


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 772 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		fax: +420 585 570 412 e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 Správa železniční dopravní cesty	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace v zastoupení: SZDC, s. o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU		ING.STANISLAV VÁVRA		G.ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS		NAVRHL, VYPRACOVAL		ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ING.STANISLAV VÁVRA		ING.STANISLAV VÁVRA		EXTERNÍ SUBDODAVATEL
KRAJ: OLOMOUCKÝ		POVĚŘENÝ OÚ: PŘEROV		—
„Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ Varianta č. 2		OBEC: PŘEROV		
		ZÁK.ČÍSLO MCO	15-050-234-PD	
		ÚČEL	PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE	
		DATUM	DUBEN 2016	
		FORMÁT		
Souhrnná technická zpráva – Textová část		MĚŘÍTKO		
		ČÁST	PŘÍLOHA	
		B.		

Přípravná dokumentace

„Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba“

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA TEXTOVÁ ČÁST

O B S A H

	Strana
B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA – TEXTOVÁ ČÁST	9
B.1. Popis území stavby	9
a) Charakteristika stavebního pozemku	9
b) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)	11
c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma	13
d) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	15
e) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	16
f) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	16
g) Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)	17
h) Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)	19
i) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	20
B.2. Celkový popis stavby	26
B.2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek	26
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	28
B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby	34
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	36
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	36
B.2.6 Základní technický popis staveb	38
B.2.6.1 Železniční zabezpečovací zařízení (D.D.1)	38
B.2.6.2 Železniční sdělovací zařízení (D.D.2)	41
B.2.6.3 Silnoproudá technologie (D.D.3)	48
B.2.6.4 Železniční svršek a spodek (D.E.1.1)	51
B.2.6.5 Železniční přejezdy (D.E.1.3)	56
B.2.6.6 Mosty, propustky, zdi (D.E.1.4)	58
B.2.6.7 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace) (D.E.1.6)	86
B.2.6.8 Pozemní komunikace (D.E.1.8)	86
B.2.6.9 Protihlukové objekty (D.E.1.10)	89
B.2.6.10 Pozemní stavební objekty (D.E.2)	92
B.2.6.11 Trakční vedení (D.E.3.1)	97
B.2.6.12 Elektrický ohřev výměn (D.E.3.4)	100
B.2.6.13 Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOO (D.E.3.6)	101
B.2.6.14 Ukolejnění (D.E.3.7)	102
B.2.6.15 Vnější uzemnění (D.E.3.8)	103
B.2.6.16 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních (D.E.3.9.1)	103
B.2.6.17 Přeložky sdělovacích vedení jiných správců (D.E.3.9.2)	104

B.2.7	Technická a technologická zařízení. Zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií	105
B.2.8	Požárně bezpečnostní řešení.....	105
B.2.9	Zásady hospodaření s energiemi	110
B.2.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	110
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí ..	110
B.3.	Připojení na technickou infrastrukturu	111
a)	Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky.....	111
b)	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	119
B.4.	Dopravní řešení.....	120
a)	Popis dopravního řešení	120
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	123
c)	Doprava v klidu	128
d)	Graf dynamického průběhu rychlostí.....	128
B.5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	128
B.6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	128
a)	Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda.....	129
b)	Vliv na přírodu a krajinu, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině	132
c)	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	133
d)	Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA.....	133
e)	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.....	134
B.7.	Ochrana obyvatelstva.....	134
a)	Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana). 134	
b)	Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby.....	135
c)	Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby	135
B.8.	Zásady organizace výstavby.....	136
a)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	136
b)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.....	136
c)	Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)	136
d)	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin....	137
B.9.	Požadavky na další přípravu stavby	138

SEZNAM ZKRATEK

Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
ČD, a.s.	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
čtkm	Čisté (netto) kilometry
CÚ	Cenová úroveň
DC	Dopravní cesta
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	Dopravní kancelář
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘT	Dispečerská řídicí technika
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
DÚ	Drážní úřad
EH	Ekonomické hodnocení
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
EOV	Elektrický ohřev výměn
EPS	Elektrická požární signalizace
Ex	Expres
GŘ	Generální ředitelství
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IDOS	Integrovaný dopravní systém
IDSOK	Integrovaný dopravní systém olomouckého kraje
IN	Investiční náklady
JŽ	Typ stožáru osvětlení
KO	Kolejový obvod
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
Mn	Manipulační vlak
NN	Nízké napětí
OŘ	Oblastní ředitelství (dříve SDC)
Os	Osobní vlak
PD	Přípravná dokumentace
PHS	Protihluková stěna
Pn	Průběžný nákladní vlak
PN	Počítače náprav
PS	Provozní soubor
PZS	Přejezdové zařízení světelné
R	Rychlík
RD	Releový domek

R-EOV	Rozvaděč elektrického ohřevu výhybek
Rn	Rychlý nákladní vlak
RZZ	Releové zabezpečovací zařízení
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
Sp	Spěšný vlak
SÚ	Stavědlová ústředna
SW	Software
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	Temeno kolejnice
TKK	Traťový kabel
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TRS	Traťové radiové spojení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
VB	Výpravní budova
V	Rychlost
Vk	Rychlost pro jednotky s naklápěcími skříněmi
VMP	Volný mostní průřez
VN, vn	Vysoké napětí
Vvyj	Rychlost s využitím nedostatku převýšení
Z-GC	Ložná míra
ZBI	Druh přejezdového světelného zařízení
ZZ	Zabezpečovací zařízení
ZZEE	Záložní zdroj elektrické energie
ŽDC	Železniční dopravní cesta
Žst., žst.	Železniční stanice

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

Obsah a členění této zprávy vychází z požadavku objednatele – tj. Správy železniční dopravní cesty, s.o. – na dodržení Vyhlášky č. 62/2013 Sb., kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a současně dodržení Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č. 11/2006 v platném znění, která je oproti požadavkům obecných vyhlášek obsažnější.

V případě rozdílů mezi vyhl. 499/2006 Sb. a Sm. č. 11/2006 platí, dle požadavku objednatele, priorita vyhl. 499/2006 Sb. v platném znění.

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA – TEXTOVÁ ČÁST

B.1. Popis území stavby

a) Charakteristika stavebního pozemku

Celá stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy na drážních pozemcích, v některých případech pak na pozemcích obce, případně zasahuje do pozemků soukromých vlastníků, s těmito je vedeno jednání o zásahu do jejich pozemků.

Na základě zadávacích podmínek je přípravná dokumentace navržena v plném rozsahu modernizačních úprav tak aby byla zabezpečena návaznost na již modernizované úseky. Do stavby jsou přičleněny i SO , které byly z předcházejících staveb vypuštěny (návěstní lávky).

Základní obvod stavby je dán prostorovou polohou všech provozních souborů a stavebních objektů:

Začátek stavby je pro trať Břeclav – Petrovice u Karviné a Přerov – Olomouc v km 184,150.

Konec stavby pro trať Břeclav – Petrovice u Karviné je v km 191,400 a konec stavby pro trať Přerov – Olomouc je v km 188,440.

Pro koleje „dluhonické spojky“ 1S a 2S je začátek stavby v km 0,000 (dle staničení spojkových kolejí). Konec stavby pro koleje „dluhonické spojky“ 1S a 2S je v km 191,400 trati Břeclav – Petrovice u Karviné.

Rozsah kolejových úprav v jednotlivých traťových úsecích je následující:

- ◆ *žst. Přerov: od km 184,263 do km 184,273 trati Přerov – Olomouc a do km 184,212 trati Břeclav – Petrovice u Karviné*
- ◆ *t.ú. Přerov – Prosenice: od km 184,212 do km 187,726 trati Břeclav – Petrovice u Karviné*
- ◆ *t.ú. Přerov – Dluhonice: od km 184,273 do km 185,746 trati Přerov – Olomouc*
- ◆ *vých. Dluhonice: od km 185,746 do km 188,400 trati Přerov – Olomouc*
- ◆ *t.ú. Dluhonice – Prosenice (tzv. Dluhonická spojka): v koleji 1S od km 0,000 do km 5,114 a v koleji 2S od km 0,000 do km 5,671*

Nová kilometráž stavby je plynule navázána na navazující modernizované úseky. Pro eliminaci rozdílů ve staničení jsou mezi km 184,2 a 184,3 tr. úseku Přerov –

Olomouc a Přerov – Prosenice umístěny abnormální hektometry. Nové staničení je vždy proloženo osou nové koleje č. 1.

Stavba je situována na 4 traťových úsecích a dvou dopravních (značení dle SŽDC, s.o.):

Traťový úsek:	1902 Přerov - Dluhonice
DÚ:	02
Traťový úsek:	1902 Dluhonice–Brodek u Přerova
DÚ:	04
Traťový úsek:	1891 Přerov - Prosenice
DÚ:	02
Traťový úsek:	1908 Dluhonice - Prosenice
DÚ:	02, 04, 2A
Dopravna:	1891 Přerov a Prosenice
DÚ:	A1, A3, A5
Dopravna:	1902 Výhybna Dluhonice
DÚ:	B1

V rámci nového trasování tj. optimalizace dotčené kolejové trasy traťových kolejí a hlavních i předjízdových kolejí ve výhybně, byly základními faktory - které zpracovatel akceptoval - směrové a výškové poměry stávající trati, které de facto limitovaly rychlostní návrh. Projektant ve svém řešení dodržel požadavek objednatele na minimalizaci nutných záborů mimodrážních pozemků.

Rekonstruované traťové úseky jsou osazena v terénu, který lze charakterizovat po stránce směrového a výškového řešení jako úsek složitý - je navrhována rekonstrukce v husté průmyslové, dopravní a obytné zástavbě.

Vlastní rekonstruovaná železniční dopravna a přiléhající traťové úseky jsou vytrasovány na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD, a.s. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku.

V souvislosti s navrhovaným zrušením železničních přejezdů P6525 ev. km 185,610 a P6526 ev. km 186,124 dochází k úpravám navazujících silničních komunikací resp. jsou navrženy nové komunikace, které nahradí dopravní přístupnost do oblastí, které využívali k přístupu rušené přejezdy a silniční nadjezdy.

Výše uvedené změny mají za následek nutnost trvalých nebo dočasných záborů. Zábory jsou řešeny v části H. Geodetická dokumentace.

Po stránce architektonického řešení jsou nové resp. nově upravované objekty projednány na výrobních poradách za přítomnosti zástupců Magistrátu města Přerova a jsou projednány s dotčenými orgány státní správy. Další architektonické doladění objektů stavby - např. protihlukových stěn, apod. bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

b) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

Geologický průzkum:

Pro aktuálně zpracovávanou přípravnou dokumentaci byla využita průzkumná díla uveřejněná v archívu České geologické služby. Nové průzkumné geologické sondy nebyly prováděny.

Geologická stavba:

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Zeměpisný lexikon 1987) náleží zájmové území železniční trati Přerov - Prosenice do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší)

<i>Systém:</i>	Alpsko - himalajský
<i>Provincie:</i>	Západní Karpaty
<i>Soustava (subprovincie):</i>	Vněkarpatské sníženiny
<i>Podsoustava (oblast):</i>	Západní vněkarpatské sníženiny
<i>Celek:</i>	Hornomoravský úval
<i>Podcelek:</i>	Středonomoravská niva

Trasa železniční trati je vedena širokou náplavovou rovinou řeky Bečvy.

1. Předkvartérní podklad

Zájmové území se nachází v prostoru Karpatské předhlubně, která je charakterizována mořskou sedimentací a je vyplněna miocénními spodnobádenskými vápnitými jíly s vysokou plasticitou. Jíly jsou šedé a zelenavěšedé barvy, slabě písčité, pevné, s přibývajícím hloubkou až tvrdé konzistence.

2. Kvartér

Kvartérní pokryv je v zájmovém úseku železniční trati budován výhradně fluviálními sedimenty a navážkami (trať je vedena údolní nivou). V blízkém okolí se vyskytují i eolické a deluviální sedimenty. Celková mocnost kvartérního pokryvu je cca 5 - 8 m.

Fluviální sedimenty jsou v zájmovém území vázané na nivu řeky Bečvy a její přítoky. Svrchní část je tvořena nivními hlínami až hlinitými písky vyššího nivního stupně. V jejich podloží jsou fluviální písčité a štěrkovité zeminy, které jsou svým zrnitostním složením proměnlivé, tj. v sedimentu se mění procentuální zastoupení písčité a štěrkovité frakce.

Navážky se vyskytují v celém úseku trasy. Jedná se o heterogenní směsi zemin, převážně místního původu.

Geotechnický průzkum:

Ve fázi přípravné dokumentace byly využity především archivní průzkumy prováděné pro předmětný úsek v předcházejících etapách projekčních prací.

Pro ověření předpokladů byl doplněn geotechnický průzkum pražcového podloží v úseku Přerov - Prosenice a pro vybrané mostní objekty byl proveden stavebnětechnický průzkum.

Seismická aktivita:

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

Dle ČSN EN 1998-1 mapy seismických oblastí České republiky je referenční zrychlení základové půdy $a_g R$ 0,02-0,04 g.

Tektonické linie jsou v zájmovém území založeny ve značných hloubkách, na stavbu proto nemají žádný vliv.

Biologický a zoologický průzkum území stavby:

Biologický průzkum území stavby byl proveden v měsíci září. Výsledky biologického průzkumu jsou v samostatné části projektové dokumentace B.6.6.

Hluková studie:

Pro zjištění stávajícího akustického ovlivnění bylo provedeno měření hluku Protokol měření hluku č. 15/68, č. 15/69 (Ecological Consulting a.s.).

Ke zjištění úrovně vibrací přenášených na člověka slouží Protokol o měření vibrací č. 15/06 (Ecological Consulting a.s.).

Korozní průzkum:

Dalším průzkumem, který byl v rámci zpracování přípravné dokumentace proveden, je korozní průzkum, jehož výsledkem je posouzení celkového korozního stavu na mostních objektech, včetně návrhu protikorozních opatření. Dále bylo vypracováno posouzení protikorozní ochrany dotčených kovových úložných zařízení a konstrukcí především ocelových plynovodů a litinových respektně ocelových vodovodů., včetně návrhu protikorozních opatření.

Korozní průzkum a antikorozní ochrana je v přípravné dokumentaci dokladována v části B. Souhrnná technická zpráva - část B.10.4.

Hydrologické poměry:

V zájmové oblasti je nejvýznamnějším průlinově propustný kolektor polohy fluvialních písčitéch štěrku a hlín subrecentních stupňů údolních niv. Koeficient filtrace se pohybuje řádově $k = 10^{-4} - 10^{-3} \text{ m.s}^{-1}$. Počevní izolátory vytvářejí relativně nepropustné jíly neogénu. Koeficient transmisivity se pohybuje v poměrně vysokých hodnotách $1,2 \text{ až } 1,5 \cdot 10^{-2} \text{ m}^2/\text{s}$, vázaných na místa depresí v neogenním reliéfu se staropleistocenními sedimenty. Z hlediska hydrogeologického členění tedy spadá zájmová oblast do přechodu hydrogeologických rajónu 1622 a 1623.

Klimatické poměry:

Podle klasifikace z Atlasu podnebí ČSR 1958 lze zájmové území náležet do teplé klimatické oblasti T2 s touto charakteristikou: T2 - dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírným teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Průměrná roční teplota se pohybuje kolem 8,5°C. Nejteplejším měsícem je červenec s průměrnou teplotou cca 18,5 až 19°C, nejchladnějším leden s průměrnou teplotou -2 až -2,5°C. Roční úhrn srážek činí v dlouhodobém průměru přibližně 650 mm. V posledních letech se ovšem roční úhrny srážek **pohybují hluboko pod tímto průměrem. Nejvíce srážek spadne v letním období (červen - srpen)**, nejméně na přelomu zimy a jara (leden - březen).

Využitelnost materiálu stávajícího štěrkového lože:

Stávající štěrkové lože bude odtěženo a zpracováno na recyklační základně. Frakce štěrku resp. štěrkodrti technicky vyhovující pro použití bude navracena jako materiál pro konstrukční vrstvy železničního spodku, tedy stávající štěrk nebude znovu použit do štěrkového lože.

Dle návrhu geotechnické firmy se předpokládá, že z celkového objemu odtěženého štěrku (100%) bude po recyklaci a předrcení zpět použito do konstrukčních vrstev železničního spodku 50% z celkového objemu vytěženého štěrku a zbytek tj.50% bude tvořit odpad.

Zjištění stávajících sítí:

Tato liniová stavba se musí již svým charakterem dotýkat některých nadzemních a zejména podzemních inženýrských sítí. Jejich umístění sdělili projektantovi formou listinného vyjádření jejich majitelé a správci v rámci zpracování projektu stavby. Na základě těchto údajů byla příslušná vedení zakreslena a zdigitalizována do situací stávajícího stavu, tj. do podkladu, který tvoří základ pro projektování jednotlivých SO a PS.

V situačních výkresech jsou stávající sítě vykresleny černě - odpovídajícím typem čar, v koordinačních situacích je připojena legenda sítí. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou uvedena v dokladové části dokumentace. Originály grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatelů projektové dokumentace.

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

c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

❖ Ochranné pásmo dráhy

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

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

❖ Ochranné pásmo silnic II. a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

❖ Ochranné pásmo elektrického vedení

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

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

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

❖ Ochranné pásmo telekomunikací

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

❖ Ochranné pásmo plynovodů

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

Ochranné pásmo činí :

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

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

❖ Stavební práce v ochranném pásmu lesa

Trasa železnice prochází částečně v bezprostřední blízkosti lesních pozemků - v těchto úsecích bude tedy stavba realizovaná v ochranném pásmu PUPFL, tj. ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků.

Stavební práce v ochranném pásmu budou projednány s orgánem státní správy lesů.

❖ Ochrana vod

Řešeným územím prochází několik vodních toků. Jejich výčet s uvedením kontaktu s tratí uvádí následující tabulka.

Vodní toky nacházející se ve sledovaném území a jejich kontakt s žel. tratí:

Vodní tok	Trať. úsek	Drážní km	Typ kontaktu
Vinarský potok	Prosenice – Dluhonice Přerov - Dluhonice	km 1,3	propustek pod koleje
Vinarský potok		km 1,15	propustek pod komunikací
Vinarský potok		km 3,5 – 4,8	souběh s kolejí
Vinarský potok		km 0,75 – 1,15	souběh s komunikací
Strhanec	Přerov - Prosenice	km 184,54	propustek pod koleje
Strhanec	Prosenice – Dluhonice	km 184,55	propustek pod koleje

d) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Střet regionální trati se stanoveným záplavovým územím při průtoku Q100
(zdroj: Výzkumný vodohospodářský ústav T.G.Masaryka, <http://heis.vuv.cz>)

Celá trasa nově budované komunikace se nachází v záplavovém území Q100 pro řeku Bečvu. Trasa kolejí je díky svému umístění na železničním náspu z tohoto záplavového území vyjmuta.

