího územního řízení dle § 9c odst. 3 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, s tím, že se k požadované bezbariérovosti nástupiště doplňuje, že pochopitelně problematika přístupu osob s omezenou pohyblivostí je v dokumentaci řešena, konkrétně v části B.2.4 je mj. uvedeno, že „*ve všech zastávkách a stanicích v dotčeném úseku budou zřízena nástupiště odpovídající vyhlášce² o pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tzn. že k nim bude zřízen bezbariérový přístup a budou opatřena všemi prvky pro orientaci osob se sníženou schopností pohybu a orientace.*“ Z tohoto důvodu se ani této námítce nevyhovuje.

Meritem dalších námitek účastníků řízení je zásah do vlastnických práv, požadavky na nezhoršení kvality prostředí, údajná nešetrnost k zájmům namítajících účastníků a údajný rozpor záměru s ust. § 76 odst. 2 stavebního zákona, tedy domnělá nešetrnost k vlastníkům sousedních pozemků a staveb.

Účastníci, kteří podali námítky nebo připomínky vztahující se k části stavby umístěvané v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí, požádali o nahlédnutí do dokumentace a následně je v projektu zajímali výkresy týkající se budoucího možného výkupu pozemků (geodetické podklady), výškových úrovní komunikací, koordinačních výkresů a informace (seznam) o případných stavebních objektech na jejich pozemcích. Žádný z takto specifikovaných účastníků nepotřeboval nahlédnout do jiné části dokumentace, tzn., že neměli zájem ani o podrobnější výkresy např. k protihlukovým stěnám, důvody z projektu vyplývající pro umístění stavby tak, jak je navržena (např. souhrnné zprávy, hluková studie, etc.). Z toho, je jasné, že byli již v minulosti osloveni investorem a věc s nimi byla projednávána. Stavební úřad to kvituje za přínosné, neboť měli dostatek času promyslet si důvody, možnosti a rozsah svých námitek. Z toho také plyne, že věděli ještě dříve, než jim to stavební úřad oficiálně oznámil, že se jedná o stavbu dopravní infrastruktury, která je ve veřejném zájmu (podle územního plánu, zásad územního rozvoje Zlínského kraje, podle zákona o dráhách a podle liniového zákona). Platí, že se jedná o stavbu v místě stávající trati, tzn. nikoli v novém - dřívějšími nemovitostmi nezátíženém prostoru, která je (bude) modernizovaná a elektrizovaná. Logicky by při modernizaci mělo dojít ke zvýšení komfortu cestujících tak, aby stavba odpovídala dnešním požadavkům společnosti. Zásadní skutečnost, že se jedná o stavbu umístěvanou ve veřejném zájmu a tudíž není k záměru potřeba (předem) doložit souhlas vlastníků pozemků nebo stavby, na nichž se záměr umísťuje, tak jak je tomu u jiných staveb podle ust. § 184 a

² Vyhláška č. 398/2009.a o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů.

stavebního zákona. Přesto se gró námitek směřujících proti stavbě vyznačuje tím, jakoby byl souhlas namítajících potřebný. Doplnuje se, že účastníci územního řízení ani veřejnost nevznesly námitky proti obsahu některého z doložených závazných stanovisek dotčených orgánů, nebo např. proti hlukové studii nebo takové části dokumentace předložené žadatelkou, které by stavební úřad vedli k tomu, že by některé námitce vyhověl.³ K poslednímu doloženému vyjádření, tzn. přípisu obce Želechovice nad Dřevnicí, stavební úřad pouze konstatuje, že připomínky a námitky všech účastníků stavební úřad posoudil a svůj postup odůvodnil tak, jak je shora uvedeno.

Poučení účastníků:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu pro místní rozvoj, odboru územně a stavebně správnímu, Staroměstské náměstí 6, 110 15 Praha 1, podáním u Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru stavebního řádu a životního prostředí, třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín.

Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné.

Stavební úřad po dni nabytí právní moci územního rozhodnutí doručí žadateli stejnopis písemného vyhotovení územního rozhodnutí opatřený doložkou právní moci spolu s ověřenou grafickou přílohou, stejnopis písemného vyhotovení územního rozhodnutí opatřený doložkou právní moci doručí, jde-li o stavby podle § 15 nebo 16 stavebního zákona, také stavebnímu úřadu příslušnému k povolení stavby.

Rozhodnutí má podle § 93 odst. 1 stavebního zákona platnost 5 let. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby platí po dobu trvání stavby či zařízení, nedošlo-li z povahy věci k jejich konzumaci.

Mgr. Jaromír Čumíček, LL.M.
referent oddělení stavebního řádu

Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce Krajského úřadu Zlínského kraje, jakožto příslušného stavebního úřadu. Veřejná vyhláška se zveřejní též způsobem umožňujícím dálkový přístup. **Patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desce stavebního úřadu se písemnost považuje za doručenou. Veřejná vyhláška rovněž bude vyvěšena na úředních deskách Magistrátu města Zlína, Městského úřadu Vizovice a Obecních úřadů Lípa, Zádveřice-Raková a Želechovice nad Dřevnicí.**

Vyvěšeno dne: 14. 12. 2023

Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí tohoto rozhodnutí.

Příloha rozhodnutí

- původní přílohy jednotného závazného stanoviska č.j. KUZL 92907/2023, sp. zn. KUSP 75526/2023 ŽPZE č. 1, č. 2 a situační výkres
- situační výkres širších vztahů

³ Kromě námitek týkající se nesprávného uvedení § 1 odst. 2 písm. c) a d) LZ a námitky Img. Marka Luňáka

Příloha pro žadatele (bude předána po nabytí právní moci rozhodnutí):
ověřený Koordinační situační výkres.