Stavba nezasáhne do žádného významného ložiska nerostných surovin, stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb. (Horní zákon, v platném znění).

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

V blízkosti záměru není evidováno žádné poddolované území.

e) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba je od svého prvopočátku navrhována tak, aby vliv stavby na okolní stavby a pozemky byl minimalizován.

V období výstavby bude dotčené území (staveniště, příjezdové komunikace, samotná trať) nepříznivě ovlivněno hutněním a narušením struktury vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů, ruderalizací odkrytého půdního povrchu či deponií zemin, dočasnou změnou odtokových poměrů a v neposlední řadě i zvýšeným rizikem kontaminace v důsledku havárie.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati).

V rámci realizace záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší. Bude se jednat výhradně o zdroje liniové. V rámci etapy výstavby i provozu nepředpokládáme překračování imisní limitů a vliv stavebního záměru na kvalitu ovzduší nebude významný.

Odpady budou vznikat především ve fázi výstavby. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů. S odpady, které vzniknou během provozu železniční trati, bude nakládáno v souladu s platnou legislativou.

V rámci fáze provozu bude produkce odpadů minimální.

Změna odtokových poměrů bývá nejčastěji spojena s nevhodným situováním deponií materiálů či skrývkových zemin, které zabráni odtoku vod. Ve spojení se zhutněním půdy v místech přístupových komunikací či okolí stavenišť pak dochází k podmáčení pozemků a v některých případech i ke stagnaci vody na jejich povrchu. Půdní povrch je rovněž degradován pohybem mechanizace a nákladních automobilů.

Při provozu trati může být půda v jejím bezprostředním okolí kontaminována některými škodlivinami emitovanými ze spalovacích motorů. Všechny tyto vlivy se omezují na bezprostřední okolí těchto ploch (přibližně do vzdálenosti 5 m od zdroje).

f) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Požadavky na asanace jsou minimální, charakter stavby na stávajícím drážním tělese je nevyžaduje.

Budou demolovány, sneseny následující železniční přejezdy:

- t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční úrovňový přejezd, ev. km 185,610
- Výhybna Dluhonice, železniční úrovňový přejezd, ev. km 186,124

V rámci železničních mostů a propustků budou demolovány následující objekty:

- t.ú. Přerov - Prosenice, žel.propustek v km 185,126
- t.ú. Přerov - Prosenice, žel.propustek v km 187,358 = km 4,785 (1S)
- t.ú. Přerov - Prosenice, žel.most v km 186,914 = km 4,339 (1S)
- Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd, ev. km 186,692

Z návěstních lávek a krakorců budou demolovány následující objekty:

- t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 185,615
- t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 186,729
- t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 187,869
- t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 188,928
- t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 189,930
- t.ú. Přerov - Dluhonice, návěstní lávka v km 185,535

V rámci potrubních vedení bude sneseno nefunkční potrubí:

- t.ú. Přerov - Prosenice, snesení VTL plynovodu v km 186,447

V rámci pozemních objektů budou demolovány následující objekty:

- Výhybna Dluhonice, rozvodna 6kV v km 186, 869 91

V úseku s navrženou sanací železničního spodku a rekonstrukcí železničního svršku bude snesen stávající kolejový rošt, šterkové lože, a odtěžena zemina dle kolejového řešení.

V souvislosti s realizací stavby bude potřeba provést kácení dřevin rostoucích mimo les zejména z důvodů zachování rozhledových poměrů, zajištění stability drážního tělesa, úpravy mostů a propustků, případně pro zajištění přístupu k trati v rámci stavby.

Celkové množství kácených dřevin, navržených ke kácení dle požadavků jednotlivých SO/PS, je uvedeno v samostatné části projektové dokumentace B.6.8, Dendrologický průzkum. Celkově se jedná o 172 samostatných stromů a o 25 512 m² zapojených porostů dřevin.

Prořez náletové zeleně a keřových porostů je prováděn při pravidelné údržbě trati Správou železniční dopravní cesty. Vzhledem k tomu, že stavba bude přednostně situována na pozemcích ve správě SŽDC, s.o a ČD a.s., předpokládá se minimální rozsah kácení dřevin rostoucích mimo les.

g) Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)

Stavba bude přednostně realizována na drážních pozemcích ČD, a.s. a SŽDC, s.o. V rámci stavby však dojde i k trvalému a dočasnému záboru pozemků ze ZPF.

V souvislosti s těmito zábory bude nutné ve věci udělit souhlas k odnětí ze ZPF, dle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF.

Podrobně je problematika záborů zemědělského půdního fondu zpracována v části dokumentace B.6.3 Zemědělská příloha.

Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky PUPFL, stavební práce nebudou probíhat ani v ochranném pásmu lesa (tzn. ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků).

Zábory ZPF:

Dočasné zábory vyplývají z technologických požadavků realizace výstavby. Při stavbě bude využito některých přilehlých pozemků podél pozemků dráhy, zejména jako plochy zařízení staveniště nebo pro přístupy na staveniště. Rozsah stavby je patrný z koordinačních situací stavby. Rozsah dočasných záborů je vyznačen v geodetické části přípravné dokumentace stavby.

Další samostatnou část tvoří zábory trvalé. Trvalé zábory pozemků jsou vyvolány zejména prostorovými požadavky norem na prostorové uspořádání stavebních objektů.

Přehled trvalých a dočasných záborů mimodrážních pozemků:

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)				Věcné břemeno (m ²)	Dočasný zábor (m ²)			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem		nad 1 rok	do 1 roku	z toho PUPFL	celkem
Přerov	6 400	0	15 720	22 120	965	0	2 630	0	2 630
Předmostí	0	0	0	0	0	0	200	0	200
Popovice u Přerova	0	0	0	0	0	0	4 960	0	4 960
Lýsky	0	0	0	0	0	0	1 400	0	1 400
Prosenice	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Buk	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Proseničky	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dluhonice	2 415	0	5 675	8 090	160	0	2105	0	2105
Rokytnice u Přerova	0	0	0	0	26	0	50	0	50
ZÁBORY CELKEM	8 815	0	21 395	30 210	1 151	0	11 345	0	11 345

Z hlediska struktury dotčené půdy si realizace stavby vyžádá zábor pozemků ZPF a pozemků ostatních. Z hlediska charakteru záboru se v případě zemědělského půdního fondu jedná o zábor trvalý a zábor dočasný s délkou trvání do jednoho roku (do této doby je zahrnuta i doba potřebná na uvedení dotčené půdy do původního stavu).

Na plochy dočasného záboru ZPF s délkou trvání do 1 roku (včetně doby potřebné na uvedení dotčené zemědělské půdy do původního stavu) se nevztahuje řízení podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, o udělení závazného stanoviska – souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze ZPF (viz ust. § 9, odst. 2, písm. d). Termín zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy musí být nejméně 15 dní předem písemně oznámen orgánu ochrany zemědělského půdního fondu.

Podle ust. §8 odst.1a) zákona 334/1992 Sb., o ochraně ZPF jsou fyzické a právnické osoby povinny při stavební činnosti vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a řídit se zásadami ochrany zemědělského půdního fondu, a to zejména skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvy půdy, popřípadě i hlouběji uložené úrodné schopné zeminy na celé dotčené ploše a zajistit jejich hospodárné

využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit na vlastní náklad jejich odvoz a rozprostření na plochy určené orgánem ochrany zemědělského půdního fondu.

Mocnost ornice vychází z jednotlivých BPEJ (středně hluboká až hluboká). Předběžně je třeba počítat se skryvkou z celé dotčené plochy, tzn. 1 ha. Celkový odhadnutý objem skryté zeminy je 2 500 m³ (při průměrné mocnosti ornice 0,25 m).

Skrytá zemina bude v ideálním případě odvážena bezprostředně po provedené skrývce na místo určení. Dočasné přebytky budou uloženy na deponii tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení. Hospodárné využití zemin zajistí investor stavby ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty a obecními úřady dotčených obcí.

Povinnost platby odvodů za odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu vyplývá z ust. §11 zákona 334/1992 Sb., o ochraně ZPF ve znění pozdějších předpisů. Výpočet odvodů tvoří povinnou přílohu k žádosti o udělení souhlasu podle ust. §9 tohoto zákona.

Dle §11a odst. 1a) zákona 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, se odvody za trvale odňatou půdu nestanoví, jde-li o odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pro stavby drah včetně jejich součástí, je-li stavebníkem a následně vlastníkem stát, a pro stavby pozemních komunikací ve vlastnictví státu, včetně jejich součástí a příslušenství.

Rozhodnutí o platbě odvodů vydá v návaznosti na rozhodnutí vydaného ve věci podle zvláštních právních předpisů, popřípadě rozhodnutí o souhlasu, orgán ochrany ZPF Magistrátu města Přerova.

h) Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)

Speciální územně technické podmínky nejsou pro stavbu vydefinovány. Stavba je již v dnešním stavu pevně zakomponována do území i odpovídající územně plánovací dokumentace.

Před zahájením projektových prací si projektant zajistil údaje o poloze stávajících inženýrských sítí. Dále pak bylo provedeno geodetické doměření dotčeného území stavby a byla zajištěna aktuální katastrální mapa, vše v digitální podobě a v souřadnicovém systému. Tyto podklady společně s podmínkami, které jsou specifikovány dotčenými orgány nebo správci a majiteli inženýrských sítí, tvoří základní územně-technické podmínky.

Vzhledem k charakteru stavby, kdy jsou rekonstruovány úseky železničních tratí s jednou dopravnou – výhybnou v podstatě ve stávajícím situování nedochází ke změně dopravní koncepce železniční dopravy v oblasti dotčené stavbou.

V rámci stavby dojde ke zrušení dvou stávajících železničních přejezdů P6525 v km 185,600 tr.úseku Přerov – Dluhonice a přejezdu P6526 v km 186,124 ve výhybně Dluhonice. Tímto dojde k částečné změně dopravní koncepce v místní části Dluhonice.

Nově bude v km 185,345 vybudován silniční nadjezd jako součást propojení ul. „Dluhonská“ (podél areálu Prechezy a.s) s ulicí „Předmostská“ (pokračuje do místní části Předmostí) a s ulicí „U Hřiště“, která vede do centra místní části Dluhonice.

Pro zabezpečení dopravní obslužnosti území „U Rozvodny“ (mezi železnicí a řekou Bečva) je navrženo zřízení nové komunikace, která odbočuje z ul. „Dluhonská“ a je vedena v souběhu s vnější kolejí k měnící ČEZu, kde se napojuje na ul. „U Rozvodny“. Přístup k výpravní budově výhybny Dluhonice bude zajištěn po novém silničním nadjezdu, který bude vybudován v nové poloze – v km 186,634. Tímto řešením je zajištěna dopravní obslužnost všech doposud dostupných míst v této lokalitě místní části Dluhonice.

Pro zabezpečení přístupu nemotorizované veřejnosti (pěší, cyklisté, osoby na invalidním vozíku) je navrženo zřízení nových lávek přes kolejiště a to:

- v km 185,571 jako náhrada za zrušený železniční přejezd v km 185,610,
 - v km 186,124 jako náhrada za zrušený železniční přejezd v km 186,124,
- a v km 186,634 po novém silničním nadjezdu.

Při realizaci stavby bude docházet v dílčích lokalitách k úpravám nebo zřízení místních komunikací vyplývajících z řešení stavební objektů. Tyto dílčí objekty nebudou podstatným způsobem ovlivňovat veřejnou dopravu. Po dobu výstavby je však nutno počítat s dopravními omezeními.

i) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Termíny výstavby:

začátek stavby:	leden 2018
konec stavby:	říjen 2020
délka výstavby:	34 měsíců (včetně dvou zimních přestávek)

Obsahem stavby je rekonstrukce výhybny Dluhonice a traťových úseků Přerov-Prosenice k.č.1, 2, Dluhonice-Prosenice k.č.1S,2S a Přerov – Prosenice k.č. 1, 2, rozdělených do 7 stavebních postupů. Kromě těchto hlavních stavebních postupů jsou plánovány v předstihu tři 0-té postupy pro přípravné práce a přípravu staveniště.

Postup realizace stavby se předpokládá v rozhodujících výlukách. Tyto výluky zahrnují rozhodující části stavby, které na sebe časově i prostorově navazují. Následující pořadí současně tvoří postup výstavby, který se dále dělí na stavební postupy.

Harmonogram stavebních postupů a rozhodujících výluk:

Rok 2018, stavební postupy / výluky		od	dny	do
Stavební postup č.0, přípravné práce k.č.1S, 2S, 1, 2		15.01.18	53	08.03.18
	Vypnutí TZZ kolejí č. 1, 2 Přerov - Prosenice	15.01.18	3	17.01.18
	Vypnutí TZZ kolejí č. 1S, 2S Dluhonice - Prosenice	18.01.18	3	20.01.18
1	T.k.č.1S Dluhonice - Prosenice, denní výluky 15x8 hod	21.01.18	15	04.02.18
2	T.k.č.2S Dluhonice - Prosenice, denní výluky 15x8 hod	05.02.18	15	19.02.18
3	T.k.č.1 Přerov - Prosenice, denní výluky 15x8 hod	21.01.18	15	04.02.18
4	T.k.č.2 Přerov - Prosenice, denní výluky 15x8 hod	05.02.18	15	19.02.18
Stavební postup č.1, k.č.1 Přerov-Prosenice 2 části koleje		09.03.18	29	06.04.18
5	T.k.č.1 Přerov - Prosenice nepřetržitě	09.03.18	29	06.04.18
6	T.k.č.1S Dluhonice - Prosenice a t.k.č.2 Přerov - Prosenice na 1x2 hod (nickolejný provoz , návěsní lávka v km 186,702)	05.04.18	1	05.04.18
	Aktivace TZZ koleje č.1 Přerov - Prosenice (výhradně pro ZZ)	06.04.18	1	06.04.18
Stavební postup č.2, k.č.1S, 2S, trativod mezi kolejemi č.1S, 2		07.04.18	47	23.05.18
7	T.k.č.1S Dluhonice - Prosenice nepřetržitě	07.04.18	47	23.05.18
8	T.k.č.2S Dluhonice - Prosenice na 1x1 hod (návěsní krakorec v km 1,402)	22.05.18	1	22.05.18
9	T.k.č.2 Přerov - Prosenice denní výluky 20x10 hod	04.05.18	20	23.05.18
10	T.k.č.2S Dluhonice - Prosenice krátkodobě na 6x3 hod (zásobování stavby)	07.05.18	6	12.05.18
	Aktivace TZZ koleje č.1S (výhradně pro ZZ)	23.05.18	1	23.05.18
Stavební postup č.0, přípravné práce k.č.1, 2 Přerov-Dluhonice		21.05.19	33	22.06.18
	Vypnutí TZZ	21.05.19	3	23.05.19
11	T.k.č.1 Přerov - Dluhonice, denní výluky 15x8 hod	24.05.19	15	07.06.19
12	T.k.č.2 Přerov - Dluhonice, denní výluky 15x8 hod	08.06.19	15	22.06.19
Stavební postup č.3, zřízení provizorního propojení 1S-2, k.č.2S, most km 4,862, koleje č.2S, následně 1S, 2		24.05.19	176	15.11.18
13	T.k.č.1S Dluhonice - Prosenice nepřetržitě (prov.prop.1S-2)	24.05.18	15	07.06.18
14	T.k.č.2 Přerov - Prosenice nepřetržitě (prov.prop.1S-2)	24.05.18	15	07.06.18
15	T.k.č.2S Dluhonice - Prosenice nepřetržitě	08.06.18	119	04.10.18
16	T.k.č.1S Dluhonice - 2,700 na 2x3 hod (nickolejný provoz , vložení lávky km 186,124)	21.09.18	2	22.09.18
17	T.k.č.1 a 2 Dluhonice - Přerov na 2x3 hod (nickolejný provoz , vložení lávky km 186,124)	21.09.18	2	22.09.18
18	Výhybna Dluhonice, všechny staniční koleje na přerov.zhlaví na 2x3 hod (nickolejný provoz , vložení lávky km 186,124)	21.09.18	2	22.09.18
19	T.k.č.1S Dluhonice - 2,700 na 2x3 hod (nickolejný provoz , vložení lávky km 185,610)	23.09.18	2	24.09.18
20	T.k.č.1 a 2 Dluhonice – Přerov na 2x3 hod (nickolejný provoz , vložení lávky km 185,610)	23.09.18	2	24.09.18

21	T.k.č. 1S Km 2,700 - Prosenice nepřetržitě (část)	08.06.18	119	04.10.18
22	T.k.č.2 Přerov - km 2,700 nepřetržitě (část)	24.05.18	119	19.09.18
23	T.k.č. 1 Přerov - Prosenice krátkodobě na 6x3 hod (nickolejný provoz , návěsní krakorec km 184,968, zásobování stavby)	01.09.18	6	06.09.18
24	T.k.č. 1S-2 Dluhonice-Prosenice a t.k.č. 1 Přerov-Prosenice na 2x5 hodin (nickolejný provoz , most km 4,862)	10.06.18	2	11.06.18
25	T.k.č. 1S-2 Dluhonice - Prosenice a t.k.č. 1 Přerov - Prosenice na 4x5 hodin (nickolejný provoz , most km 4,862, návěsní lávky v km 185,622, km 187,840, km 188,880, km 189,890)	16.09.18	6	21.09.18
26	T.k.č. 1S Dluhonice-Prosenice nepřetržitě (zrušení provizorní propojky k.č. 1S-2, až po zprovoznění k.č.2S), souběh stavby Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice (vložení výhybky č.31X)	05.10.18	42	15.11.18
27	T.k.č.2 Přerov-Prosenice nepřetržitě (zrušení provizorní propojky k.č. 1S-2, až po zprovoznění k.č.2S), souběh stavby Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice (vložení výhybky č.27X)	05.10.18	21	25.10.18
28	T.k.č.2 Přerov-Prosenice nepřetržitě, souběh stavby Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice (regulace TV kolejové spojky výhybek č.27X/31X)	15.11.18	1	15.11.18
	Vypnutí TZZ kolejí č. 1S, 2 (výhradně pro ZZ)	13.11.18	3	15.11.18
29	Výhybna Dluhonice, kolej č.2 nepřetržitě (snesena v místě sil.nadjezdu v km 186,692 pro umístění provizorní opěry)	10.10.18	37	15.11.18
Stavební postup č.0, přípravné práce výhybna Dluhonice		29.08.18	37	04.10.18
30	Výhybna Dluhonice, kolej č.3, denní výluky 15x8 hod	29.08.18	15	12.09.18
31	Výhybna Dluhonice, kolej č.10, denní výluky 15x8 hod	13.09.18	15	27.09.18
32	Výh. Dluhonice, kolej č.3 nepřetržitě	29.08.18	21	18.09.18
	Aktivace PSZZ	28.09.18	7	04.10.18
Výstavba násypového tělesa koleje č.4 Dluhonice-Brodek u Přerova vč. mostů, souběh stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba		01.10.18	679	09.08.20

Rok 2019 stavební postupy / výluky		od	dny	do
Stavební postup č.4, kolej č.2 zbývající část, Dluhonice sudá kolejová skupina		01.03.19	126	26.11.19
33	T.k.č.2 Přerov - Prosenice nepřetržitě	01.03.19	105	13.06.19
34	T.k.č. 1 Přerov - Prosenice na 4x2 hod (nickolejný provoz , most km 185,657, vrtná souprava)	22.03.19	4	25.03.19
35	T.k.č. 1 Přerov - Prosenice na 4x2 hod (nickolejný provoz , most km 185,657, vrtná souprava)	08.04.19	4	11.04.19
	Aktivace TZZ koleje č.2 Přerov - Prosenice (výhradně pro ZZ)	11.06.19	3	13.06.19
36	T.k.č.2 Brodek u Přerova - Dluhonice nepřetržitě (výh.29X)	01.03.19	9	09.03.19
	Aktivace TZZ koleje č.2 Brodek u Přerova - Dluhonice (výhradně pro ZZ)	09.03.19	1	09.03.19
37	T.k.č. 1 Brodek u Přerova - Dluhonice nepřetržitě (výh.30X)	10.03.19	12	21.03.19
	Aktivace TZZ koleje č. 1 Brodek u Přerova - Dluhonice (výhradně pro ZZ)	21.03.19	1	21.03.19
38	Výhybna Dluhonice, lichá kolejová skupina nepřetržitě (kanalizace pod k.č.1, 3)	10.03.19	12	21.03.19

39	Výhybna Dluhonice, sudá kolejová skupina nepřetržitě	22.03.19	105	04.07.19
40	Výhybna Dluhonice, staniční koleje č. 1, 3 na 5x3 hod (nickolejný provoz , snesení mostu před VB v km 186,692)	09.04.19	5	13.04.19
41	Výhybna Dluhonice, kolej č.3 na 4x8 hod (demolice podpěry mostu v km 186,692 před VB u k.č.3)	14.04.19	4	17.04.19
42	Výhybna Dluhonice, staniční koleje č. 1, 3 na 6x3 hod (nickolejný provoz , výsun lávky před VB v km 186,692, návěstních lávek v km 187,398 a km 186,420)	21.05.19	6	26.05.19
43	T.k.č.2S Dluhonice - Prosenice nepřetržitě (pokládka výh.č. 1X)	01.07.19	4	04.07.19
Stavební postup č.5, kolej č.2 Dluhonice-Přerov, Dluhonice výhybky sudé k.s. přerovského zhlaví		05.07.19	102	14.10.19
44	T.k.č.2 Přerov - Dluhonice nepřetržitě	05.07.19	90	02.10.19
45	T.k.č.1 Přerov - Dluhonice na 1x1 hod (nickolejný provoz , návěstní krakorec km 184,900)	17.09.19	1	17.09.19
	Aktivace TZZ koleje č.2 Dluhonice-Přerov (výhradně pro ZZ)	30.09.19	3	02.10.19
46	Výhybna Dluhonice, koleje č.2, 4, 6 nepřetržitě	05.07.19	28	01.08.19
47	T.k.č.1S Dluhonice - Prosenice nepřetržitě	05.07.19	11	15.07.19
	Aktivace TZZ koleje č.1S Dluhonice - Prosenice (pro ZZ)	13.07.19	3	15.07.19
48	T.k.č.2 Brodek u Př.-Dluhonice na 6x6 hod, souběh stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba (základy návěstních lávek u koleje č.2)	03.10.19	6	08.10.19
49	T.k.č.1 Brodek u Př.-Dluhonice na 6x6 hod, souběh stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba (základy návěstních lávek u koleje č.1)	09.10.19	6	14.10.19

Rok 2020, stavební postupy / výluky		od	dny	do
Stavební postup č.6, Dluhonice výhybka č.28X, kolej č.1 Přerov - Prosenice		01.04.20	123	01.08.20
50	T.k.č.1 Přerov - Prosenice nepř. (zbývající část)	01.04.20	123	01.08.20
	Aktivace TZZ koleje č.1 Přerov - Prosenice (pouze pro ZZ)	30.07.20	3	01.08.20
51	Vlečky za výh.č.S1 (Navos a.s., Pragometal Moravia s.r.o.)	04.04.20	4	07.04.20
52	Vlečky za výh.č.S1 (Navos a.s., Pragometal Moravia s.r.o.)	18.05.20	4	21.05.20
53	Výhybna Dluhonice, kolej mezi výh.č.29X-30 (mimo) nepř.	01.04.20	21	21.04.20
54	Výhybna Dluhonice, kolej mezi výh.č.31-22X nepř.	01.04.20	21	21.04.20
55	T.k.č.2 Brodek u Př. - Dluhonice nepř.(výh.28X, propustek)	01.04.20	21	21.04.20
56	Výhybna Dluhonice, kolej 2, 4, 6 nepřetržitě	22.04.20	28	19.05.20
Stavební postup č.7, kolej č.1 Dluhonice-Přerov, Dluhonice lichá kolejová skupina		22.04.20	168	06.10.20
57	T.k.č.1 Dluhonice - Přerov nepřetržitě	22.04.20	74	04.07.20
58	Výhybna Dluhonice, koleje č. 1, 3 nepřetržitě	20.05.20	74	01.08.20
59	T.k.č.1S, 2S Dluhonice - Prosenice na 1x1 hod (nickolejný provoz , zrušení návěstní lávky v km 185,535)	01.08.20	1	01.08.20
60	T.k.č.1, 2 Dluhonice-Přerov na 1x1 hod (nickolejný provoz , zrušení návěstní lávky v km 185,535)	01.08.20	1	01.08.20

61	Traťové koleje č.1, 2 Dluhonice-Brodek u Přerova na 4x5 hod, souběh stavby <u>Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba</u> (osazení nosné konstrukce mostu v km 1,329 (km 188,913))	02.08.20	4	05.08.20
62	Výh.Dluhonice, kolej č.4 mezi výhybkami č.23X a 27X nepřetržitě, souběh stavby <u>Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba</u> (práce ve výh.Dluhonice)	06.08.20	10	15.08.20
63	Výh.Dluhonice, kolej č.6 mezi výhybkami č.22X a 28X nepřetržitě, souběh stavby <u>Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba</u> (práce ve výh.Dluhonice)	06.08.20	18	23.08.20
64	Traťová kolej č.1 Dluhonice-Brodek u Přerova nepřetržitě, souběh stavby <u>Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba</u> (práce v žst. Brodek u Přerova)	24.08.20	14	06.09.20
65	T.k.č.1 Dluhonice-Přerov nepřetržitě, aktivace AB	07.09.20	3	09.09.20
66	T.k.č.2 Dluhonice-Přerov nepřetržitě, aktivace AB	10.09.20	3	12.09.20
67	T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice, nepřetržitě, aktivace AB	13.09.20	3	15.09.20
68	T.k.č.2S Dluhonice-Prosenice, nepřetržitě, aktivace AB	16.09.20	3	18.09.20
	Aktivace úvazky TZZ Dluhonice-Brodek u Přerova 2x2 dny	19.09.20	4	22.09.20
	Aktivace ESZZ	23.09.20	14	06.10.20

Související a vyvolané investice:

Připravovaná stavba je od začátku zpracování přípravné dokumentace koordinována se všemi přímo či potenciálně souvisejícími investičními akcemi, které jsou plánovány realizovat v regionu stavby a o nichž byl projektant informován.

V následujícím přehledu je uveden jmenný soupis souvisejících investic, jejichž investorem je Správa železniční dopravní cesty, s.o., s nimiž bylo při zpracování projektu koordinováno technické řešení:

▪ **„Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“**

Jedná se o stavbu, která navazuje na realizaci stavby „Rekonstrukce žst.Přerov, 2.stavba“ a řeší jednokolejný přesmyk koleje mezi Dluhonicemi a Brodkem u Přerova. V olomouckém zhlaví 2.stavba zajistí stavební připravenost pro vložení výhybky č.26, z které bude přesmyk odbočovat a vytvoří připravenost pro vložení nové kolejové spojky tvořené výhybkami č. 24 – 26.

Stavba je ve stádiu zpracování do územně plánovací dokumentace olomouckého kraje (Zásady územního rozvoje) a územních plánů města Přerov a Rokytnice. Rozpracován je Záměr projektu a Přípravná dokumentace.

Stavba „Rekonstrukce žst.Přerov, 2.stavba“ je vzhledem k výše uvedenému koordinována ve všech dotčených profesích se stavbou Rekonstrukce žst.Přerov, 3.stavba“.

▪ **„Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice“**

Stavba řeší vložení jednoduché kolejové spojky na přerovském zhlaví v žst. Prosenice z výhybek 1:33,5-8000/4000-PHS.

Se stavbou „Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba“ je koordinována v profesi železniční zabezpečovací zařízení a v rámci dopravní technologie.

▪ **„ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav“**

Systém ETCS (European Train Control System – překládáme jako evropský vlakový zabezpečovač) byl specifikován ERA (Evropskou železniční agenturou) jako nový jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém, aby byla umožněna rychlá mezinárodní doprava bez nutnosti vybavení hnacích vozidel národními vlakovými zabezpečovacími jednotlivých států.

Se stavbou "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" je koordinována v profesi železniční sdělovací zařízení.

▪ **Oprava STS 6kV a osvětlení žst. – Dluhonice**

Ve stavbě dochází k částečné demolici stožárů JŽ z důvodu jejich nevyhovujícího stavu (bez náhrady). Stavba bude realizována v roce 2016. Po této stavbě zůstanou funkční stožáry JŽ podél stanice na straně výpravní budovy (GP obdržel tuto informaci písemně dne 5.4.2016 od SŽDC, s.o., OŘ Olomouc).

Související stavby mimo SŽDC, s.o.:

▪ **„Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ – estakáda SO 209**
investor: ŘSD ČR, Závod Brno

Stavební objekt estakády dálnice kříží koleje SŽDC v trať.úseku Přerov – Dluhonice v km 185,653 362. Příprava stavby je ve fázi výkupu pozemků a podání žádosti o změnu územního rozhodnutí. Směrové ani výškové řešení dálnice neovlivní stavbu "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba".

Se stavbou "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" je koordinována v rámci zřizování nových komunikací a přeložek vedení VN a VVN ČEZu.

▪ **Silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí**

Investor: ŘSD ČR Správa Olomouc

K mimoúrovňovému křížení trať. úseku Přerov – Prosenice a Dluhonice – Prosenice dochází v km 185,675 306. Příprava stavby je ve fázi výkupu pozemků, územní rozhodnutí bylo vydáno. Směrové ani výškové řešení MÚK neovlivní stavbu "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba". V dalším stupni dokumentace bude nutná koordinace obou dvou staveb v rámci zpracování plánu organizace výstavby.

▪ **„Propojení cyklostezky Velká Dílážka – Hranická**

Na základě souhlasu investora stavby "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" byl do přípravné dokumentace zapracován požadavek na zařazení záměru na propojení cyklostezky Velká Dílážka – Hranická, podchod pro cyklisty v km 185,687 do stavby – v souladu s dopisem MD ČR zn. 181/2012-190-VD/5 z

20.9.2012 hradí náklady ve výši 100% veškerých vyvolaných nákladů Statutární město Přerov.

V rámci varianty č. 2 je podchod pro cyklisty zakomponován do stavby jako SO 61-19-104 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 185,687 (podchod cyklostezky).

- **ostatní dopravní stavby, které se sice stavby SŽDC, s.o. přímo nedotýkají, ale mohly by ovlivnit POV**
 - Výstavba okružní křižovatky Polní –Tržní – Dluhonská, investor KÚOK (jedná se o předání ŘSD ČR, zpracována DÚR, získání vztahů k pozemkům),
 - I/55 Přerov, průtah centrem, 1. etapa (propojení Velké Novosady – Tovární po napojení parkoviště Hyper Alberta (ŘSD ČR, správa Olomouc, vydáno ÚR, zpracovává se DSP, realizace 2017 - 2018).
 - Dále se zpracovává studie proveditelnosti na cyklostezku Předmostí – Dluhonice (jedna z variant je vedena podél železnice - Dluhonské spojky).
 - Bez projektové přípravy je záměr propojení cyklostezky Žebračka (končí u areálu EMOS na ul.Lipnické s ulicí Sportovní v Předmostí), která bude vedena po účelové komunikaci pod mostem SO 61-19-06 a tomu odpovídající most na Dluhonické spojkce.
 - MV Dluhonice dále požaduje jako náhradu při výstavbě dálnice vybudování sportoviště s kompletním zázemím a vybavením - toto neovlivní stavbu.

Další připravované investiční akce, které by mohly nějakým způsobem ovlivnit přímo realizaci stavby „Rekonstrukce žst.Přerov, 2.stavba“, nejsou projektantovi známy.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Stavba "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" je liniovou dopravní stavbou, jejíž základním cílem je rekonstrukce traťových úseků podle současných potřeb správce železniční dopravní cesty a výhledové dopravy.

Účelem rekonstrukce je zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, zvýšení bezpečnosti železničního provozu, zrušení železničních přejezdů, rekonstrukce železniční dopravní pro současné a výhledové požadavky objednavatelů osobní dopravy a dálkové ovládání celého úseku.

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku, budou zrušeny stávající železniční přejezdy a nahrazeny mimoúrovňovým silničním nadjezdem a lávkami pro pěší. Dále bude provedena rekonstrukce železničních mostů a propustků, bude provedena v nezbytném rozsahu rekonstrukce elektrických zařízení vč. osvětlení dopravní (výhybny) v Dluhonicích.

Součástí je i rekonstrukce stávajícího železničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Obsahem stavby je také rekonstrukce trakčního vedení.

Organizování a provozování drážní dopravy v železniční stanici Přerov je podle předpisu SŽDC D1.

Bude splněn požadavek objednatele dokumentace na výhledový rozsah veřejné železniční dopravy (Rozsah dopravy v přípravné dokumentaci "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba", SŽDC, s.o., GŘ, zn.43655/2015-SŽDC-O26 z 19.10.2015):

Výhledový rozsah dálkové dopravy na trati 270:

Současný rozsah dopravy k roku 2014

	linka/hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	celkem
EX	SC Praha - Ostrava					1	1	1	1		1		1		1		1		1		1					10
	EC Praha - Ostrava - Žilina					1		1		1		1		1		1		1		1		1				9
	RJ, LE					1	1	2	1	1	1	1	1	2		2		2		2		2				18
	EC (PKP -) Bohumín - Břeclav - OBB/ŽSR								1				1				1		1		1					5
R	R Brno - Ostrava					1	1	1	1	1		1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
	Noční vlaky			1	2		1																		1	5
CELKEM																										62

Výhledový rozsah dopravy k roku 2018 - 2025 období do realizace stavby Brno - Přerov

	linka/hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
EX	SC Praha - Ostrava						1			1		1		1		1		1		1		1				8
	EC Praha - Ostrava - Žilina					1		1		1		1		1		1		1		1		1				9
	RJ, LE					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
	EC (PKP -) Bohumín - Břeclav - OBB/ŽSR								1		1		1		1		1		1		1					7
R	R Brno - Ostrava					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
	R (Praha -) Olomouc - Ostrava					1	1	1		1		1		1		1		1		1		1				12
	Noční vlaky			1	1																				1	3
CELKEM																										73

Výhledový rozsah dopravy k roku 2025 - 2040 období nové trati Brno - Přerov

	linka/hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
EX	SC Praha - Ostrava						1			1		1		1		1		1		1		1				8
	EC Praha - Ostrava - Žilina					1		1		1		1		1		1		1		1		1				9
	RJ, LE					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
	EC (PKP -) Bohumín - Břeclav - OBB/ŽSR								1		1		1		1		1		1		1					7
R	Ex Brno - Ostrava					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
	R Brno - Přerov - Ostrava					1	1	1	1	1		1		1		1		1		1		1				13
	R (Praha -) Olomouc - Ostrava					1	1	1		1		1		1		1		1		1		1				12
	Noční vlaky			1		1	1																		1	4
CELKEM																										85

Výhledový rozsah dopravy k roku 2040 + cílový stav, existence VRT Brno - Ostrava

	linka/hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
RS	IC(E) Praha - Ostrava					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18
	EC Praha - Ostrava - Žilina					1		1		1		1		1		1		1		1		1				9
	EC Praha - Ostrava - Polsko						1		1		1		1		1		1		1		1		1			9
	EC (PKP -) Ostrava - Brno - Wien					1		1		1		1		1		1		1		1		1				9
konvenční EX	Ex Bohumín - Břeclav (-ŽSR)					1	1	1		1		1		1		1		1		1		1				10
	R Brno - Přerov - Ostrava					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18
	R (Praha -) Olomouc - Ostrava					1	1	1	1	1		1		1		1		1		1		1				16
konvenční R																										
	Noční vlaky			1		1	1																		1	4
CELKEM																										93

Výhledový rozsah dopravy v úseku Dluhonice – Prosenice (páry spojů za den)^{*)}

DLUHONICE - PROSENICE ↔	2014-2018	2018-2025	2025-2040	2040+
SC Praha - Ostrava	10	8	8	18
EC Praha - Ostrava	9	9	9	18
RJ+LE Praha - Ostrava	18	17	17	0
EN	5	3	4	4
Ex Praha - Vsetín	8	8	8	8
R Praha - Ostrava	0	12	12	16
Sp Olomouc - Hranice - (Vsetín)	0	0	6	6
CELKEM	50	57	64	70

Výhledový rozsah dopravy v úseku Prosenice – Přerov (páry spojů za den)^{*)}

PROSENICE - PŘEROV ↗	2014-2018	2018-2025	2025-2040	2040+
EC Bohumín - Břeclav	5	7	7	10
R Brno - Ostrava	15	17	13	18
Ex Brno - Ostrava	0	0	15	9
CELKEM DÁLKOVÁ	20	24	35	37
Os Olomouc - Přerov - (Nezamyslice)		0	0	0
Os Olomouc - Přerov - (Vsetín)		16	16	20
Os (Olomouc) - Přerov - Vsetín		22	22	22
Os Přerov - Bohumín		22	22	22
CELKEM REGIONÁLNÍ	21	60	60	64

Výhledový rozsah dopravy v úseku Dluhonice – Přerov (páry spojů za den)^{*)}

DLUHONICE - PŘEROV ↘	2014-2018	2018-2025	2025-2040	2040+
R Olomouc - Břeclav - Brno	7	7	7	7
Ex/R Praha - Luhačovice/Veselí	9	9	13	13
CELKEM DÁLKOVÁ	16	16	20	20
Os Olomouc - Přerov - (Nezamyslice)		38	38	38
Os Olomouc - Přerov - (Vsetín)		16	16	20
Os (Olomouc) - Přerov - Vsetín		22	22	22
CELKEM REGIONÁLNÍ	59	76	76	80

^{*)} údaje převzaty ze Studie proveditelnosti „Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba“ (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., 2013)

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Umístění stavby "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" je dáno stávajícím situováním kolejíště, polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Stavba je situována v ochranném pásmu dráhy.