Obdrží do vlastních rukou:

účastník územního řízení dle § 85 odst. 1 písm. a) stavebního zákona – žadatelka Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, státní organizace, IDDS: uccchjm, zastoupená společností SUDOP BRNO, spol. s r.o., IDDS: tfy5bmb

účastníci územního řízení dle § 85 odst. 1 písm. b) stavebního zákona – obce, na jejichž územích má být záměr také uskutečněn:

Statutární město Zlín, IDDS: 5ttb7bs

Obec Lípa, IDDS: csvarcz

Obec Zádveřice-Raková, IDDS: d63arin

Obec Želechovice nad Dřevnicí, IDDS: 59fb37m

Město Vizovice, IDDS: wwyt2j,

dotčené orgány:

Drážní úřad, sekce stavební - oblast Olomouc, IDDS: 5mjaatd

Hasičský záchranný sbor Zlínského kraje, IDDS: z3paa5u

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně, IDDS: xwsai7r

Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, Územní odbor Zlín, Dopravní inspektorát, IDDS: w6thp3w

Krajský úřad Zlínského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, oddělení územního plánování, Odbor dopravy a silničního hospodářství a Odbor životního prostředí a zemědělství, IDDS: scsbwku

Krajský úřad Zlínského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, IDDS: scsbwku

Krajský úřad Zlínského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, oddělení územního plánování, IDDS: scsbwku

Magistrát města Zlína, IDDS: 5ttb7bs

Městský úřad Vizovice, IDDS: wwyt2j

Ministerstvo dopravy, IDDS: n75aau3

Ministerstvo obrany, IDDS: hjyaavk

Ministerstvo životního prostředí, IDDS: 9gsaax4

Obecní úřad Lípa, IDDS: csvarcz

Obecní úřad Zádveřice-Raková, IDDS: d63arin

Obecní úřad Želechovice nad Dřevnicí, IDDS: 59fb37m

Veřejnou vyhláškou (podle ust. § 2 odst. 5 liniového zákona):

účastníci řízení dle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona:

[Obsah vyhlášky je v tomto dokumentu záměrně znečitelněn, aby byla zachována právní platnost a integrity dokumentu.]

1. 项目背景与意义
 随着全球经济的快速发展和科技的不断进步，企业面临着日益激烈的市场竞争和不断变化的客户需求。为了提升企业的核心竞争力，实现可持续发展，企业需要不断优化内部管理流程，提高运营效率，降低运营成本。本项目旨在通过引入先进的管理理念和技术手段，对企业的内部管理流程进行全面的梳理和优化，提升企业的整体管理水平。
 2. 项目目标与范围
 本项目的总体目标是：通过优化内部管理流程，提升企业的运营效率，降低运营成本，增强企业的市场竞争力。具体目标包括：
 (1) 梳理现有内部管理流程，识别存在的问题和瓶颈。
 (2) 引入先进的管理理念和技术手段，对现有流程进行优化和重组。
 (3) 建立完善的内部控制体系，确保企业运营的合规性和风险可控。
 (4) 提升员工的业务素质和工作效率，增强企业的整体执行力。
 本项目的范围涵盖了企业的所有主要业务环节，包括采购、生产、销售、财务、人力资源等。项目将采取分阶段实施的方式，确保每个环节都能得到充分的优化和改进。

1. 项目背景与意义
 随着信息技术的飞速发展，企业数字化转型已成为提升竞争力的关键。本项目旨在通过引入先进的云计算和大数据技术，优化企业运营流程，提高管理效率，并为客户提供更加个性化的服务。项目的成功实施将为企业带来显著的经济效益和社会效益。

2. 项目目标与范围
 本项目的核心目标是实现企业核心业务系统的云化迁移，并构建统一的数据平台。项目范围涵盖研发、生产、销售和售后服务等各个环节。具体目标包括：降低IT成本、提升系统稳定性、缩短产品上市周期以及增强客户满意度。

3. 项目组织与分工
 项目采用项目经理负责制，下设技术组、业务组、测试组和运维组。项目经理负责整体协调与进度把控；技术组负责系统架构设计与开发；业务组负责需求分析与流程梳理；测试组负责质量保障；运维组负责系统部署与后期维护。

4. 项目进度计划
 项目计划分为四个阶段：需求调研（2周）、系统设计（3周）、开发实施（8周）和验收上线（2周）。关键里程碑包括：需求确认书签署、系统架构评审通过、核心模块开发完成以及系统正式上线。

5. 风险评估与应对
 项目面临的主要风险包括技术选型不当、数据迁移风险、人员配合度不足以及外部环境变化。针对这些风险，我们制定了相应的应对策略：进行充分的技术验证、制定详细的数据迁移方案、加强团队沟通与培训以及建立灵活的变更管理机制。

6. 项目预算与资源
 项目总预算为人民币500万元，主要用于硬件设备采购、软件许可费用、人力成本及第三方服务费用。资源方面，我们将充分利用公司内部的技术专家和业务骨干，同时引入外部专业团队协助实施。

7. 项目沟通与报告
 项目实行定期沟通机制，每周召开项目例会，汇报进度与问题。重要节点将提交专项报告，确保管理层及时了解项目动态。同时，我们将建立透明的信息共享平台，方便团队成员随时查阅项目资料。

8. 项目总结与展望
 项目完成后，我们将进行全面复盘，总结经验教训，优化项目管理流程。未来，我们将持续关注行业技术发展趋势，不断探索新的数字化转型路径，为企业的可持续发展提供强有力的支撑。

1. 项目背景与意义
 随着全球经济的快速发展和人口规模的持续扩大，资源短缺和环境污染已成为制约人类社会可持续发展的主要因素。在此背景下，探索新型能源、开发新材料、优化产业结构已成为全球各国政府和企业关注的焦点。本项目旨在通过技术创新和产业升级，实现资源的循环利用和环境的友好发展，为构建绿色、低碳、可持续发展的社会贡献力量。

2. 项目目标与任务
 本项目的总体目标是：通过技术创新和产业升级，实现资源的循环利用和环境的友好发展。具体任务包括：

- （1）开展基础理论研究，探索新型能源和材料的制备工艺。
- （2）进行应用技术开发，优化现有生产工艺，提高资源利用效率。
- （3）开展中试放大研究，验证技术的可行性和经济性。
- （4）进行产业化推广，实现技术的规模化应用。

3. 项目组织与管理
 本项目实行项目经理负责制，由项目经理统筹协调项目各项工作。项目下设技术、财务、行政、市场等部门，各司其职，协同合作。项目进度实行定期汇报制度，确保项目按计划推进。

4. 项目经费预算与筹措
 本项目总经费预算为XXX万元，主要用于设备购置、材料费、人员工资、差旅费、会议费、测试费等。项目经费主要通过政府拨款、企业自筹、银行贷款等方式筹措。