Zpracovaná přípravná dokumentace stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků.

Prostorové řešení kolejíště vychází z dopravně-technologických potřeb provozu dráhy.

V rámci rekonstrukce bude vybudován jeden nový pozemní objekt trafostanice, který bude sloužit pro umístění silnoproudého technologického zařízení - transformátoru a rozvodny VN.

Dále dochází pouze ke stavebním úpravám ve stávající drážní výpravní budově výhybny Dluhonice a to s cílem optimálního umístění nových drážních technologických zařízení stanice.

V zájmu eliminace možného střetu silničních vozidel s železničními vozidly (rychlost až 160 km/h) na úrovnových kříženích pozemních komunikací s železnicí (železničních přejezdů jsou v rámci stavby "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" zrušeny oba dva stávající železniční přejezdy před a v Dluhonicích. Tímto dojde k částečné změně dopravní koncepce v místní části Dluhonice.

Nově bude v km 185,345 vybudován silniční nadjezd jako součást propojení ul. „Dluhonská“ (podél areálu Prechezy a.s) s ulicí „Předmostská“ (pokračuje do místní části Předmostí) a s ulicí „U Hřiště“, která vede do centra místní části Dluhonice.

Pro zabezpečení dopravní obslužnosti území „U Rozvodny“ (mezi železnicí a řekou Bečva) je navrženo zřízení nové komunikace, která odbočuje z ul. „Dluhonská“ a je vedena v souběhu s vnější kolejí k mělníře ČEZu, kde se napojuje na ul. „U Rozvodny“. Přístup k výpravní budově výhybny Dluhonice bude zajištěn po novém silničním nadjezdu, který bude vybudován v nové poloze – v km 186,634. Tímto řešením je zajištěna dopravní obslužnost všech doposud dostupných míst v této lokalitě místní části Dluhonice.

Pro zabezpečení přístupu nemotorizované veřejnosti (pěší, cyklisté, osoby na invalidním vozíku) je navrženo zřízení nových lávek přes kolejíště a to:

- v km 185,571 jako náhrada za zrušený železniční přejezd v km 185,610,
 - v km 186,124 jako náhrada za zrušený železniční přejezd v km 186,124,
- a v km 186,634 po novém silničním nadjezdu.

b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Architektonické řešení významných objektů navrhovaných v rámci stavby můžeme z hlediska jejich charakteru a funkce rozdělit na:

- A) inženýrské objekty (silniční nadjezdy, železniční mosty a propustky, návěsní lávky, lávky pro pěší...)
- B) pozemní stavební objekty (stavební úpravy ve VB, stavební úpravy trafostanice, PHS)

Celkové architektonické, stavebně-technické řešení a barevnost inženýrských a pozemních stavebních objektů je v maximální míře podřízeno jejich účelu a funkci, požadavku investora na dlouhou životnost s minimálními nároky na údržbu. Jsou

preferovány přírodní materiály a soudobý moderní design navazující na stavbu „Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba“.

Převládajícími inženýrskými objekty, které se výrazně pohledově uplatňují, jsou v této etapě stavby zejména mosty a lávky pro pěší.

U pozemních stavebních objektů se jedná o drobnější stavební úpravy ve stávající VB v Dluhonicích, které ovšem svým rozsahem vnější architektonický vzhled objektu výrazně nemění (výměna oken, ubourání jednopodlažní části objektu, atd.). Dále je uvažováno s novostavbou technologického objektu trafostanice (rovněž v Dluhonicích). Jedná se o jednopodlažní nepodsklepený objekt, sestavený z typových prostorových ŽB buněk, zastřešení objektu je navrženo sedlovou střechou s min. přesahy. Fasády tvoří tenkovrstvá omítka v kombinaci s kontaktním zateplením.

Nové PHS: panely s pohltnou úpravou (odstíny šedozelené), ocelové nebo betonové sloupky (odstín střední šedý).

Osvětlení (lávky, mosty): je uvažováno s použitím typových svítidel s úspornými zdroji, u lávek pro pěší je preferováno umístění LED svítidel do zábradelních madel.

Sumarizace použitých materiálů a celkové barevné řešení:

- Pohledový beton (odstín přírodní šedý)
- Pochůzí povrchy stěrkové: odstín střední šedý (zdrsnělý protiskluzný povrch)
- Nosná OK železničních mostů a lávek: krycí antikorozi nátěr (odstín tmavší šedý)
- Zámečnické prvky, tahokov: žárově zinkované, dle potřeby doplněné krycím nátěrem (odstín světlý šedý)
- Klempířské prvky: Ti-Zn plech (odstín přírodní šedý), alt. poplastovaný a hliníkový plech
- Nové vnější omítky u rekonstruovaného objektu: břizolitové (odstín přizpůsobit stávajícímu odstínu fasády)
- Vnější omítky u nového TO: tenkovrstvé + kontaktní zateplení (odstín střední šedý)
- Nové výplně otvorů u rekonstruovaných objektů: hliníkové, zasklené izolačním trojsklem (odstín přizpůsobit stávajícímu odstínu oken a dveří)
- Výplně otvorů u nového TO: hliníkové (odstín přírodní)

Příklady architektonicky významných objektů, které se pohledově uplatňují:

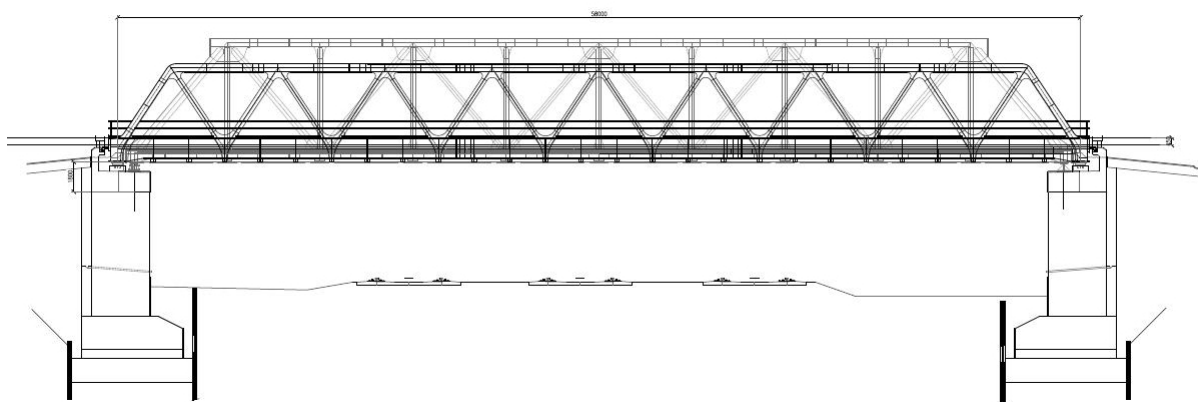
SO 19-19-04 t.ú. Dluhonice – Prosenice, železniční most v km 5,429

Stávající stav:



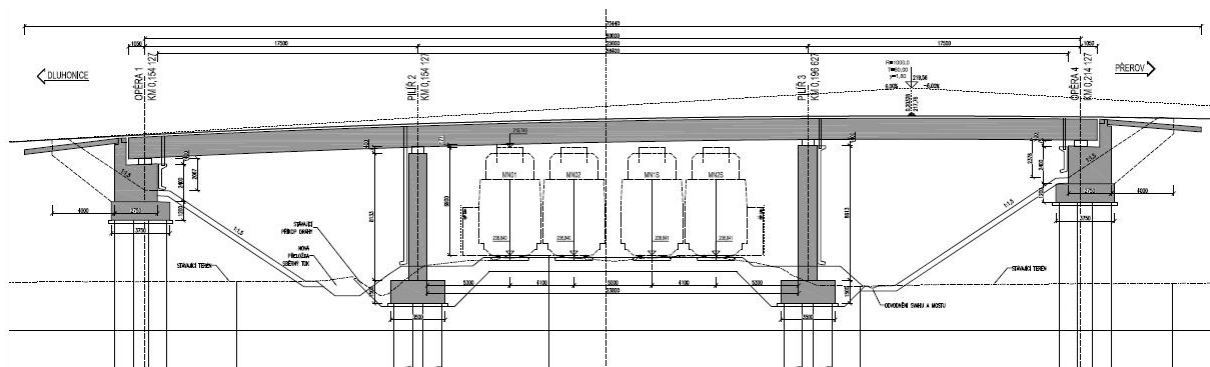
Stávající příhradová konstrukce o rozpětí 56 m bude nahrazena novou o rozpětí 58m. Spodní stavba bude ponechána, budou vybetonovány nové úložné prahy, které budou rozšířeny výklenky pro nová ložiska konstrukce, která je proti původní širší o cca 1,5m. Nová příhrada bude bezsvislicová, a je nižší než ta původní.

Navržené řešení:



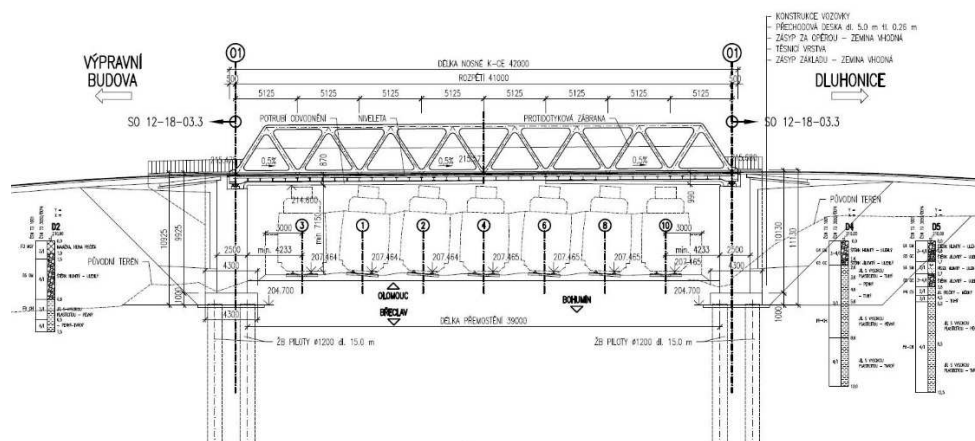
SO 11-19-03 t.ú. Přerov - Dluhonice, silniční nadjezd v km 185,338

Navržené řešení:

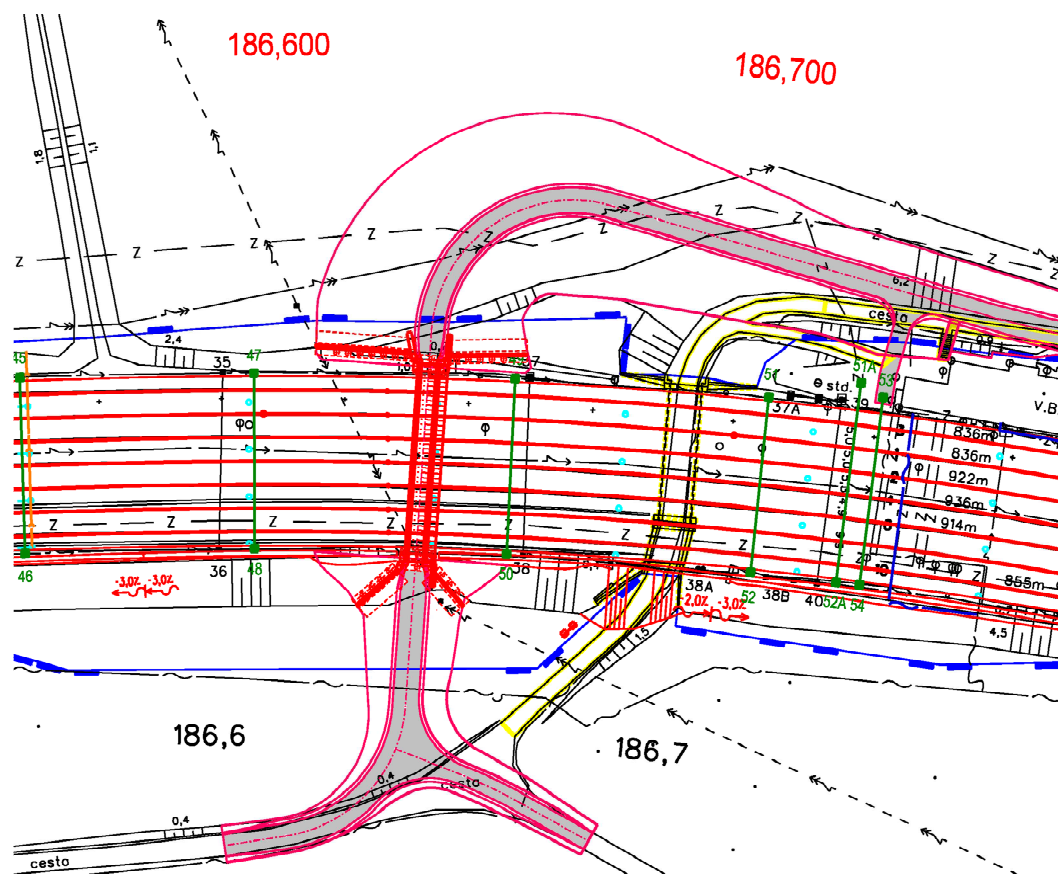


SO 12-19-04.1 Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634

Navržené řešení – pohled:



Navržené řešení – situace:



V novém stavu bude kolejiště výhybny Dluhonice rozšířeno o dopravní kolej č. 8 (původně kusou) v místě stávající střední podpěry mostu. Z tohoto důvodu bude stávající most zrušen, silniční a pěší doprava k výpravní budově výhybny Dluhonice a přilehlým nemovitostem bude přivedena po novém mostě situovaném cca 50 m blíže k Přerovu než původní nadjezd.

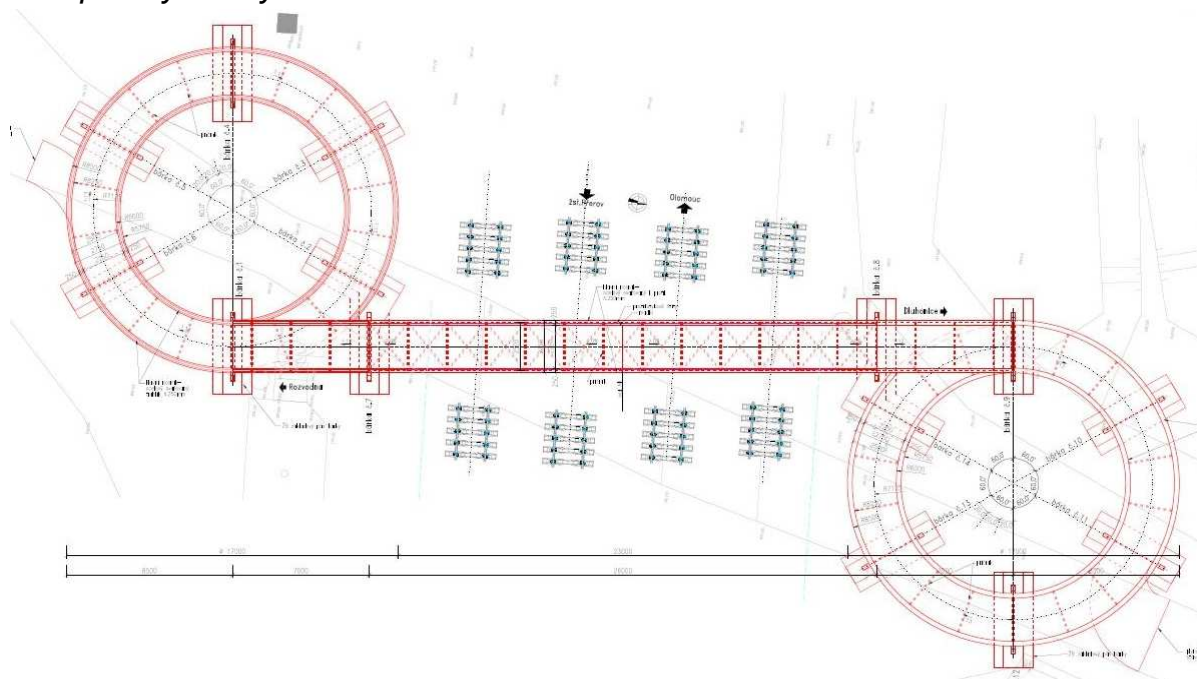
Situační umístění nového mostu vyplynulo ze směrového a sklonového řešení navazující komunikace SO 12-18-02, které bylo podmíněno dodržáním podjezdové výšky staničních kolejí výhybny Dluhonice, viditelností drážních návěstidel, ,

maximálním sklonem a rozhledovými poměry na pozemní komunikaci a napojením na stávající silniční síť.

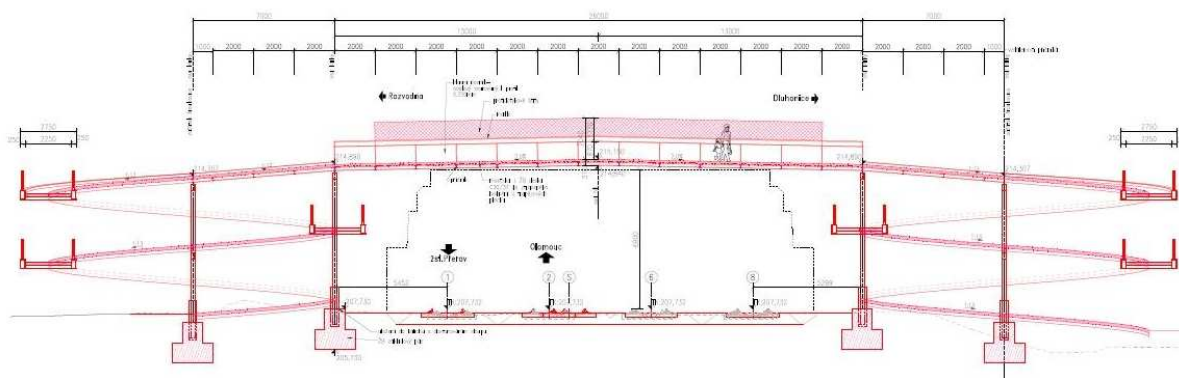
Most bude tvořen příhradovou ocelovou konstrukcí ze svařovaných profilů, rozpětí 41,00 m, výšky 4,55 m s dolní mostovkou ze ŽB desky nesenou příčníky z I profilu převádějící jednopruhovou komunikaci šířky 4,0 m a levostranný chodník na konzolách. Na mostě budou osazeny svislé protidotykové zábrany. Most bude uložen a nových ŽB opěrách, na opěry navazují šikmá dilatovaná křídla tvaru úhlových zdí. Založení spodní stavby se předpokládá v jílovitých sedimentech na vrtaných pilotách Ø 1200 mm.

SO 12-19-07.1 Výhybna Dluhonice, lávka pro pěší v km 186,124

Návrh – půdorys lávky.



Návrh – řez lávkou:



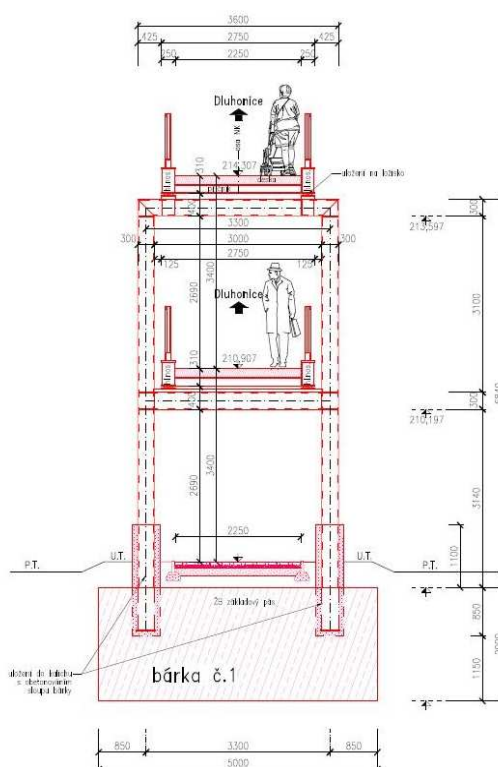
Pro převedení pěších přes žel. trať bude vybudována nová lávka pro pěší. Průchozí šířka lávky bude 2,25m (3 pruhy pro pěší). Lávka bude přes 4 koleje a bude umístěna ~7,5m nad TK. Z obou stran budou k lávce přivedeny točité rampy o vnitřním poloměru 6,0m. Podélný sklon rampy bude max. 1:12 tak, aby byly splněny požadavky bezbariérového užívání.

Lávka bude ocelová z plnostěnných svařovaných nosníků a příčníků. Mostovka bude ŽB monolitická betonovaná do ztraceného bednění z trapézových plechů. Izolace mostovky bude z přímopochůzího izolačního systému. Na nosníky budou umístěny protidotkové zábrany.

Rampa bude ocelová ze svařovaných truhlíkových nosníků a příčníků. Mostovka bude ŽB monolitická deska, izolace bude identická s izolací na lávce. Na nosníky bude osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Na lávce bude osazeno veřejné osvětlení.

Uložení lávky a rampy bude na ocelových bárkách, založení bude na ŽB monolitických základech.

Návrh – řez bárkou:



B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Výpravní budova ve výhybně Dluhonice:

Ve výhybně Dluhonice budou ve výpravní budově provedeny stavební úpravy vynucené umístěním nové technologie. Nová technologie stavědlové ústředny bude osazena do části stávající místnosti stavědlové ústředny. Ve zbývajících částech budou za novou dělicí příčkou umístěny náhradní zdroje. V uvolněném prostoru sociálního zázemí udržujících pracovníků správy tratí bude situována rozvodna NN a místnost kompenzace. Šatna a kancelář udržujících pracovníků správy tratí v přízemním přístavku výpravní budovy nebude využívána. Do stávající sdělovací místnosti bude

doplněno nové technologické zařízení. Ve stávající dopravní kanceláři bude osazeno nové řídicí pracoviště v této souvislosti bude provedena oprava podlah a stěn..

Objekt trafostanice ve výhybně Dluhonice:

Ve výhybně Dluhonice bude pro umístění nové silnoproudé technologie vybudován v místě stávající rozvodny 6 kV nový objekt trafostanice, Dispoziční uspořádání vyplývá z požadavků osazované technologie. V přízemním objektu budou umístěny stání transformátorů, rozvodna VN a NN, místnost kompenzace, sdělovací místnost a příruční sklad.

PHS:

Potřeba výstavby protihlukových stěn vyplývá z výsledků aktualizace akustické studie.

- SO 12-34-01 Výhybna Dluhonice, PHS

Stěna je navržena v celé délce jako jednostranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3 (zvuková pohltivost 8-11dB). Výška PHS je 3,5m nad TK (temenem kolejnice). Stěna začíná v km 185,500 vpravo trati a pokračuje podél kolejiště vpravo a končí před propustkem SO 12-19-03 v km 186,434. Stěna podchází v km 185,571 pod lávkou pro pěší SO 11-19-04.1 a po přístupovou komunikací k měnící v km 186,119 SO 12-19-07. Dále je stěna vedena přes propustky SO 12-19-01 a SO 12-19-02 v km 185,734 a 186,225. Celková rozvinutá délka stěny je 961 m.

- SO 19-34-01 t.ú. Dluhonice – Prosenice, PHS v km 2,496 – 4,747 vlevo

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), z estetických důvodů a v závislosti na požadavcích bude část stěny na mostě prosklená (odrazivá). Výška PHS se pohybuje od 2,0m – 3,5m nad TK (temenem kolejnice). Stěna začíná v km 2,496 vlevo trati před mostem v km 3,084 a pokračuje podél kolejiště vlevo až do km 4,747. Stěna přechází v km 3,084 přes železobetonový most SO 61-19-05, kde bude kotvena na novou římsu mostu a dále po římsu mostní konstrukce železničního mostu SO 61-19-104 v km 185,687 (podchod cyklostezky) pro vytvoření cyklostezky po trati.

PHS je od začátku do km 3,458 výšky 3,5m nad TK potom se její výška snižuje až na 2,0m nad TK do 3,638 km. Od tohoto kilometru je výška konstantní a to 2m nad TK. Celková rozvinutá délka stěny je 1865 m, z toho prosklená část na mostních konstrukcích 38,5 m.

- SO 19-34-02 t.ú. Dluhonice – Prosenice, PHS v km 5,201 – 5,581 vpravo

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), z estetických důvodů a v závislosti na požadavcích bude část stěny na mostě prosklená (odrazivá). Výška PHS se pohybuje 3,5m nad TK (temenem kolejnice). Stěna začíná v km 5,201 vpravo trati podél obytné části – Lýsky. Poloha konstrukce PHS je na svahu podél koleje 2s v osové vzdálenosti 3,6m. PHS končí v km 5,581. Celková rozvinutá délka stěny je 390 m, z toho prosklená část na mostní konstrukci 20 m.

- SO 61-34-01 t.ú. Přerov – Prosenice, PHS v km 185,373 – 186,021 vpravo

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), z estetických důvodů a v závislosti na požadavcích bude část stěny na mostě prosklená (odrazivá). Výška PHS se pohybuje 3,5m nad TK (temenem kolejnice). Stěna začíná v km 185,373 vpravo trati podél obytné části – ul. Lipnická a Sokolská. Poloha konstrukce PHS je na svahu podél koleje 1s v osové vzdálenosti 3,6m. PHS končí v km 186,021. Stěna přechází v km 185,658 přes železobetonový most SO 61-19-05, kde bude kotvena na novou římsu mostu a dále po římsu mostní konstrukce železničního mostu SO 61-19-104 v km 185,687 (podchod cyklostezky) pro vytvoření cyklostezky po trati. Celková rozvinutá délka stěny je 673m, z toho prosklená část na mostní konstrukci 38 m.

Jelikož se jedná o stavbu dopravní, nedochází k žádné výrobě za použití technologie. Provozní řešení je v případě liniové, dopravní, železniční stavby převedeno do oblasti dopravního řešení.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

❖ Lávky pro pěší

V km 186,124 a km 185,610 se nacházejí úrovnňové přejezdy sloužící i pro pěší. Tyto přejezdy budou zrušeny a pro pěší budou vybudovány nové lávky a to v km 185,571 a km 186,124. Jedná se o komunikaci pro chodce s projektovanou šířkou 2,25m, bez příčného sklonu a s podélným sklonem maximálně 1:12.

Lávka bude umístěna ~7,5m nad terénem s podélným sklonem max. 2%. Délka přístupového ramena bude ~90m s jednotným podélným sklonem 1÷12.

V km 186,634 bude místo stávajícího mostu v km 186,692 vybudován nový silniční nadjezd s chodníkem pro pěší, který bude situován vně nosné konstrukce na konzolách, na straně bližší k výpravní budově.

Technické řešení splňuje požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb a to požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství. Podélné sklony vyhovují požadavkům dle přílohy č.2, odstavec 1.1.2 a 1.1.3.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Při návrhu byly respektovány zákony, vyhlášky a technické normy, týkající se zajištění bezpečnosti drážního provozu a bezpečnosti provozu souvisejících staveb, zejména inženýrských sítí.

Bezpečnost provozu inženýrských sítí v případech, kdy budou tyto sítě stavbou dotčeny, je řešena samostatnými vyjádřeními správců a provozovatelů těchto sítí, kteří v těchto vyjádřeních stanovili podmínky pro zajištění bezpečnosti provozu.

Budou dodržovány platné právní předpisy zejména zákon č. 309/2006 Sb. v platném znění, další požadavky na BOZP, nařízení vlády č. 591/2006 Sb., bližší minimální požadavky na BOZP při práci na staveništi.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci od 01. 10. 2013 řeší předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Je povinností provozovatele objektu zajistit její bezpečnost při užívání; tj. zajistit veškeré doklady a revize potřebné pro řádné a bezpečné užívání, včetně provozního řádu.

O revizi všech zařízení se vede protokol. Pravidelnou revizi provádí odborník s příslušnou kvalifikací. Výkresová dokumentace (realizační) musí být spolehlivě uložena a doplňována podle skutečného stavu.

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navrhované v rámci této stavby splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO.

V rámci stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky k jednotlivým objektům podél železniční trati. Nejsou zmenšovány průjezdné profily mostů, u rušených přejezdů vždy existuje náhradní přístupová možnost.

Všechny železniční přejezdy (2) budou zrušeny a nahrazeny mimoúrovňovým křížením (silniční nadjezd, lávky).

Rekonstruovaná dopravná – výhybna Dluhonice bude vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením.

Dotčené kolejiště je elektrifikováno trakčním vedením.

Před uvedením el. zařízení do provozu musí být na zařízení provedena výchozí revize vč. zprávy. Současně je montážní organizace povinna při předání objektu zajistit proškolení uživatele o obsluze el. zařízení

V místech, kde je třeba vyloučit přístup veřejnosti, jsou osazeny výstražné tabule zákazu vstupu.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- *Zákon č. 262/2006 Sb. - zákoník práce*, ve znění pozdějších předpisů.
- *Nařízení vlády č. 108/1994 Sb.*, kterým se provádí zákoník práce a některé další zákony, ve znění pozdějších předpisů.
- *Vyhláška Českého báňského úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982.*, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů.
- *Zákon č. 309/2006 Sb.*, zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.
- *Nařízení vlády č. 495/2001 Sb.*, kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, ve znění pozdějších platných předpisů.

- *Zákon č. 258/2000 Sb.*, o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších platných předpisů.
- *Zákon č. 183/2006 Sb.*, stavební zákon, ve znění pozdějších platných předpisů a jeho novelizace zákonem č. 420/2011 Sb.
- *SŽDC - Bp 1* - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- *SŽDC Ob1 díl II* - Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni. Vedoucí práce musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce dle Směrnice pro organizování odborných zkoušek zaměstnanců OJ a VJ DDC a vedoucích pracovníků firem pracujících na dopravní cestě (VŘ DDC, č. j. 434/96-S6 DDC ze dne 28.8.1996).

B.2.6 Základní technický popis staveb

B.2.6.1 Železniční zabezpečovací zařízení (D.D.1)

Stávající stav:

Výhybna Dluhonice je vybavena RZZ 3. kategorie typu AŽD 71, které je ovládáno ze šikmého ovládacího pultu v DK. ŽST je vybavena světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavníky. Volnost kolejí je zjišťována dvoupásovými kolejovými obvody se signální frekvencí 275 Hz s kódováním vlakového zabezpečovače (VZ) v dopravních kolejích. Technologie SZZ je umístěna ve SÚ ve VB výhybny.

V dopravně se nacházejí dvě úroňová křížení. V km 185,610 (1,164) státní silnice III. třídy (P6525) kategorie PZS 3ZNI s polovičními závory a v km 186,124 místní komunikace (P6526) kategorie PZS 3ZNI s celými závory. Obě křížení jsou vybavena PZS typu AŽD 71, rekonstruovanými v roce 1997. Technologie PZS je umístěna v RD OPD 2x3, základní napájení je zajištěno z rozvaděče SZZ a náhradní z akumulátorové baterie v RD. Ovládání a indikace PZS jsou umístěny v DK výhybny.

Přilehlé úseky Dluhonice - Přerov, Dluhonice - Prosenice, Dluhonice - Brodek u Přerova a dosud nerekonstruovaný úsek Přerov – Prosenice jsou vybaveny automatickým blokem, t.j. TZZ 3. kategorie (trojznakový, oboustranný automatický blok pro oboustranný provoz s kódováním VZ v obou směrech).

Mezi výhybnou Dluhonice a ŽST Přerov je pouze jeden traťový oddíl. Odjezdové návěstidlo v Dluhonicích tvoří současně předvěst vjezdového návěstidla ŽST Přerov. Toto platí i opačným směrem.

Dvoukolejná spojka Dluhonice - Prosenice (koleje č.1S, 2S) je zabezpečena soustředěným trojznakovým automatickým blokem staršího typu. V ŽST Prosenice je umístěna výstroj kolejových obvodů prvních dvou traťových oddílů a výstroj prvních a posledních oddílových návěstidel. V RD u obce Lýsky je umístěna výstroj dalších dvou traťových oddílů s kolejovými obvody a dvěma dvojicemi oddílových návěstidel pro každou traťovou kolej. Zbývající výstroj je umístěna ve SÚ výhybny Dluhonice.

Napájení autobloku je zajištěno z kabelového vedení 6kV/50Hz. Ve směru do Dluhonic je pět oddílů, ve směru do Prosenic šest (v každé koleji).

Traťový úsek Přerov - Prosenice (koleje č.1, 2) je zabezpečen soustředěným trojznakovým automatickým blokem staršího typu. V ŽST Prosenice je umístěna výstroj kolejových obvodů prvních dvou traťových oddílů a výstroj prvních a posledních oddílových návěstidel. Výstroj dalších dvou traťových oddílů s kolejovými obvody a dvěma dvojicemi oddílových návěstidel pro každou traťovou kolej je umístěna v RD Lýsky. Zbývající výstroj zůstala po dokončení rekonstrukce ŽST umístěna ve SÚ Přerov. Napájení autobloku je zajištěno z kabelového vedení 6kV/50 Hz. V obou směrech je pět oddílů.

V těchto traťových úsecích se nenacházejí žádná úroňová křížení železniční trati se silničními komunikacemi.

Traťový úsek Dluhonice - Brodek u Přerova byl ve stavbě „Modernizace traťového úseku Přerov-Olomouc“ zabezpečen TZZ 3. kategorie provedení ABE. Kolejové obvody 75 Hz jsou napájeny z Brodku u Přerova až po úroveň vjezdových návěstidel 1S, 2S výhybny Dluhonice, všechna oddílová návěstidla ABE jsou rovněž napájena z SÚ Brodek u Přerova. V každém směru jsou tři oddíly.

V tomto traťovém úseku se v km 189,177 nachází zastávka Rokytnice, v jejíž blízkosti je na úroňovém křížení železniční trati a silnice III. třídy v km 189,194 železniční přejezd, označený „C“, vybavený PZS kategorie 3ZBI se čtyřmi výstražníky s celými závory. Dva výstražníky mají dvě světelné skříně. Výstroj PZS je umístěna v RD v blízkosti přejezdu.

Navržené řešení:

Ve **výhybně Dluhonice** bude vybudováno SZZ 3. kategorie provedení elektronické stavědlo s kolejovými obvody 275 Hz s kódováním VZ v dopravních kolejích, světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavíky (v definitivním stavu 31 ks výhybkových jednotek, v rámci této stavby 28 ks výhybkových jednotek). Vjezdová světelná návěstidla od Prosenic, Přerova a všechna odjezdová návěstidla budou z důvodu zajištění viditelnosti umístěna na návěstních lávkách nebo krakorcích ostatní hlavní návěstidla budou stožárová. Seřaďovací návěstidla budou rozmístěna dle požadavků dopravní technologie a budou stožárová nebo trpasličí. Výhybna Dluhonice bude v cílovém stavu ovládána z CDP Přerov. Pro případ výpadku DOZ bude DK, umístěná ve VB Dluhonice, vybavena pracovištěm pohotovostního výpravčího – nezálohovaným jednotným ovládacím pracovištěm (JOP). Stavědlová ústředna a místnost napájení budou umístěny ve stávající SÚ ve VB. Obě místnosti, kde bude umístěna technologie ZZ budou vybaveny klimatizací a systémem ASHS. Základní napájení nového SZZ bude provedeno z rozvodu 6kV/50Hz, náhradní z veřejné sítě. Je počítáno s možností napájení SZZ z elektrického soustrojí se spalovacím motorem. V obvodu výhybny bude zřízena nová kabelizace včetně kabelů, připravenými pro TZZ všech směrů.