5. 项目风险评估与应对措施
 本项目存在的主要风险包括：技术风险、市场风险、财务风险等。针对技术风险，我们将加强技术研发投入，引进高层次人才，提升技术水平。针对市场风险，我们将开展市场调研，了解市场需求，调整产品结构。针对财务风险，我们将加强财务管理，严格控制成本，确保项目资金链安全。

6. 项目预期成果与效益
 本项目预期在技术、经济、社会效益等方面取得显著成果。技术方面，将形成一批具有自主知识产权的核心技术；经济方面，将实现资源的循环利用，降低生产成本，提高经济效益；社会效益方面，将推动产业结构优化升级，促进绿色、低碳、可持续发展。

7. 项目总结与展望
 本项目在实施过程中，得到了政府、企业和社会各界的大力支持，取得了阶段性成果。未来，我们将继续加大研发投入，深化技术创新，推动产业升级，为实现绿色、低碳、可持续发展的目标而努力奋斗。

[illegible]

ACEMA Credit Czech, a.s., IDDS: 57kcj48
AISE, s.r.o., IDDS: qnij5ca
Aktivařin s.r.o., IDDS: 48hsqid
B A L T A C I a.s., IDDS: 8h9czxr
B+I INVEST Zlín spol. s r.o., v likvidaci, IDDS: 23smt3
Citibank Europe plc, organizační složka, IDDS: wfedfhf
Česká spořitelna, a.s., IDDS: wx6dkif
Československá obchodní banka, a. s., IDDS: 8qvdk3s
Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o., IDDS: scfzkuj
DRUŽSTVO ZÁDVEŘICE-RAKOVÁ, IDDS: h83z9m9
EJ - PROPERTY s.r.o., IDDS: an7zuvd
ESPROTRADE 24 spol. s r.o., IDDS: g6e2bam
EURO CAR Zlín s.r.o., IDDS: 59w4ubj
EUROCODEC-CZ s.r.o., IDDS: um94xsq
EXTRÉMNÍ ZAHRADY s.r.o., IDDS: 3yd43nt
Galvena Energo, s.r.o., IDDS: p2wevfj
GasNet, s.r.o., IDDS: rdxzhzt
Hypoteční banka, a.s., IDDS: 5azegu5
KKS-INVEST Lípa s.r.o., IDDS: frhftcz
Komerční banka, a.s., IDDS: 4ktes4w
LADOS, a.s., IDDS: zh8eu3s
Lesy České republiky, s.p., IDDS: e8jcfns
Lidl Česká republika v.o.s., IDDS: 5ab5tr8
LUKROM, spol. s r.o., IDDS: wcqjbiz
Město Vizovice, IDDS: wwybt2j
METRANS, a.s., IDDS: 3nprdad
Modrá pyramida stavební spořitelna, a.s., IDDS: vf4e8u8
MONETA Money Bank, a.s., IDDS: 3kpd8nk
MOVANA, spol. s r.o., IDDS: jjint9x
Obec Lípa, IDDS: csvarcz
Obec Zádveřice-Raková, IDDS: d63arin
Obec Želechovice nad Dřevnicí, IDDS: 59fb37m
OKNO, spol. s r. o., IDDS: 5n9q8bu
PARAMO, a.s., IDDS: sdgcghn
Povodí Moravy, s.p., IDDS: m49t8gw
PRO-DOMA, SE, IDDS: kqpmegh
RADKA Reality s.r.o., IDDS: ceg7z7d
RUDOLF JELÍNEK a.s., IDDS: 7xhf5qs
Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, IDDS: jffsbqc

SANA Vladimír Nášel s.r.o., IDDS: iz5y2tg
SCL, spol. s r.o., IDDS: zg5zhwd
Správa železnic, státní organizace, IDDS: uccchjm
Státní pozemkový úřad, IDDS: z49per3
Statutární město Zlín, IDDS: 5ttb7bs
Stosta Picasso s.r.o., IDDS: k3w782f
Střední zdravotnická škola a Vyšší odborná škola zdravotnická Zlín, IDDS: 4yrwpm8
SYKORA, spol. s r.o., IDDS: x9n5reu
Teplo Zlín, a.s., IDDS: bqvgms2
UNI-IBEC, v.o.s., IDDS: sme88wu
UNICO MODULAR a.s., IDDS: figtga
UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s., IDDS: pmigtdu
Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, IDDS: 96vaa2e
VIAGEM a.s., IDDS: i4rm79c
Ředitelství silnic a dálnic Zlínského kraje, p.o., IDDS: jffsbqc
AVONET, s.r.o., IDDS: 4ykpy6g
ČD - Telematika a.s., IDDS: dgzjdjr
České dráhy, a.s., IDDS: e52cdsf
Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o., IDDS: scfzkuj
EG.D, a.s., IDDS: nf5dxbu
GasNet, s.r.o., IDDS: rdxzhzt
INTERNEXT 2000, s.r.o., IDDS: cfdcpin
MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s., IDDS: b3ge93n
Raiffeisenbank a.s., IDDS: skzfs6u
T-Mobile Czech Republic a.s., IDDS: ygwch5i
Teplárna Zlín s.r.o., IDDS: wfgkgba
Teplo Zlín, a.s., IDDS: bqvgms2
Vodafone Czech Republic a.s., IDDS: 29acihr
Vodárna Zlín a.s., IDDS: hypddq4
Zlín Net, a.s., Nad Stráněmi č.p. 5656, 760 05 Zlín 5
CETIN a.s., IDDS: qa7425t
Povodí Moravy, s.p., IDDS: m49t8gw
Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Zlín, IDDS: zjq4rhz
Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, IDDS: jffsbqc
Lesy České republiky, s.p., IDDS: e8jcfns

účastníci územního řízení dle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona identifikovaní v souladu s ust §2 odst. 5 LZ označením dotčených pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí:
kat. území Želechovice nad Dřevnicí – parc. č. 1007/1, 1007/6, 1174/128, 1302/1 a 1306/4