Jako **provizorní zabezpečovací zařízení** pro zajištění stavebních postupů výstavby bude použito z důvodu nutnosti uvolnění stávající SÚ mobilní provizorní zabezpečovací zařízení ovládané z jednotného ovládacího pracoviště (JOP) v provizorní DK. Provizorní SZZ i DK budou umístěny v kontejnerech (resp. RD). Při přepínání zařízení budou zřízeny provizorní výhybkářská stanoviště.

Ve výhybně Dluhonice bude provedena úvazka na TZZ typu ABE **směr Brodek u Přerova**, vybudovaného ve stavbě „Modernizace trati Přerov-Olomouc“, vlastní TZZ zůstane zachováno. V každém směru zůstanou tři oddíly. Upraveno bude ovládání PZS „C“. Počítáno je s úpravou SW PZS i ABE.

Ve **směru do Přerova** se navrhuje vybudovat TZZ 3. kategorie provedení elektronický AB, centralizovaný do ŽST Přerov a výhybny Dluhonice. V každé koleji bude jeden oddíl.

Ve **směru Prosenice** je navrženo TZZ 3. kategorie provedení elektronický AB, centralizovaný do ŽST Prosenice a výhybny Dluhonice. Hranice umístění výstroje bude v km 5,173 koleje 1S (u návěstidel 1-50, 1-53), resp. v km 5,170 koleje 2S (u návěstidel 2-52, 2-53). Napájení TZZ bude provedeno ze zdrojů SZZ. Vzhledem k tomu, že ŽST Prosenice je vybavena elektronickým stavědlem a stávajícím TZZ, které bude měněno, bude nutno provést výměnu SW TZZ případně úpravy SW SZZ. Upravena bude poloha vjezdových návěstidel ŽST Prosenice na nové návěsní lávce, kde budou doplněna oddílová návěstidla ve směru do Dluhonic i Přerova, s ohledem na související stavbu „Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice“ - vysunutí trakčního dělení v koleji 1S, resp. 4K. Obdobně při rozmístění návěsních bodů EAB bude počítáno s úpravou ŽST Prosenice v rámci stavby uvedené v předchozím textu.

Traťový úsek Přerov – Prosenice bude vybaven TZZ 3. kategorie provedení elektronický AB centralizovaný do ŽST Přerov a Prosenice. Hranice umístění výstroje bude v km 187,750 – u návěstidel 1-1878, 2-1878, 1-1877, 2-1877. Napájení TZZ bude provedeno ze zdrojů SZZ. Vzhledem k tomu, že obě ŽST jsou vybaveny elektronickými stavědly a stávajícím TZZ, které bude měněno, bude nutno provést výměnu SW TZZ případně úpravy SW SZZ. I v tomto případě platí úprava umístění vjezdových návěstidel do ŽST Prosenice a způsob rozmístění návěsních bodů EAB, uvedené v předchozím odstavci.

Jako **provizorní** bude ve všech směrech použito stávající TZZ.

SZZ i TZZ jsou navrženy podle požadavků kladených v současné době na zařízení tohoto typu a TSI. Nové SZZ výhybny Dluhonice bude začleněno do **systému DOZ** s umístěním řídicího pracoviště na centrálním dispečerském pracovišti (CDP) v Přerově.

Umístění venkovních prvků **ERTMS/ETCS** v traťovém úseku Prosenice – Přerov bude koordinováno se stavbou „ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav“, jejíž realizace je v současné době soutěžena. Zapracováno a koordinováno s návaznými stavbami bude rozmístění balíz v traťovém úseku Dluhonice – Prosenice, Přerov – Dluhonice – Brodek u Přerova a navázání výhybny Dluhonice na RBC ETCS.

B.2.6.2 Železniční sdělovací zařízení (D.D.2)

D.D.2.1 Kabelizace (místní, dálková)

PS 61-14-01 t.ú. Přerov- Prosenice, traťový kabel

PS 11-14-01 t.ú. Přerov- Dluhonice, traťový kabel

PS 19-14-01 t.ú. Přerov- Prosenice, traťový kabel

Stávající stav:

Od Prosenic je veden stávající traťový kabel TCEPKPFLEZY 15XN0,8, který byl v rámci stavby Rekonstrukce žst. Přerov naspojován v km 184,188 na nový TK 15XN0,8 a přiveden na CDP.

V traťovém úseku Přerov – Dluhonice byl v rámci stavby Rekonstrukce žst. Přerov položen traťový kabel TCEPKPFLEY 20XN0,8 z CDP po vjezd DL do Přerova do km 184,599.

V traťovém úseku Dluhonice – Prosenice je od Prosenic přiveden traťový kabel TCEPKPFLEZY 15XN0,8, který je ukončen v km 185,030 ve sloupku SIS 1.

Navržené řešení:

V traťovém úseku Přerov – Prosenice je uvažováno s ochranou stávajícího traťového kabelu s provedením sond a s případným stranovým posunutím kabelu.

V traťovém úseku Přerov – Dluhonice bude položen nový traťový kabel TCEPKPFLEY 20XN0,8 od km 184,599 do výhybny Dluhonice. K traťovému kabelu budou přiloženy v tomto úseku dvě trubky HDPE. V km 184,599 dojde k naspojkování na stávající traťový kabel a propojení HDPE trubek na stávající.

V traťovém úseku Dluhonice – Prosenice bude položen nový traťový kabel TCEPKPFLEY 15XN0,8 a dvě trubky HDPE od výhybny Dluhonice do km 185,033 s napojením na stávající kabel a trubky HDPE.

Kabely budou plněné, odolné proti šíření vlhkosti. Hlavní kabelová trasa bude vedena po drážních pozemcích a je určena pro kabely sdělovací a zabezpečovací.

Kabely bude vyvedeny celým profilem v Dluhonicích ve sdělovací místnosti ve výpravní budově.

Pro zajištění identifikace podzemního vedení bude použita výstražná fólie modré barvy dle ČSN 73 60 60. Spojky na TK budou označeny zapisovatelnými ball markery, rezervy nezapisovatelnými ball markery.

Na traťovém kabelu budou provedeny spojky typu XAGA a po 500m budou na kabelu ponechány rezervy cca 5m pro případné vložení spojky pro vykřžkování čtyřek. Na TK bude provedeno stejnosměrné a střídavé měření.

Ukončení traťových kabelů bude provedeno na zářezových svorkovnicích v kabelové skříni 600x600mm 42U pro MK a TK ve stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově.

PS 61-14-02 t.ú. Přerov- Prosenice, zapojení TK do provozu
PS 11-14-02 t.ú. Přerov- Dluhonice, zapojení TK do provozu
PS 19-14-02 t.ú. Přerov- Prosenice, zapojení TK do provozu

Stávající stav:

Stávající traťové kabely jsou ve sdělovacích místnostech v žst. Přerov, Prosenice a Dluhonice již ukončeny a osazeny translátory.

Navržené řešení:

V provozních souborech u nově pokládaných kabelů se navrhuje zprovoznění traťového kabelu a napojení na stávající zařízení, osazení translátorů a řešení přechodných stavů. Stávající sloupek SIS 1 bude nahrazen spojkami a následně zrušen.

PS 61-14-03 t.ú. Přerov- Prosenice, optický kabel
PS 11-14-03 t.ú. Přerov- Dluhonice, optický kabel
PS 19-14-03 t.ú. Přerov- Prosenice, optický kabel

Stávající stav:

V traťovém úseku Přerov – Prosenice je z CDP veden optický kabel 72 vláken do km 184,188 (kabelová komora u poslední šachty kabelovodu č. 63), kde je napojen na stávající optické kabely 24 vláken a 36 vláken do Prosenic.

V traťovém úseku Přerov – Dluhonice je veden z CDP optický kabel 24 vláken do km 184,133, kde se napojuje na ZOK 24 vláken. V Dluhonicích je ukončeno 12 vláken a ZOK 12 vláken je veden ve směru na Olomouc. Od žst. Brodek je veden do Dluhonic optický kabel TOK 36 vláken s ukončením ve sdělovací místnosti ve výpravní budově v Dluhonicích. Nově byl vybudován ZOK 72 vláken Dluhonice – Přerov.

V traťovém úseku Dluhonice – Prosenice není veden žádný optický kabel.

Navržené řešení:

Nově bude zafouknut optický kabel DOK 48 vláken do hlavní trubky v úseku Dluhonice – CDP Přerov s přepojením stávajícího optického kabelu 24 vláken a zrušením ZOK v tomto úseku.

V traťovém úseku Dluhonice – Prosenice bude zafouknut nový optický kabel 48 vláken v celém úseku. Ukončení bude provedeno v Prosenicích ve stávající sdělovací místnosti TÚDC.

V Dluhonicích budou položeny do společného výkopu se zab. zař. dvě trubky HDPE k vjezdovému návěstidlu od Brodku do km 188,400 . Od výpravní budovy Dluhonice po km 188,400 bude stávající ZOK nahrazen kabelem v trubce s 12 vlákny.

V traťovém úseku Přerov – Prosenice budou optické kabely zachovány stávající. V tomto úseku je uvažováno se stranovými posunutími a tedy i s měřením na kabelech před manipulací a po posunutí.

Optické kabely bude určen pro přenosy a kontroly sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Vývody budou provedeny ve stanicích Přerov, Prosenice a Dluhonice. Ukončení optických kabelů bude provedeno ve sdělovacích místnostech v kabelových skříních na optických rozvaděčích. 12 vláken (z každého směru) určených pro zabezpečovací zařízení bude ve sdělovací místnosti provedeno a pomocí místního optického kabelu přivedeno do místnosti určené pro zabezpečovací zařízení a tam ukončeno. Spojky na optickém kabelu budou umístěny v podzemních kabelových komorách, kde budou ponechány i rezervy na optických kabelech. Kabelové rezervy jsou plánovány i ve sdělovacích místnostech před vlastním ukončením.

Projektová dokumentace a realizace bude v souladu se směrnici č.j. 22942/2015-SŽDC-O14 Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC ze dne 29.5. 2015.

PS 12-14-01 Výhybna Dluhonice, místní kabelizace

Stávající stav:

Místní kabelizace na výhybně Dluhonice nebyla v předchozích stavebách řešena.

Navržené řešení:

Místní kabelizace na výhybně Dluhonice řeší kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově. Ukončení kabelů místní kabelizace bude provedeno v kabelové skříni 19“, výšky 42U, na zářezových páscích. Kabely pro místní kabelizaci budou v provedení čtyřkovaném, plněné, se žilami o průměru 0,6.

Je rovněž navržena pokládka HDPE trubek (bude využito mikrotrubičkování) a místních optických mikrokabelů 8 vláken SM9/125 vedoucí ze sdělovací místnosti technologické budovy k rozvaděčům ohřevu výhybek R-EOV, k rozvaděčům osvětlovacích věží. Sdělovací místnosti ve výpravní budově a technologické budově budou propojeny místním optickým kabelem 12 vláken.

Bude uvažováno s provizorními přeložkami stávajících místních kabelů na zachování provozu během stavby.

Kabely místní kabelizace MK spolu s traťovými kabely TK budou využívat hlavní kabelovou trasu. Kabelová trasa a spojky budou označeny markery.

PS 61-14-04 t.ú. Přerov- Prosenice, úpravy a přeložky kabelů SŽDC

PS 11-14-04 t.ú. Přerov- Dluhonice, úpravy a přeložky kabelů SŽDC

PS 19-14-04 t.ú. Přerov- Prosenice, úpravy a přeložky kabelů SŽDC

Stávající stav:

Podél železniční tratě od výh. Dluhonice do žst. Prosenice (Olomouc – Hranice) je veden dálkový kabel DK 14 a traťový kabel TKK8. Kabely jsou vedeny do žst. Přerov a

směr Hranice na Moravě. Dálkový kabel DK 14 má profil 4XV1,3+7DM1,3+10DM1,3+30DM0,9 a traťový kabel TKK8 4XPi1,2+12DM0,9+15XPi1,2. Výpich do výpravní budovy Dluhonice je ukončen na stojanu ve stavědlové ústředně. Z traťového a dálkového kabelu jsou provedeny výpichy ke skříním autobloku.

Navržené řešení:

Podle rozsahu stavebních prací budou prováděny úpravy a přeložky stávajících dálkových kabelů ČD.

Podchody dálkových kabelů pod kolejemi a přechody po mostech budou provedeny nově. Kabelová trasa bude řádně vytýčena, budou provedeny sondy pro ověření hloubky uložení. U kabelu DK 14 budou vsuvky provedeny kabelem čtyřkovaným 50XN0,8 a u TKK8 kabelem 35XN0,8.

V km 186,750 výpich kabelů do výpravní budovy Dluhonice bude proveden nově kabely 35XN0,8 a ukončení bude provedeno ve stávající sdělovací místnosti na zářezových pásících.

Úpravy kabelů DK a TKK budou v těchto km:

- Km 0,740 – ochrana a stranové posunutí
- Km 1,127 – 1,2 stranové posunutí
- Km 1,425 odsun trasy – nový nadjezd
- km 1,925 podchod pod kolejemi
- Km 2,413 podchod pod kolejemi
- Km 2,706 výpich k oddílovým návěstidlům
- Km 3,011 výpich k oddílovým návěstidlům
- Km 4,128 výpich k oddílovým návěstidlům
- Km 184,681 podchod pod kolejemi
- Km 185,022 podchod pod kolejemi
- Km 186,634 ochrana kabelů - komunikace k novému nadjezdu

Na kabelech bude provedeno měření před vlastními úpravami a po provedení přeložek.

Výpichy z DK a TKK v poslední fázi ke stávajícím oddílovým návěstidlům se zruší a nahradí se rovnými spojkami. Budou též upraveny stávající výpichy pro přechodný stav – pro autoblok. Budou zabezpečeny podchody pod rekonstruovanými kolejemi.

D.D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 12-14-02 Výhybna Dluhonice, ASHS

PS 62-14-01 Žst. Prosenice, ASHS

Stávající stav:

V žst. a výhybně není v současné době žádné ASHS.

Navržené řešení:

V objektech výpravní budovy v místnosti stavědlové ústředny a v místnosti zdrojů zab.zař. je navržen nový systém ASHS (autonomní samočinný hasící systém).

Účelem tohoto provozního souboru ASHS je chránit technologické zařízení zab. zař. před vznikem požáru. Obě dopravní budovy budou dálkově řízeny a nejsou obsazeny.

Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 nebo hasiva NOVEC 1230 a potrubní rozvod. Výstup ústředny ASHS bude zapojen do koncentrátoru systému EZS, který bude připojen na ústřednu EZS. Ústředna EZS bude instalována ve stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově. Provozní stavy z ústředny ASHS budou směřovány na CDP Přerov.

Navržená ústředna EZS bude umožňovat připojení do sítě ethernet, po které budou přenášeny jednotlivé provozní stavy EZS (tudíž i ASHS) do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/. Služba 24hod/den bude zajištěna na pracovišti dispečera železniční dopravní cesty na CDP Přerov.

PS 12-14-03 Výhybna Dluhonice, EZS

Stávající stav:

Na výhybně Dluhonice není v současné době žádné zařízení EZS

Navržené řešení:

V objektu výpravní budovy výhybny Dluhonice je navržen systém EZS (elektrická zabezpečovací signalizace). Účelem tohoto provozního souboru EZS je včasná signalizace vniknutí nepovolaných osob do vytypovaných technologických místností výpravní budovy VB a nového objektu trafostanice. Systém EZS bude tvořen plášťovou ochranou - magnetické kontakty a prostorovou ochranou - duální pohybové čidla a ochranou přístupu – čtečky karet. Ústředna EZS bude instalovaná ve stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově. Navržená ústředna EZS bude v provedení s přímou adresací. Ve vybraných místnostech, nevybavených systémem ASHS, bude použita i technická požární ochrana – tlačítkové hlásiče a automatické opticko-kouřové nebo tepelné hlásiče požáru, které budou zapojené do systému EZS.

Hlídané prostory budou zabezpečeny duálními čidly a magnety na dveřích a oknech. U vstupů do technologických prostor bude instalovaná ovládací klávesnice včetně čtečky karet. Venku na fasádě výpravní budovy bude instalovaná siréna s majákem, která bude v zálohovaném provedení. Navržené prvky EZS budou v provedení pro 3.kategorii. Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude vyveden na CDP Přerov. Navržená ústředna EZS bude umožňovat připojení do sítě ethernet, po které budou přenášeny jednotlivé provozní stavy EZS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/. Služba 24hod/den bude zajištěna na pracovišti dispečera železniční dopravní cesty na CDP Přerov.

PS 12-14-05 Výhybna Dluhonice, sdělovací zařízení

Stávající stav:

Na výhybně Dluhonice je v provozu zapojovač typu ALFA Inoma umístěný v datové skříni ve stávající sdělovací místnosti, v dopravní kanceláři je umístěn náhradní zapojovač. Nahrávání je provedeno v žst. Brodek. Rozvody jednotného času a podružné hodiny jsou za dobou své životnosti.

Navržené řešení:

V rámci sdělovacího zařízení je navržen nový zapojovač v IP provedení, do kterého bude provedeno nové připojení venkovních telefonních objektů a umožní dálkové ovládání. V dopravní kanceláři bude navrženo nové ovládací pracoviště a nový náhradní zapojovač. Nahrávání bude zachováno stávající.

Na výhybně budou navrženy nové hlavní hodiny s přijímačem DCF signálu a budou provedeny nové rozvody jednotného času v technologických prostorách včetně výměny všech podružných hodin.

V opravovaných a nových technologických prostorách včetně dopravní kanceláře je uvažováno s novou strukturovanou kabeláží a připojení intranetu.

Ve sdělovací místnosti ve výpravní budově bude doplněna jedna kabelová skříň 19" 42U.

D.D.2.4 Rádiové spojení

PS 10-14-01 Úpravy přenosového zařízení

Stávající stav:

Páteřní přenosové uzly SDH pro traťový úsek Přerov - Ostrava jsou typu STM-4. V rámci stavby GSM-R byly doplněny uzly přenosového zařízení SDH typu STM-1.

Navržené řešení:

Z důvodu výstavby KAC v Přerově a KAC v Olomouci, dále z důvodu nového řešení úseku koridorové tratě, bude ve výhybně Dluhonice vybudován nový přenosový uzel. V souladu se zadávacími podmínkami bude přenosový uzel ve výhybně Dluhonice řešen v technologii gigabitového ethernetu. Jako nový uzel přenosového zařízení je navrženo zařízení – gigabitový přepínač, který bude navázán na stávající přenosové uzly IP/MPLS, které byly vybudovány v rámci stavby KAC v žst. Přerov a žst. Olomouc. Nový gigabitový přepínač bude umístěn ve stávající sdělovací místnosti, ve výpravní budově. Nový gigabitový switch bude umístěn v 19" skříni přenosového zařízení. Ve výhybně Dluhonice bude na nové přenosové zařízení přes switch s SFP moduly a MOK SM 12 vláken napojena trafostanice TS 22/0,4kV. Ve sdělovací místnosti v trafostanici bude instalován switch s FSP moduly, na který budou přes ethernetové rozhraní napojeny výstupy z EPS, EZS, DŘT a IP telefon.

Nový přenosový uzel ve výhybně Dluhonice bude do CDP Přerov napojen samostatně volnými vlákny DOK a TOK s přenosovou rychlostí 1Gbit/s mimo stávající síť SDH, přímo do uzlu vybudovaného v rámci stavby KAC. V CDP Přerov bude stávající uzel KAC doplněn o 2 SFP moduly pro rychlost 1Gbit/s.

V žst. Prosenice zůstane stávající přenosový uzel SDH s rozhraním STM 4 a STM 1 v provozu. Na tento uzel SDH bude nově napojen nový router s 48 porty RJ 45 na které bude napojena nová sdělovací technologie s ethernetovým rozhraním 10/100 Mbit/s. Nová trafostanice v žst. Prosenice bude napojena novým optickým kabelem MOK SM 12 vláken a přes SFP moduly zapojena do nového switchu trafostanice a nového routeru ve výpravní budově.

Přenos signálů z nové trafostanice ve výhybně Dluhonice a v žst. Prosenice bude směřován na ED Přerov. Přenos signálů z nové sdělovací technologie umístěné ve výpravní budově výhybny Dluhonice a žst. Prosenice bude směřován na CDP Přerov.

V rámci stavby budou nakonfigurovány virtuální sítě (VLAN) pro VoIP komunikaci, kamerové systémy, diagnostické systémy, dispečerskou řídicí techniku DŘT, a tyto sítě budou připojeny k datovým uzlům budovaných v rámci stavby „Kontrolně-analytické centrum pro řízení provozu (KAC) včetně stanovení a konfigurace priorit jednotlivých sítí VLAN.

PS 10-14-02 Úpravy MRTS a TRS

Stávající stav:

Na výhybně Dluhonice je v dopravní kanceláři ve výpravní budově umístěno stávající zařízení TRS a MRTS.

Navržené řešení:

Stávající zařízení TRS bude zatím zachováno. Výhledově je určeno ke zrušení a následující demontáži. Stávající systém TRS bude v blízké budoucnosti nahrazen systémem GSM-R, který byl již na této trati vybudován. V současné době jsou ve funkci oba systémy.

Stávající zařízení MRTS bude nahrazeno novým IP radioblokem včetně napájení. Vzhledem k plánovanému přeladění 150 MHz sítí bude v dalším stupni PD ve spolupráci s TÚDC zapracováno nově kmitočtové řešení pro pásmo 150 MHz, včetně nového rozdělení rádiových sítí. Nové IP zařízení MRTS bude umístěno ve stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově v 19" skříni výšky 42U. Nové IP radiostanice v systému Radiovoice RV3 budou připojeny k RV3 serveru na CDP Přerov. Novou IP radiostanice systému Radiovoice RV3 bude možné ovládat místně i dálkově z CDP Přerov. Stávající server RV3 na CDP Přerov bude kapacitně povýšen tak, aby byla zajištěna dostatečná kapacita pro připojení nového IP radiobloku ve výhybně Dluhonice. Dále v rámci úpravy systému MRTS bude provedena instalace nového koaxiálního kabelu k anténě. Další úpravy jsou navrhovány z důvodu úpravy dopravní kanceláře, tj. přemístění ovládacích prvků do provizorní dopravní kanceláře – kontejneru a vrácení zpět.

D.D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 10-14-04 Přerov-Dluhonice-Prosenice, dálkové ovládání sdělovacího zařízení

Stávající stav:

V daném úseku není instalováno žádné zařízení DOZ.

Navržené řešení:

Všechny nové sdělovací zařízení instalované v rámci této stavby budou disponovat rozhraním ethernet. Pro přenos informací a dálkového ovládání bude využito nových optických kabelů DOK a stávajícího přenosového zařízení a současně i nově budovaného v rámci této stavby. Dálkové ovládání sdělovacího zařízení předmětného traťového úseku (tj. rozhlasové zařízení, informační zařízení, kamerový systém, MRTS, IP zapojovače, ASHS/EZS) bude prováděno z CDP Přerov.

B.2.6.3 Silnoproudá technologie (D.D.3)

Dispečerská řídicí technika

Železniční trať v úseku Přerov – Dluhonice - Prosenice je elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou s napětím 3kV. V železniční stanici Dluhonice v rozvodně 6kV je v současné době osazena dispečerská řídicí technika typu PLC Tecomat. Výhybna Dluhonice 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 /ASDR 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.

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.

Cílem projektové dokumentace dispečerské řídicí techniky /DŘT/ ve výhybně Dluhonice včetně doplnění řídicího systému na ED Přerov je vybudování ústředního dálkového řízení pro ovládanou technologii v technologickém objektu (TS22/0,4kV, STS6kV, RNN a DOÚO) a v rozvodně NN výpravní budovy (technologie UNZ a RNN) s telemechanickým zařízením PLC a integrace ústředního dálkového řízení do systému dispečerského řízení na ED Přerov. Komunikace s ED Přerov dle ČSN EN 60870-5-104.

Na straně řídicího systému na ED Přerov je řešeno začlenění datových ethernetových přenosů z výhybny Dluhonice 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.

Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu není ve výhybně Dluhonice žádný systém dálkové diagnostiky. Stávající osvětlení stanice a EOV je ovládáno ručně ze staveb a dopravní kanceláře. Dálkový přenos informací pro tato nařízení neexistuje. V žst. Prosenice je ve stávajícím stavu systém dálkové diagnostiky zaveden. Je ovšem zastaralý.

Navržené řešení:

Ve výhybně Dluhonice bude vybudován systém DDTS ŽDC. Bude instalován InK (Integrační koncentrátor). InK bude umístěn ve sdělovací místnosti v nové technologické budově. Do InK bude napojen systém EZS v TB a VB, EPS VB, rozhlasové zařízení, informační systém, osvětlení žst., systém EOV, vybrané stavy jističů a dálkový odečet elektroměrů. InK bude komunikovat na InS umístěný na CDP Přerov kde proběhne doplnění SW InS.

V žst. Prosenice bude proveden upgrade stávajícího systému DDTS ŽDC. Bude instalován InK (Integrační koncentrátor). InK bude umístěn ve sdělovací místnost. Do InK bude napojen stávající systémy EZS, EPS, osvětlení, systém EOV, a nově budovaný systém ASHS. InK bude komunikovat na InS umístěný na CDP Přerov kde proběhne doplnění SW InS.

Provozní pracoviště bude na CDP Přerov u dispečera DŽDC I a DŽDC II, kde proběhne doplnění SW stávajících klientských pracovišť a na dispečerských sálech, kde proběhne implementace aplikace DDTS pro ovládání EOv a OSV do telefonního zapojovače dodávaného v rámci sděl. zařízení.

Proběhne doplnění SW na stávajících klientských pracovištích, DŽDC na CDP Přerov, SŽE Hradec Králové SŽE Hradec Králové a aplikace DDTS na telefonních zapojovačích.

Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

Stávající stav:

Napájení stávajících objektů elektrickou energií ve výhybně Dluhonice je zajištěno kabelovými rozvody nn ze sloupových trafostanic 250kVA pro EOv a 100kVA pro ostatní el. zařízení výhybny.

Technologie zab.zař. je napájena z trafostanice 6/0,4kV. Trafostanice je kobkového provedení a je umístěna v samostatné budově. Trafostanice je napojena na kabelový rozvod 6kV ze směru Grygov a Přerov.

Navržené řešení:

Předmětem této části přípravné dokumentace je stanovení požadavků na úpravy a výstavbu nových silnoproudých zařízení, které je nutno zahrnout do technologické části stavby, jejímž cílem je rekonstrukce výhybny Dluhonice.

Protože stávající zděný objekt STS 6kV nevyhovuje současným prostorovým požadavkům a stavební stav budovy je nevyhovující. Stávající objekt bude zdemolován a na jeho místě bude provedena výstavba nového většího technologického objektu. Stávající transformátory 250kVA pro potřeby nového EOv a 100kVA pro ostatní el. zařízení výhybny nevyhovují a budou demontovány.

V novém technologickém objektu bude nově umístěna trafostanice TS 22/0,4kV. Rozváděče VN budou zapouzdřeného provedení. Pro napájení EOv bude v trafostanici umístěn transformátor 400kVA pro ostatní odběry transformátor 160kVA. Stávající rozváděče nn trafostanice budou nahrazeny novými, umožňujícími kabelové napojení nových podružných rozváděčů REOV, ROV a připojení nové rozvodny nn ve VB.

STS 6kV ve výhybně Dluhonice bude nově umístěna v novém betonovém technologickém objektu. Pro napájení technologie zab.zař a dalších vybraných odběrů bude v STS umístěn transformátor 6/0,4kV, do 100kVA. Po dobu demolice, výstavby nové technologické budovy a zprovoznění nové technologie 6kV bude v blízkosti budovy umístěna provizorní trafostanice 6/0,4kV.

Ve výpravní budově (VB) bude nově zřízena nová rozvodna nn pro budovu. Z této rozvodny budou napojeny všechny stávající vývody i nově zřizované vývody ve výpravní budově.

B.2.6.4 Železniční svršek a spodek (D.E.1.1)

SO 11-16-01 t. ú. Přerov – Dluhonice, železniční spodek

SO 11-17-01 t. ú. Přerov – Dluhonice, železniční svršek

Stávající stav:

Konstrukce železničního svršku je tvořena kolejnicemi tvaru R 65 na betonových pražcích SB 8, rozdělení pražců „e“. Stávající rychlost v úseku je 100 km/h, osová vzdálenost kolejí je 4,10 m. Řešený úsek byl v předcházejících letech vyňat z realizace navazujících koridorových staveb v důsledku nutnosti redukce investičních nákladů. Vzhledem k předpokládané realizaci koridorových staveb byly v těchto úsecích v posledních letech prováděny pouze udržovací práce nezbytně nutné pro udržení provozu při dodržení stávajících rychlostí.

Navržené řešení:

Návrhová konstrukce železničního svršku je tvořena kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových pražcích dl. 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Při výjezdu ze žst. Přerov je navržena rychlost 100 km/h, která se dále ve směru k výhybně Dluhonice zvyšuje na 130 km/h.

Odvodnění obou kolejí začíná oboustrannými trativody. Za mostem v km 184,533 následují krátké zpevněné příkopy z příkopových tvárnic. Dále je voda ze zemní pláně u obou kolejí svedena na svah žel. tělesa. V souběhu s kolejemi Dluhonické spojky je mezi kolejemi č. 2 a 1S navržen trativod odvodňující obě koleje.

Plán tělesa železničního spodku je navržena jako skloněná a je odvodněna do trativodů nebo na žel. těleso. U mostních objektů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží.

SO 12-16-01 Výhybna Dluhonice, železniční spodek

SO 12-17-01 Výhybna Dluhonice, železniční svršek

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je výhybna Dluhonice tvořena 6 dopravními kolejemi č.1, 2, 3, 4, 6 a 10, doplněnými o kolej manipulační č.8, 8a a 10c.

Stávající rychlost v hlavní kolejích č.1 a 2 je přes celou výhybnu 100 km/h. V dopravních kolejích č. 4, 6 a 10 je rychlost 80 km/h, v dopravní koleji č.3 40 km/h.

Přerovské zhlaví výhybny umožňuje ve stávajícím stavu jízdu vlaků z 1.SK do koleje č.2S rychlostí 80 km/h. Na olomouckém zhlaví jsou rovněž situovány výhybky pro vyšší rychlosti do kolejí č.4, 6 a 10 na 80 km/h.

Stávající hlavní koleje výhybny jsou převážně tvaru R65 na betonových nebo dřevěných pražcích, v menší míře v kolejích č.3, 8, 8a a 10 je tvar kolejnic S49 na betonových nebo dřevěných pražcích.

Stávající výhybky jsou poměrové tvaru R65, výjimečně tvaru S49 na dřevěných pražcích. Výhybky jsou tvaru 1:18,5-1200 nebo 1:9-300.

Technický stav materiálu žel. svršku je na hranici své životnosti, což se týká zejména výhybkových konstrukcí. Některé staniční koleje prošly v minulosti částečnou opravou s výměnou pražců a kolejnic.



V oblasti výhybny Dluhonice nebyly ve stávajícím stavu geotechnickým průzkumem zachyceny konstrukční vrstvy s výjimkou koleje č.2 mezi km 186,300- 186,700, kde byly průzkumem zjištěny betonové panely.

Co se týče stávajícího odvodnění koleje nelze jednoznačně říci, že je odvodněno trativody, jelikož nejsou nám známy dokumenty vypovídající o jejich existenci a z místního šetření nebyly nalezeny žádné trativodní šachty. Krajiní koleje výhybny jsou odvodněny do přiléhajících nepevněných drážních příkopů.

Vzhledem k nefunkčnímu odvodnění dochází na některých místech zejména na obou zhlaví k poruchám žel. spodku, které se projevují blátivými místy v mezipražcových prostorech.

Navržené řešení:

Navrhovaný stav rekonstruované výhybny Dluhonice vychází ze schválené varianty č. 6 studie proveditelnosti Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba. Rozsah rekonstrukce železničního svršku a spodku je dán staničením trati km 185,733 – 188,235.

V navrhovaném stavu bude doprava tvořena celkem 7 dopravními kolejemi – hlavní koleje č.1, 2, 6 a 8, předjízdny koleje č.3, 4 a 10. Kolej č.8 bude na rozdíl od současnosti průběžná, stávající mostní objekt v km 186,692 o 2 polích bude nahrazen novou lávkou o jednom poli. Na přerovském zhlaví bude do koleje č.10 zaústěna kusá manipulační kolej č.10a.

Přes celou výhybnu je v hlavních kolejích č.1 a 2 navržena rychlost $V=130$ km/h, v kolejích č.6 a 8 $V=120$ km/h. Předjízdny koleje č.3 a 10 jsou navrženy na rychlost 60 km/h, kolej č.4 na 80 km/h.

Osové vzdálenosti kolejí jsou shodně mezi všemi staničními kolejemi 5,0m.

Konfigurace olomouckého zhlaví je připravena na budoucí zapojení traťové koleje přesmyku stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 3.stavba“ do kolejiště výhybny na rychlost 120 km/h.

Rekonstruovaný kolejový rošt všech staničních kolejí bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Nově vkládané výhybky budou tvaru 60 E2 na betonových pražcích, výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy.

Předmětem stavebního objektu železničního spodku je sanace pražcového podloží a návrh odvodnění železničního spodku. Sanace žel. spodku je navržena ve všech rekonstruovaných kolejích č.1, 2, 3, 4, 6, 8 a 10.

Návrh pražcové podloží je zpracován v souladu s předpisem SŽDC S4 a na základě geotechnického průzkumu firmy GeoTec-GS,a.s..

Použité parametry modulu přetvárnosti jsou stanoveny ve smyslu předpisu SŽDC S4 následovně:

- a) hlavní staniční koleje (staniční koleje č. 1, 2, 6 a 8)
 - zemní pláň $E_o = 30 \text{ MPa}$
 - pláň spodku $E_{e1} = 50 \text{ MPa}$
- b) předjízdne staniční koleje (kol. č. 3; 4, 10)
 - zemní pláň $E_o = 20 \text{ MPa}$
 - pláň spodku $E_{e1} = 40 \text{ MPa}$
- c) zesílená konstrukce pražcového podloží
 - pláň spodku $E_{e1} = 80 \text{ MPa}$

S ohledem na výsledky provedeného geotechnického průzkumu je navržena nová konstrukce pražcového podloží, zpracována prioritně s návrhem konstrukční vrstvy štěrkodrti (typ konstrukce 2) nebo konstrukční vrstvy uložené na zlepšené zemní pláni směsnými pojivy (typ konstrukce 6).

Pro konstrukční vrstvy je generelně uvažována štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A, která bude uložena na přehutněné stávající nebo zlepšené zemní pláni. Pláň tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, zemní pláň pak skloněná ve sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení nebo na terén.

Odvodnění stanice bude provedeno systémem trativodů a svodných potrubí, které budou vyústěny v oblasti rekonstruovaných propustků nebo na terén vlevo trati. U koleje č. 10 vpravo je odvodnění řešeno částečně otevřenými příkopy nebo příkopovými žlaby.

Trativody jsou navrženy z plastových perforovaných trub PE-HD DN 150, jejich sklon činí 5‰, ve stísněných poměrech 3‰. Šachty na trativodní síti budou převážně plastové PE-HD DN 400. Šachty na hlavním sběrači budou betonové DN 800, stejně jako přípojné šachty na trativodní síti zaústěné do hlavního sběrače a dále jako betonové jsou navrženy koncové šachty. Betonové šachty budou v kolejišti opatřeny revizním nástavcem. Svodná potrubí a hlavní sběrač jsou navrženy z plastových trub PE-HD DN 250-300.

SO 61-16-01 t. ú. Přerov – Prosenice, železniční spodek

SO 61-17-01 t. ú. Přerov – Prosenice, železniční svršek

Stávající stav:

Konstrukce železničního svršku je tvořena kolejnicemi tvaru R 65 na betonových pražcích SB 8, rozdělení pražců „d“. Stávající rychlost v úseku je 110 km/h, osová vzdálenost kolejí je 4,00 m. Řešený úsek byl v předcházejících letech vyňat z realizace navazujících koridorových staveb v důsledku nutnosti redukce investičních nákladů. Vzhledem k předpokládané realizaci koridorových staveb byly v těchto úsecích v posledních letech prováděny pouze udržovací práce nezbytně nutné pro udržení provozu při dodržení stávajících rychlostí.

Navržené řešení:

Návrhová konstrukce železničního svršku je tvořena kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových pražcích dl. 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Při výjezdu ze žst. Přerov je navržena rychlost 110 km/h, která se dále ve směru k žst. Prosenice zvyšuje na 160 km/h.

Odvodnění obou kolejí začíná oboustrannými trativody. Jednostranně je voda ze zemní pláně svedena na svah žel. tělesa. V souběhu s kolejemi Dluhonické spojky je mezi kolejemi č. 2 a 1S navržen trativod odvodňující obě koleje.

Plán tělesa železničního spodku je navržena jako skloněná a je odvodněna do trativodů nebo na žel. těleso. U mostních objektů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží.