účastníci územního řízení podle ust. § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona – osoby, jejichž vlastnické nebo jiné právo k sousedním stavbám anebo pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno, v souladu s ust. § 9b odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí identifikovaní v souladu s ust. § 87 odst. 3 stavebního zákona označením pozemků evidovaných

v katastru nemovitostí dotčených vlivem záměru, resp. podle ust. § 2 odst. 5 zákona o urychlení výstavby:

kat. území Lipa nad Dřevnicí

29/1, 31, 41, 122, 126/1, 126/3, 129/1, 129/2, 130, 131, 132/1, 136/1, 139, 142, 143/1, 144/3, 144/4, 144/5, 147, 161/1, 161/2, 161/4, 161/6, 162, 449, 450, 451, 452/2, 479/1, 482, 483, 484, 485, 486/1, 487, 488, 509/4, 512, 513/1, 514/1, 515/3, 515/5, 516/2, 516/3, 517, 518/2, 519, 521, 523, 524, 525, 527/6, 527/7, 527/9, 527/10, 527/11, 527/18, 529/2, 529/4, 529/6, 529/7, 529/8, 529/9, 529/17, 529/18, 529/23, 529/39, 530/1, 533/5, 533/12, 533/31, 533/32, 533/42, 541, 543, 546/3, 547/3, 547/5, 549, 550, 551, 552/1, 553, 554/2, 555, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 566, 567, 571/1, 573, 574/1, 577, 578, 580, 581, 582, 584, 586, 588, 589, 590, 591, 599/1, 599/20, 599/23, 599/28, 599/43, 599/45, 599/46, 599/51, 601, 602/4, 604, 605, 606, 607/1, 609/1, 610, 612, 613, 614/2, 615/1, 616, 617, 619, 620, 622, 627/2, 628, 631/1, 631/3, 632, 634/2, 635/1, 635/3, 637/1, 637/3, 638/1, 664, 666/1, 666/5, 669, 671, 673, 675/3, 677, 679/1, 679/2, 679/3, 679/4, 687/2, 687/3, 687/4, 687/6, 689/14, 689/19, 689/20, 689/21, 689/22, 689/24, 689/28, 689/34, 726/4, 726/5, 726/7, 726/9, 726/11, 726/12, 726/13, 726/14, 726/16, 729/3, 729/4, 729/5, 729/6, 729/7, 729/9, 729/10, 729/11, 729/13, 729/14, 729/15, 729/17, 730/1, 732/1, 732/6, 734/7, 734/8, 734/9, 736/2, 736/3, 736/4, 736/7, 736/9, 736/11, 736/12, 736/13, 736/15, 737/2, 737/3, 737/4, 737/5, 737/7, 738/2, 738/3, 738/5, 740, 748/13, 827, 828/1, 828/7, 829/1, 830/1, 830/4, 830/5, 830/6, 830/7, 830/8, 830/12, 830/15, 830/16, 830/18, 830/19, 830/21, 830/22, 830/24, 830/25, 830/26, 830/27, 830/30, 830/31, 830/48, 830/49, 830/50, 830/51, 830/52, 830/53, 2113, 2123

kat. území Příluky u Zlína

st.13/2, st.167, st.174/1, st.174/2, st.180, st.181, st.182, st.183, st.191, st.196/1, st.196/2, st.197, st.224, st.232, st.265, st.296, st.313, st.339/2, st.345, st.346, st.347, st.392, st.404, st.405, st.434/1, st.923, st.924/1, st.925, st.940, st.1049, st.1072, st.1073, st.1074, st.1075, st.1076, st.1077, st.1078, st.1079, st.1110, st.1133, 1174/1, 1174/2, 1174/3, 1186/25, 1186/31, 1186/35, 1186/36, 1186/40, 1186/41, 1186/47, 1188/1, 1188/3, 1188/5, 1188/9, 1188/13, 1188/14, 1188/15, 1189, 1191/1, 1191/2, 1194/2, st.1209, 1307/1, 1309/2, 1309/3, 1309/4, 1310/3, 1312/3, 1312/4, 1312/8, 1329/4, 1329/5, 1329/6, 1333/2, 1334/2, 1334/4, 1334/5, 1334/6, 1334/7, 1334/9, 1334/10, 1334/11, 1334/12, 1334/13, 1334/14, 1334/15, 1334/16, 1334/17, 1336/1, 1336/9, 1336/10, 1336/11, 1336/12, 1336/13, 1338/1, 1338/2, 1338/6, 1338/9, 1338/14, 1338/16, 1338/18, 1338/19, 1340/1, 1340/3, 1340/4, 1340/5, 1340/7, 1340/10, 1340/13, 1349/2, 1349/3, 1349/7, st.1350, st.1357, st.1358, st.1365, 1430/1, 1433/1, 1433/19, 1433/21, 1433/23, 1433/65, 1433/66, 1433/70, 1433/71, 1441/2, 1441/11, 1441/19, 1441/20, 1444/1, 1444/3, 1444/4, 1444/6, 1449/1, 1449/3, 1450/2, 1450/4, 1450/7, 1450/8, 1450/9, 1450/26, 1463/29, 1471/1, 1481/2, 1508/1, 1508/2, 1509/3, 1509/4, 1509/7, 1509/8, 1513/1, 1519, 1522/1, 1522/2, 1559/1, 1571, 1572, 1590, 1595/1, 1597, 1636/1, 1645/4, 1645/8, 1645/10, 1645/11, 1645/12, 1645/13, 1645/14, 1645/16, 1645/17, 1645/18, 1645/19, 1645/20, 1645/21, 1645/29, 1645/30, 1645/31, 1645/32, 1645/33, 1645/47, 1645/48, 1650, 1676, 1800/1, 1800/2, 1800/3, 1800/4, 1800/5, 1800/6, 1800/7, 1801/1, 1801/2, 1801/3, 1801/4, 1801/5, 1801/6, 1801/7

kat. území Vizovice

556/4, 556/5, 560/1, 560/21, st.597/2, st.597/3, st.597/4, st.599/2, st.599/3, st.603/2, 634, 647/1, 650/1, 650/3, 653/5, 656/7, 656/8, 656/9, 656/10, 656/11, 662/2, 662/13, 662/14, 662/17, 662/19, 662/20, 662/21, 662/23, 662/28, 662/35, 662/36, 662/37, 662/39, 662/46, 662/77, 662/97, 662/98, 662/108, 690, 693/4, 695/1, 702/1, 702/2, 702/5, 708/1, 708/2, 708/3, 708/4, 708/5, 708/6, 708/7, 708/8, 708/9, 708/10, 708/11, 708/12, 708/13, 708/14, 708/15, 708/16, 708/17, 708/18, 708/19, 708/20, 708/21, 708/22, 708/23, 708/24, 711/3, 711/4, 711/5, 711/8, 713/1, 713/2, 713/3, 715, 716/2, 720/1, 720/2, 720/3, 727/2, 727/3, 728/2, 728/4, 730/1, 730/2, 733/1, 734/2, 744/1, 744/2, 744/3, 744/4, 752/21, 752/24, 752/26, 752/27, 752/43, 752/44, 752/45, 752/49, 752/50, 752/55, 752/56, 752/62, 752/65, 752/68, 752/69, 756/2, 756/6, 756/14, 758, 759, 762, 763/2, 763/5, 766, 768, 769, 770, 772/2, 775/2, 775/5, 775/6, 810/11, 810/13, 812/1, 812/2, st.825/2, st.825/3, st.825/4, 846/1, st.863, st.890, st.912/1, st.973/1, st.973/3, st.973/4, st.1028/2, st.1028/3, st.1061/2, st.1133, st.1134, st.1177, st.1178, st.1197, st.1253, st.1305, st.1405, st.1630, st.1631, st.1632/1, st.1632/2, st.1633/1, st.1634/1, st.1634/2, st.1634/3, st.1636, st.1806, st.1807, st.1835, st.1962/1, st.2029/1, st.2042, st.2043, st.2099, st.2100, st.2104, st.2265, st.2427, st.2537/1, st.2538/1, st.2545, st.2577/1, st.2577/2, st.2602, st.2618, 5179, 5182/1, 5182/3, 5182/6, 5182/8, 5182/9, 5182/10, 5184/1, 5185/3, 5185/4, 5185/5, 5185/6, 5185/7, 5185/8, 5185/9, 5185/10, 5311, 5318/65, 5318/66, 5318/73, 5318/91, 5319/1, 5319/7, 5319/9, 5383, 5475/1, 5475/2, 5475/4, 5475/6, 5479/1, 5479/2, 5480, 5483/1, 5483/2, 5545/1, 5545/2, 5596, 5641, 5659, 5662

kat. území Zádveřice

217/1, 217/13, 217/14, 219, 220, 233/5, 236, 243, 244, 245/2, 246, 247, 248/1, 249, 251, 253/6, 253/7, 253/8, 255/5, 257/2, 258/1, 258/2, 258/3, 259, 287, 288, 290, 291, 293, 294, 298, 301/1, 302, 304, 305, 308, 309, 310, 312, 313/3, 315/3, 316, 318/1, 318/2, 320, 321/1, 322, 323, 324, 325, 326/1, 345, 347, 349, 351, 353, 354, 355/2, 355/3, 355/5, 356, 357/1, 371/1, 371/2, 372, 373, 375/3, 376, 377, 378, 379/3, 379/4, 379/8, 380, 385, 398/8, 400/1, 400/10, 402, 403/1, 403/2, 404, 405/1, 405/2, 406, 407, 408, 409, 411, 412, 413, 415/1, 415/2, 416/2, 418/1, 418/3, 418/4, 418/5, 418/6, 422, 452/1, 452/2, 452/4, 454/1, 456/1, 464, 467, 468, 478/2, 538, 541, 543, 545, 546, 548, 549/2, 550, 551, 552/1, 565/1, 565/17, 725, 729/2, 732, 734, 736, 738, 741, 742, 749, 750/1, 750/4, 751, 752, 753, 754, 755, 757, 758, 761/1, 761/2, 763/4, 793, 795, 798/1, 800, 802/2, 803, 804, 805, 806, 809/1, 809/2, 810, 811, 812, 814, 815/1, 815/2,

816/1, 816/2, 817, 818, 819, 820, 821, 822/1, 824/1, 825/1, 825/3, 825/4, 838/1, 838/2, 838/4, 1030/1, 1030/7, 1030/18, 1030/35, 1030/38, 1031/3, 1037/1, 1037/29, 1240, 1252/3, 1254/4, 1254/6, 1254/7, 1254/8, 1254/9, 1254/10, 1254/11, 1254/12, 1254/14, 1254/16, 1254/19, 1254/21, 1254/24, 1255/1, 1255/2, 1255/3, 1255/5, 1255/8, 1255/9, 1255/10, 1255/11, 1255/12, 1255/13, 1277/2, 1282/1, 1282/2, 1282/3, 1283/1, 1283/2, 1284/1, 1284/3, 1284/4, 1285/2, 1285/3, 1285/5, 1290/2, 1294/1, 1294/2, 1295/1, 1295/2, 1296/3, 1296/4, 1296/5, 1297/2, 1300, 1303, 1304/1, 1304/2, 1369, 1380/1, 1380/3, 1384/1, 1384/2, 1384/3, 1384/4, 1406/3, 1407, 1409/1, 1409/2, 1423/1, 1423/2, 1423/5, 2046/2, 2046/40, 2132/1, 2132/3, 2133/1, 2133/4, 2137, 2138/1, 2138/2, 2139/1, 2139/2, 2140/1, 2141/1, 2142, 2143/2, 2144, 2145, 2147, 2148, 2149, 2152/2, 2153/1, 2153/2, 2156/3, 2156/4, 2160/1, 2160/2, 2160/3, 2162/1, 2162/2, 2162/3, 2163/1, 2163/2, 2163/3, 2163/4, 2163/5, 2163/6, 2163/7, 2163/8, 2163/9, 2163/10, 2163/11, 2163/12, 2163/13, 2163/14, 2163/15, 2163/16, 2163/17, 2163/18, 2163/19, 2163/20, 2163/21, 2163/22, 2163/23, 2163/24, 2163/25, 2164/2, 2164/5, 2164/6, 2164/13, 2164/21, 2165/3, 2169/2, 2169/3, 2169/4, 2170/1, 2172/1, 2173/2, 2175/10, 2175/11, 2176/5, 2176/7, 2176/9, 2178/3, 2182/4, 2182/5, 2182/6, 2182/10, 2288/3, 2293, 2294/1, 2296/2, 2297/2, 2301/2, 2303/3, 2304, 2305, 2306, 2320, 2321/2, 2324, 2326/1, 2328, 2340, 2347, 2361, 2362, 2363/1, 2368, 2369, 2372/3, 2379, 2382, 2383/1, 2384/1, 2386/4, 2387/1, 2389/1, 2395, 2400/2, 2404/2, 2410/6, 2428/3, 2434/1, 2435/2, 2649/2, 2652, 2667, 2702, 2712, 2713

kat. území Zlín

69/5, 69/15, 69/19, 69/22, 69/23, 69/24, 69/26, 69/29, 77/1, 77/3, 77/4, 82/2, 82/3, 91/1, 91/2, st.138/8, 138/10, 138/11, st.171/1, st.184/1, st.184/2, st.185, st.383/2, st.389/2, st.389/3, st.392, st.393/2, st.396, 464/1, 468/2, 468/7, 468/8, 468/9, 468/10, 468/16, 468/17, 468/20, 468/23, 468/26, 468/28, 480/2, 608/12, 615/10, 620/1, 645/6, 645/24, 656/3, 660/5, 660/9, 660/23, 660/25, 660/26, 660/27, 660/28, 660/30, 660/31, 660/36, 660/129, 660/130, 673/1, 673/3, 673/4, 673/5, 673/6, 673/7, 673/10, 673/63, 673/70, 673/76, 673/79, 673/80, 673/81, 673/85, 673/88, 673/89, 673/90, 700/10, 700/12, 700/13, 700/24, 700/26, st.758, st.759, st.764, st.765, st.815, st.817, st.818, st.819, st.820, st.825, st.846, st.847, st.848, st.849, st.850, st.851, st.852, st.853, st.854, st.855, st.890, st.891, st.892, st.893, st.894, st.895/1, st.896, st.897, st.898, st.899, st.900/1, st.900/2, st.901, st.902, st.903, st.904, st.905, st.906, st.907/1, st.907/2, st.908, st.909, st.910/1, st.987, st.988, st.989, st.990, st.991, st.992/1, st.992/2, st.992/3, st.993, st.994, st.995, st.996, st.997, st.998, st.1000, st.1001, st.1002, st.1003, st.1004, st.1005, st.1006, st.1007, st.1008, st.1009, st.1027, st.1029, st.1030, st.1031, st.1032, st.1033/1, st.1035, st.1036, st.1086, st.1087, st.1088, st.1112, st.1114, st.1115/2, st.1119, st.1120, st.1721/1, st.1721/2, st.1722/1, st.1723/1, st.1723/2, st.1732/1, st.1732/2, st.1733/1, st.1733/2, st.1734/1, st.1734/2, st.1735/1, st.1735/2, st.1736/1, st.1736/2, st.1737, st.1747/1, st.1747/2, st.1748/1, st.1748/2, st.1749/1, st.1749/2, st.1758/1, st.1758/2, st.1759/1, st.1759/2, st.1760/1, st.1760/2, st.1761/1, st.1761/2, st.1762/1, st.1762/2, st.1762/3, st.1763/1, st.1763/2, st.1764/1, st.1764/2, st.1765/1, st.1765/2, st.1766/1, st.1766/2, st.1766/4, st.1767/1, st.1767/2, st.1768/1, st.1768/2, st.1769/1, st.1769/2, st.1770/1, st.1770/2, st.1771/1, st.1771/2, st.1772/1, st.1773, st.1774, st.1775/3, st.1775/4, st.1776/5, st.1776/6, st.1777/3, st.1777/4, st.1777/5, st.1778/3, st.1778/4, st.1779/3, st.1779/4, st.1797, st.1798, st.1799/1, st.1801/1, st.1801/2, st.1801/3, st.1801/4, st.1834, st.1846, st.2422, st.2566, st.2713, st.2714, st.2718, st.2821/1, st.2821/2, st.2822/1, st.2822/2, st.2823/1, st.2823/2, st.2824/1, st.2824/2, st.2825/1, st.2825/2, st.2826/1, st.2826/2, st.2827/1, st.2827/2, st.2828/1, st.2828/2, st.2829/1, st.2829/2, st.2830/1, st.2830/2, st.2833/1, st.2833/2, st.2834/1, st.2834/2, st.2835/1, st.2835/2, st.2835/3, st.2836/1, st.2836/2, st.2837/1, st.2837/2, st.2838/1, st.2838/2, st.2839/1, st.2839/2, st.2840/1, st.2840/2, st.2841/1, st.2841/2, st.2842, st.2844, st.2846/1, st.2892/1, st.2892/2, st.2893/1, st.2893/2, st.2893/3, st.2898/2, st.2899/1, st.2899/2, st.2900/1, st.2900/2, st.2901/1, st.2901/2, st.2902/1, st.2903/1, st.2903/2, st.2904/1, st.2904/2, st.2906, 3124/1, 3124/2, 3124/3, 3124/5, 3124/6, 3124/8, 3124/10, 3124/14, 3124/15, 3124/16, 3152/2, 3152/3, 3152/4, 3152/5, 3152/7, 3152/8, 3152/9, 3152/10, 3152/11, 3152/12, 3152/13, 3152/16, 3155/3, 3155/4, 3156/2, 3156/3, 3156/5, 3156/6, 3156/7, 3163, 3172/1, 3172/3, 3172/4, 3172/9, 3172/10, 3172/11, 3177/1, 3177/2, 3180/2, 3181/2, 3184/8, 3186/10, 3186/21, 3186/28, 3186/29, 3189/2, 3191/3, 3191/5, 3191/6, 3191/7, 3191/8, 3191/14, 3191/18, 3191/20, 3191/26, 3191/29, 3191/35, 3191/36, 3191/39, 3191/57, 3191/58, 3191/60, 3191/61, 3191/62, 3191/63, 3191/64, 3191/66, 3191/67, 3191/68, 3191/69, 3191/70, 3191/72, 3191/73, 3191/74, 3191/75, 3191/76, 3191/77, 3191/78, 3191/79, 3191/80, 3191/81, 3191/82, 3191/84, 3191/86, 3191/93, 3191/94, 3191/101, 3191/102, 3191/104, 3193/1, 3193/2, 3193/4, 3193/5, 3211/1, 3211/3, 3228/22, 3228/25, 3228/26, 3229/2, 3231, 3233/11, 3233/13, 3233/17, 3233/20, 3233/28, 3233/29, 3233/30, 3233/31, 3233/32, 3233/33, 3233/35, 3233/37, 3233/38, 3233/40, 3233/41, 3233/43, 3238/1, 3238/4, 3238/5, 3238/7, 3238/8, 3238/9, 3247/4, 3247/5, 3247/6, 3247/8, 3247/10, 3247/12, 3247/14, 3247/19, 3247/22, 3247/28, 3247/32, 3247/37, 3247/38, 3247/41, 3247/42, 3247/44, 3247/45, 3285/3, 3285/10, 3285/14, 3285/17, 3333/1, st.3338/1, 3348/6, 3348/7, 3348/8, 3459/2, 3459/3, 3459/4, 3459/5, 3475/11, 3546/1, 3546/19, 3546/20, 3546/23, 3546/39, 3565/10, 3565/34, 3565/41, 3565/42, 3565/106, 3565/107, 3565/108, 3565/110, st.3584, st.3591, st.3592, st.3593, st.3594, st.3595, st.3596, st.3597, st.3598/1, st.3598/2, st.3599/1, st.3600/1, st.3600/2, st.3601/1, st.3601/2, st.3602/1, st.3602/2, st.3603, st.3604, st.3770, st.3780/2, st.3780/4, st.3780/9, st.3790/1, st.3790/2, st.3791/1, st.3791/2, st.3794/1, st.3794/2, st.3795, st.3902/1, st.3902/2, st.3995, 4017/1, 4017/2, 4018/2, 4018/11, 4023/1, 4023/3, 4024/1, 4026/4, 4026/8, 4032/2, 4032/3, 4032/9, 4033, 4034, 4035, 4036/2, 4036/5, 4037/3, 4037/6, 4037/7, 4046/1, 4046/3,

4046/6, 4046/7, 4046/8, 4046/9, 4052/1, 4052/2, 4052/4, 4053/1, st.4292, st.4293, st.4294, st.4295, st.4307, st.4346/1, st.4346/2, st.4346/3, st.4370, st.4373/1, st.4405, 4406, st.4411, st.4412, st.4413, st.4414, 4467, 4534, 4538, st.4565, st.4566, st.4567, st.4568, 4648, st.4655, 4662, st.4766, st.4811/1, st.4811/2, st.4811/3, st.4820, st.4823, st.4828, st.4830, st.4832, st.4854/1, st.4854/2, st.4854/3, st.4854/4, st.4854/5, st.4854/6, st.4854/7, st.4854/8, st.4854/9, st.4959/1, st.4959/2, st.4959/3, st.4959/4, st.4959/5, st.4959/6, st.4959/7, st.4959/8, st.4959/9, st.4959/10, st.4959/11, st.4959/12, st.4959/13, st.4959/14, st.4959/15, st.4960/11, st.4960/12, st.4960/13, st.4960/14, st.4960/15, st.4983/2, st.4983/3, st.4983/4, st.4984/1, st.4984/2, st.4984/3, st.4994/1, st.4994/2, st.4995/1, st.4995/2, st.4995/3, st.4995/4, st.4995/5, st.4995/6, st.4996/1, st.4996/2, st.4996/3, st.4996/4, st.4996/5, st.4997/1, st.4997/2, st.4997/3, st.4997/4, st.4997/5, st.4998/1, st.4998/2, st.4998/3, st.4998/4, st.4999/1, st.4999/2, st.4999/3, st.4999/4, st.5000/1, st.5000/2, st.5000/3, st.5001/1, st.5001/2, st.5001/3, st.5001/4, st.5001/5, st.5002/1, st.5002/2, st.5002/3, st.5002/4, st.5003/1, st.5003/2, st.5004/1, st.5004/2, st.5024/21, st.5031, st.5085/8, st.5101/1, st.5101/2, st.5101/3, st.5101/4, st.5101/5, st.5101/6, st.5101/7, st.5101/8, st.5101/9, st.5101/10, st.5101/11, st.5101/12, st.5101/13, st.5101/14, st.5101/15, st.5223, st.5224, st.5225, st.5226, st.5267, st.5288/1, st.5288/3, st.5288/4, st.5394, st.5455/1, st.5455/2, st.5455/3, st.5455/4, st.5455/5, st.5455/6, st.5455/7, st.5455/8, st.5455/9, st.5455/10, st.5461, st.5672/1, st.5672/2, st.5672/3, st.5672/4, st.5672/5, st.5673, st.5674, st.5722, st.5740, st.5761, st.5762, st.5763, st.6403, st.6404, st.6405, st.6406, st.6407, st.6408, st.6409, st.6410, st.6658, st.6659, st.6729, 6845, 6855, 6902, 6934, 6935, 6982, 6993, 7017/11, st.7427/1, st.7427/2, st.8007, st.8138/1, st.8429, st.8570, st.8581, st.8583, st.8586, st.8595, st.8606, st.8636, st.8645, st.8755, st.8908, st.9172/2, st.9172/3, st.9211/1, st.9220, st.9227, st.9233, st.9257

kat. území Želechovice nad Dřevnicí

15, 18, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 44/1, 46/8, 185/17, 185/18, 185/19, 185/20, 185/43, 598/3, 598/5, 599, 734/3, 735/1, 736, 737, 738, 739, 741/1, 742, 743, 744/1, 847/1, 849/1, 849/8, 864, 1004/2, 1005, 1008/3, 1009/2, 1010, 1012, 1026/1, 1026/4, 1026/6, 1026/7, 1026/10, 1026/11, 1026/16, 1026/17, 1026/18, 1028/1, 1031, 1032/3, 1033/3, 1033/4, 1039/2, 1039/3, 1041, 1042, 1045, 1047, 1049, 1051, 1052, 1053, 1054, 1055, 1057, 1058, 1059/1, 1059/2, 1060/1, 1060/2, 1061/1, 1061/2, 1063, 1065, 1067, 1068, 1069, 1070, 1072, 1073, 1074, 1077, 1080, 1082, 1083, 1084, 1085, 1086, 1087, 1088, 1089, 1092, 1094, 1096, 1099, 1100/1, 1100/2, 1102, 1107, 1112, 1113, 1115, 1116, 1117, 1118, 1119, 1120, 1121, 1122, 1124/1, 1125, 1126, 1127, 1128, 1130, 1131, 1132/1, 1132/2, 1133/1, 1133/2, 1134, 1135, 1136, 1137, 1138, 1139, 1140, 1141/1, 1141/2, 1144, 1145, 1146, 1147, 1148, 1149, 1150, 1151, 1156, 1157, 1160, 1167, 1168, 1170/2, 1171, 1173, 1174/51, 1174/70, 1174/83, 1174/117, 1174/122, 1174/123, 1174/125, 1174/126, 1174/130, 1174/131, 1174/132, 1174/133, 1174/134, 1174/135, 1174/136, 1174/177, 1175, 1176/2, 1176/4, 1177, 1178/1, 1178/2, 1178/3, 1178/4, 1178/5, 1181, 1182/1, 1182/2, 1182/4, 1183/2, 1184/12, 1185/3, 1186, 1187/1, 1187/2, 1189, 1190, 1191, 1192/1, 1192/2, 1193/1, 1193/2, 1194, 1195, 1197, 1199/1, 1199/2, 1209, 1210, 1211/1, 1211/2, 1212/1, 1212/2, 1213, 1215, 1216, 1217, 1221, 1222, 1223, 1224, 1225, 1232, 1234, 1235, 1238, 1239, 1240/1, 1241, 1242, 1244, 1246, 1248, 1250, 1252, 1253, 1254/5, 1255, 1258/3, 1259/7, 1259/8, 1261/2, 1263/1, 1264/2, 1265/1, 1265/3, 1265/4, 1265/5, 1265/14, 1265/18, 1269, 1270, 1271, 1278, 1279/2, 1279/3, 1280/2, 1280/3, 1280/4, 1281/1, 1282/4, 1282/5, 1282/7, 1283/11, 1283/17, 1286/1, 1290, 1291/2, 1297/1, 1297/3, 1297/5, 1297/6, 1297/15, 1297/18, 1297/19, 1297/20, 1300, 1302/1, 1302/2, 1302/4, 1302/5, 1302/6, 1302/7, 1302/8, 1304/2, 1304/4, 1304/6, 1304/7, 1307/3, 1308/4, 1308/5, 1308/6, 1308/7, 1308/8, 1309/2, 1309/3, 1309/4, 1310/3, 1310/4, 1310/6, 1310/8, 1310/9, 1310/10, 1310/11, 1311/3, 1312/17, 1312/21, 1312/27, 1312/30

účastníci navazujícího územního řízení dle § 9c odst. 3 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí:

Klidné Želechovice, z. s., Nádražní 190, 763 11 Želechovice nad Dřevnicí

na vědomí:

AH-ENERGY, s.r.o., IDDS: 9jwj2gf

Archeologický ústav AV ČR, Brno, v. v. i., IDDS: xnjf5zy

Coprosys NeTron, s.r.o., IDDS: 94dwmwn

ČEPS, a.s., IDDS: secddqd

Česká geologická služba, IDDS: siyhmun

České Radiokomunikace a.s., IDDS: g74ug4f

IT - HELP. cz, s.r.o., IDDS: cgxczsb

Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, IDDS: w6thp3w

L.D.Energy, s.r.o., IDDS: dsuhxw8

NIPi bezbariérové prostředí, o.p.s., IDDS: 5ec62h6

Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského, IDDS: 95zadtp

Teplárna Otrokovice a.s., Objízdná č.p. 1777, 765 02 Otrokovice 2

UNI Promotion s.r.o., IDDS: agbnmn2

Dále obdrží pro zveřejnění na úřední desce a poté vrácení ověřeného výtisku zpět stavebnímu úřadu s vyznačením data vyvěšení rozhodnutí a jeho sejmutí:

Krajský úřad Zlínského kraje, tř. Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Magistrát města Zlína, IDDS: 5ttb7bs

Obecní úřad Lípa, IDDS: csvarcz

Obecní úřad Zádveřice-Raková, IDDS: d63arin

Obecní úřad Želechovice nad Dřevnicí, IDDS: 59fb37m

Městský úřad Vizovice, IDDS: wwyt2j

Použité zkratky

AH	Automatické hradlo
ASHS	Automatické stabilní hasicí zařízení
ATÚ	Automatická telefonní ústředna
AVV	Automatické vedení vlaku
CHS	Circular hollow section (dutý kruhový průřez)
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká státní norma
DDTS ŽDC	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
DOK	Dálkový optický kabel
DOÚO	Dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘT	Dispečerská řídicí technika
EOV	Elektrický ohřev výhybek
EPS	Elektronická požární signalizace
EPZ	Elektrické předtápěcí zařízení
ETCS	European Train Control Systém (evropský vlakový zabezpečovací systém)
EZS	Elektronická zabezpečovací signalizace
GPK	Geometrická poloha koleje
GŘ	Generální ředitelství
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway (Globální systém mobilní komunikace pro železnice)
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
k.ú.	Katastrální území
LDP	Lokální detekce požáru
LIS	Lepený izolovaný styk
MIB	Magnetický informační bod pro AVV
MK	Místní kabelizace
MRTS	Místní rádiový systém
MŘS	Místní řídicí systém
NN / nn	Nízké napětí
Odb.	Odbočka
OŘ	Oblastní ředitelství
PO	Provozní obvod
PTO	Provozně-technologický objekt
PZS	Přejezdové zařízení světelné
RBC	Radiobloková centrála
RCP	Regionální centrum řízení provozu
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
RHS	Rectangular hollow section (dutý obdélníkový průřez)
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SHS	Square hollow section (dutý čtvercový průřez)
SMT	Správa mostů a tunelů
ST	Správa tratí
SSV	Stavební správa východ
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽE	Správa železniční energetiky
SŽ	Správa železnic, státní organizace

TK	Traťový kabel
TNŽ	Technická norma železnic
TRS	Traťový rádiový systém
TS	Trafostanice VN/NN
TSI	Technické specifikace interoperability
TT	Trakční transformovna
T.ú.	Traťový úsek
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
VZT	Vzduchotechnika
v.j.	Výhybková jednotka
VN / vn	Vysoké napětí
zab.zař. / ZZ	Zabezpečovací zařízení
ŽDC	Železniční dopravní cesta
žel.	Železniční
ŽST	Železniční stanice
žst.	Železniční stanice (v názvech staveb, určených SŽ)

Poplatek:

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů se nevyměřuje. Podle položky č. 17 je od poplatku osvobozeno vydání územního rozhodnutí nebo uzavření veřejnoprávní smlouvy územní rozhodnutí nahrazující v případě staveb pozemních komunikací a veřejně prospěšných staveb realizovaných státem nebo územním samosprávným celkem.