SO 19-16-01 t. ú. Dluhonice – Prosenice, kolej č.1s, železniční spodek

SO 19-17-01 t. ú. Dluhonice – Prosenice, kolej č.1s, železniční svršek

Stávající stav:

Konstrukce železničního svršku je tvořena kolejnicemi tvaru R 65 na betonových pražcích SB 8, rozdělení pražců „e“. Stávající rychlost v úseku je 100 km/h, osová vzdálenost kolejí je 4,50 m. Řešený úsek byl v předcházejících letech vyňat z realizace navazujících koridorových staveb v důsledku nutnosti redukce investičních nákladů. Vzhledem k předpokládané realizaci koridorových staveb byly v těchto úsecích v posledních letech prováděny pouze udržovací práce nezbytně nutné pro udržení provozu při dodržení stávajících rychlostí.

Navržené řešení:

Návrhová konstrukce železničního svršku je tvořena kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových pražcích dl. 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Při výjezdu výhybny Dluhonice je navržena rychlost 100 km/h, která se dále ve směru k žst. Prosenice zvyšuje na 160 km/h.

Odvodnění obou kolejí začíná trativodem mezi kolejemi č. 1s a 2 (t. ú. Přerov – Dluhonice). Dále je voda ze zemní pláň svedena na svah žel. tělesa. V souběhu s kolejemi č. 1 a 2 (t. ú. Přerov – Prosenice) je mezi kolejemi navržen trativod odvodňující obě koleje.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena jako skloněná a je odvodněna do trativodů nebo na žel. těleso. U mostních objektů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží.

SO 19-16-02 t. ú. Dluhonice – Prosenice, kolej č.2s, železniční spodek

SO 19-17-02 t. ú. Dluhonice – Prosenice, kolej č.2s, železniční svršek

Stávající stav:

Konstrukce železničního svršku je tvořena kolejnicemi tvaru R 65 na betonových pražcích SB 8, rozdělení pražců „e“. Stávající rychlost v úseku je 80 km/h, osová vzdálenost kolejí je 4,50 m. Řešený úsek byl v předcházejících letech vyňat z realizace navazujících koridorových staveb v důsledku nutnosti redukce investičních nákladů. Vzhledem k předpokládané realizaci koridorových staveb byly v těchto úsecích v posledních letech prováděny pouze udržovací práce nezbytně nutné pro udržení provozu při dodržení stávajících rychlostí.

Navržené řešení:

Návrhová konstrukce železničního svršku je tvořena kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových pražcích dl. 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Při výjezdu z výhybny Dluhonice je navržena rychlost 100 km/h, která se dále ve směru k žst. Prosenice zvyšuje na 110 km/h.

Odvodnění obou kolejí začíná trativodem mezi kolejemi č. 1s a 2 (t. ú. Přerov – Dluhonice). Dále je voda ze zemní pláň svedena na svah žel. tělesa. V souběhu s kolejemi č. 1 a 2 (t. ú. Přerov – Prosenice) je mezi kolejemi navržen trativod odvodňující obě koleje.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena jako skloněná a je odvodněna do trativodů nebo na žel. těleso. U mostních objektů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží.

SO 10-17-01.1 Výstroj trati

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je stanice vybavena výstrojí tratě odpovídající požadavkům předpisu SŽDC D1 reflektující stávající konfiguraci kolejiště a maximální dovolené traťové rychlosti.

Navržené řešení:

Předmětem stavebního objektu je vystrojení trati novými návěstmi, které budou reflektovat navržené kolejové řešení. Navrženo je umístění následujících prvků výstroje trati dle platného předpisu SŽDC D1:

- Rychlostníky – jako nepřenositelné návěstidlo, pro návěst traťové rychlosti od tohoto návěstidla pro všechny typy železničních vozidel.
- Předvěstníky – jako nepřenositelné návěstidlo, pro návěst před nejbližší následující rychlostník.
- Sklonovníky – pro podélný sklon kolejí větší než 5‰
- Staničníky – tabulové staničníky v sudých hektometrech, železobetonové v lichých hektometrech

SO 10-17-01.2 Informační billboardy

Z důvodu předpokládaného spolufinancování stavby z fondu Evropské unie, je navržena dočasná konstrukce 4 ks propagačního billboardu. Projektant navrhuje, aby billboard byl umístěn:

1. v km 185,673 traťovém úseku Přerov – Prosenice, na ploše u chodníku podél silnice I/55, v blízkosti největšího pohybu cestující veřejnosti, na dražním pozemku,
2. v km 185,673 traťovém úseku Přerov – Prosenice, podél silnice I/47,
3. v km 185,653 traťovém úseku Přerov – Dluhonice, v prostoru rušeného železničního přejezdu P6525, v blízkosti prostoru, kde se kumulují velké množství stavebních činností,
4. v km 186,672 traťovém úseku Přerov – Dluhonice, před stávajícím (rušeným) silničním nadejzdem ve výhybně Dluhonice.

Místo pro umístění tabulí bylo zvoleno tak, aby nebylo v kolizi s žádnou stávající nebo navrhovanou stavbou nebo zařízením. Navržená poloha billboardu zajišťuje jeho viditelnost z veřejného prostoru.

Po ukončení stavby se předpokládá odstranění konstrukce.

B.2.6.5 Železniční přejezdy (D.E.1.3)

SO 11-17-02 t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční úrovněový přejezd, ev. km 185,610 - zrušení

Stávající úrovněový železniční přejezd bude nahrazen mimoúrovňovým přejezdem pro cyklisty a pěší v rámci SO 11-19-04 t.ú. Přerov - Dluhonice, lávka pro pěší v km 185,571, resp. pro vozidla silničním nadejzdem v rámci SO 11-18-01 t.ú. Přerov - Dluhonice, nová komunikace k sil.nadejzdu v km 185,338 (vč.násypů) a SO 11-19-03 t.ú. Přerov - Dluhonice, silniční nadejezd v km 185,338.

Při zrušení železničního přejezdu budou demontovány pryžové výplně jednotlivých kolejí a následně vybourána komunikace s živičným povrchem včetně podkladních vrstev mezi kolejemi.

Vybourání komunikace s živičným povrchem včetně podkladních vrstev na vnější straně krajních kolejí po hranici drážního pozemku na východní straně, resp. k propustku pod komunikací je součástí SO 11-18-02 t.ú. Přerov - Dluhonice, úprava komunikace po zrušení žel. přejezdu, ev. km 185,610.



SO 12-17-02 Výhybna Dluhonice, železniční úrovnňový přejezd, ev. km 186,124 - zrušení

Stávající úrovnňový železniční přejezd bude nahrazen mimoúrovňovým přejezdem pro cyklisty a pěší v rámci SO 12-19-04 Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634.

Při zrušení železničního přejezdu budou demontovány pryžové výplně jednotlivých kolejí a následně vybourána komunikace s živičným povrchem včetně podkladních vrstev mezi kolejemi.

Vybourání komunikace s živičným povrchem včetně podkladních vrstev na vnější straně krajních kolejí po hranici drážního pozemku, resp. po budoucí napojení na novou komunikaci je součástí SO 12-18-01 Výhybna Dluhonice, úpravy komunikace po zrušení žel. přejezdu, ev. km 186,124.



B.2.6.6 Mosty, propustky, zdi (D.E.1.4)

SO 61-19-02 t.ú. Přerov - Prosenice, silniční nadjezd v km 184,522 - zábrany proti dotyku

Starý stav

V současné době tvoří ochranu proti dotyku rámy s ochrannou ocelovou sítí, upevněné na horních pásnicích hlavních nosníků mostu. Rámy svým rozsahem a některé výplně nesplňují požadavky ČSN 736223.



Nový stav

Stávající protidotyková zábrana bude prodloužena o jedno pole o rozměrech 1,99 x 0,715 m. Stejná konstrukce i upevnění jako stávající. Rámeček je tvořen úhelníky L30x3, výplň tvoří síť s oky 10x10 mm, z drátů profilu 1,5 mm se vzpěrou z kulatiny profilu 16 mm. Stávající rámky budou spojeny tak, aby mezera mezi nimi nebyla větší

než 12mm. Na jednom rámu bude provedena výměna sítě. Budou doplněny cedule na začátku a konci zábrany dle ČSN 375199.

Protikorozní ochrana zábradlí bude provedena dle SŽDC (ČD) S5/4 (navržen stupeň korozní agresivity C5-I)

SO 61-19-03 t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční most v km 184,533

Starý stav

Segmentová klenbová konstrukce kolmá z roku 1917 o 1 otvoru přes náhon potoka Strhanec. Světlost 5,0 m, volná výška nad vodotečí pod vrcholem klenby cca 1,60 m. Tloušťka klenby ve vrcholu 0,65 m, tloušťka opěr 2,0 m. Šířka opěr cca 20,0 m. Materiál klenby prostý beton. Na vtoku i výtoku čelní zdi se žb. římsami. Na římsách je osazeno dvoumadlové zábradlí. Most převádí tři koleje (2 hlavní a jednu vlečkovou kolej) v oblouku.

Dle protokolu o hlavní prohlídce z roku 2015 je hodnocení stavebního stavu 2/2. Beton nosné konstrukce popraskaný se značnými průsaky a výluhy. Popraskaný beton čelních zdí a říms. Beton spodní stavby popraskaný a degradovaný se stopami pro průsacích.

Nový stav

Hlavním důvodem přestavby je stávající stav objektu a nevyhovující přechodnost traťové třídy D4/120. Dalším důvodem je snížení nivelety koleje s ohledem na malou světlou výšku pod silničním nadjezdem v km 184,511. Je navržen nový kolmý železobetonový polorám. Podhled rovný s náběhy na rámový roh.



Výška spodní hrany příčle bude respektovat výšku spodní hrany stávající klenby z důvodu nezhoršování průtočného profilu. Povrchová voda je svedena do příčné drenáže za opěry, vyústění drenáže bude osazeno nad hladinu toku dle hydrotechnického výpočtu.

Stavební postupy budou podřízeny POV stavby. Při výstavbě je nutno dodržet minimální průtok.

Niveleta dna koryta bude respektovat stávající stav. Zpevnění koryta vodoteče bude provedeno kamenem do betonu. Odláždění na vtoku i výtoku bude provedeno tak, aby nezasahovalo na mimodrážní pozemek, bude ukončeno prahem.

Na mostě bude uplatněn VMP 3,0 + rezerva 125 mm. Římsy jsou přímé, nesledují poloměr oblouku koleje.

SO 61-19-04 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 185,126 - zrušení

Starý stav

Propustek v původním stavu převáděl občasnou vodoteč. Při výstavbě druhé koleje dluhonické spojky byl propustek jednostranně zaslepen na vtoku. Na výtoku je propustek z části zasypán a dnes již neplní svou funkci.

Konstrukce propustku je pod kolejí č.1 a č.2 tvořena kamennou klenbou, pod kolejí 1S a 3V betonovou klenbou. Tloušťka klenby je cca 0,50 m. Světlost otvoru je kolmá 1,90 m. Volná výška pod propustkem je cca 2,2 m. Výška kolejového lože je 0,53 m - 0,78 m. Šířka stávající nosné konstrukce je cca 21,50 m. Na vtoku jsou křídla z betonu. Stav zdiva je dobrý s mírnými průsaky vody. Stav propustku je dle ML dobrý.

Nový stav

V novém stavu bude propustek s ohledem na výše jmenované skutečnosti zrušen.

Při vyloučených kolejích se horní část klenby odbourá po výškovou úroveň, která zohlední zhotovení sanačních vrstev železničního spodku a odvodnění žel. spodku. V prostoru otvoru se provede zhutněný zásyp. Pro vyplnění otvoru je vhodné použít demolovaný materiál z objektu, případně ze sousedních objektů. Křídla na výtoku se odbourají cca 1,0 m pod úroveň nového zemního tělesa.



**SO 61-19-05 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 185,657=km
3,082 (1S) = km 3,083 (2S)**

Starý stav

Nosná konstrukce mostu sestává se zabetonovaných nosníků I450 ve středním poli a zabetonovaných kolejnic Xa v polích 1 a 3. Jednotlivé pole fungují staticky jako prosté nosníky uložené pouze na ocelových deskách, kolejnice v krajním poli jsou uloženy na kolejnici. Nosníky nevykazují závažnější poruchy, podhled NK ve středním poli je značně poškozen silniční dopravou, krycí vrstva betonu je na mnoha místech zcela zničená a dolní pásnice nosníků jsou obnažené. V krajních polích je podhled bez vážnějších poruch pouze s drobnými trhlinami. Konstrukce pod kolejí 2s vykazuje dle statického přepočtu nedostatečnou zatížitelnost, neumožňující přechod traťové třídy D4, malá zatížitelnost je daná zejména dodatečně nadbetonovanou římsou s velkým vyložení z roku 1970.



Nový stav:

V novém stavu je navržena kompletní obnova systému SVI. Nedostatek v přechodnosti bude odstraněn odbouráním betonové konzoly u koleje č.2s. Koty nivelet všech kolejí se sjednotí na jedné úrovni s tl. štěrkového lože dle ČSN 736201 tj. 330mm pod pražcem. Na obou stranách mostu se doplní římsové nosníky, na mostě tak bude možné uplatnit na obou stranách VMP 3.0m s rezervou 125mm. Římsové nosníky budou třípolové, pilíře budou sjednoceny s pilíři stávajícího mostu, na krajích budou nosníky uloženy na nové základy a podchyceny mikropilotami. Na obou římsách je osazena PHS. Sanuje se podhled nosné konstrukce ve středním poli, krycí beton se odseká, spodní pásnice nosníků se opatří novou PKO a beton mezi pásnicemi se zapraví sanační maltou. Sanace spodní stavby a podhledu v krajních polích se neuvažuje.

SO 61-19-09 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 185,805 = km 3,234 (1S)

Starý stav

Stávající kanalizační stoka ve vlastnictví VaK Přerov. Štítovaná stoka je v dobrém stavu.



Nový stav

Stoka byla posouzena na zatížitelnost D4/120. Nebude se do ní zasahovat.

SO 61-19-10 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 186,080

Starý stav

Propustek v km 186,080 je ve správě Povodí Moravy a zaústíuje Vinarský potok pod žel. trať, toto zatrubnění pokračuje dále až k řece Bečvě. Konstrukce propustku je tvořena monolitem v délce cca 4,2m s kolmým žb. čelem a na tento úsek navazující štolou z prefabrikovaných příčně dělených dílců, které jsou zainjektovány. V propustku je vymodelována betonová berma, která je zanesena štěrkem a nečistotami. Světlost propustku je 1650 mm a výška po zanesení štěrkem 1300 mm. Konstrukce je v dobrém stavu.



Nový stav

Na konstrukci byly provedeny diagnostické vrtý pro ověření tloušťky a pevnosti konstrukce. Konstrukce byla posouzena na přechodnost D4/120, D2/160. Vyhoví, nebude se do ní zasahovat.

SO 61-19-06 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 186,447 = km 3,874 (1S)

Starý stav

Stávající klenba z roku 1917, světlosti 3,8m a volné výšky otvoru cca 2,8m převádí tříkolejnou železniční trať přes účelovou komunikaci. Most je kolmý, klenba betonová, spodní stavba betonová tížná. Svahová křídla kolmá betonová.

K objektu je dostupná archivní dokumentace s údaji o skrytých rozměrech. V rámci PD 2005 byl proveden diagnostický průzkum pro ověření skutečných rozměrů a stavu konstrukce.

Hodnocení stavebního stavu dle správce K3 (průsaky trhliny), S3 (průsaky). Jsou evidovány trhliny i mimo ložné spáry betonových segmentů/bloků, v opěrách lokální kaverny, viditelná jsou i hnízda hubeného betonu (segregace kameniva, nedostatek pojiva). Římsy jsou separované od čelních zdí a kompletně degradované. Zábradlí na římsách dvoumadlové, koroze.

Z diagnostického průzkumu vyplývá, že beton opěry je mezerovitý (vodní tlaková zkouška s vyhodnocením mezerovitosti nad 10%). Dále odběrem vzorku z DIA vrtu z břeclavské opěry je charakterizován stav betonu jako droba s polohami betonu, pojivo je zvápnělé, beton nepravidelně prostoupen dutinami do 2mm.



Nový stav

Nový železobetonový rám. Prostorové uspořádání na mostě je navrženo na VMP 3,0 + rezerva 125mm dle ČSN 736201/2008 – rychlost na mostě 120-160 km/h. Prostorové uspořádání otvoru mostu bylo navrženo dle předchozího řešení PD z roku 2005 (na které již bylo vydáno ÚR), tj. světlost mostu zachována - 3,8m, podjezdná výška 3,1m. Zástupcem města Přerov (ing. Zlámal) bylo potvrzeno, že pro město je návrh otvoru vyhovující. Výhledově město počítá že účelová komunikace bude převedena na cyklostezku a tedy je sledována průjezdnost otvoru 2,5x2,5m. V současné době nicméně není na cyklostezku zpracována jakákoliv projektová dokumentace – souvisí s celkovým dopravním řešením Přerova (po vybudování dálničního obchvatu a přeřešení/překlasifikování silnice I/47, která současnou cyklotrasu křížuje).

SO 61-19-07 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 186,914 = km 4,339 (1S) – zrušení

Starý stav

Most převádí tři koleje (zleva kolej č.1S dluhonické spojky a dále koleje č.1 a 2 trati Přerov – Bohumín původně přes polní cestu. K mostu není přístup a pod mostem nevede žádná komunikace ani vodoteč.

Nosnou konstrukci tvoří zabetonované nosníky I 400 staticky působící jako prostý nosník. Křídla jsou z prostého betonu. Světlost mostního otvoru je cca 5,0 m, volná výška pod mostem je 3,80 m. Výška kolejového lože je cca 0,38 m. Šířka stávající NK je 19,54 m. Stav mostu je dle ML dobrý.



Nový stav

V novém stavu bude most, s ohledem na výše jmenované skutečnosti a vzhledem k tomu, že již neplní svoji funkci, zrušen.

Nosná konstrukce se postupně při výlukách jednotlivých kolejí odstraní. Odbourají se i závěrné zídky a úložné prahy. V prostoru otvoru se provede hutněný zásyp. Pro vyplnění otvoru je vhodné použít demolovaný materiál z objektu, případně ze sousedních objektů. Výšková úroveň odbourání zohlední zhotovení sanačních vrstev železničního spodku a odvodnění žel. spodku. Křídla na pravé i levé straně se odbourají cca 1,0 m pod úroveň nového zemního tělesa.

SO 61-19-08 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 187,358 = km 4,785 (1S) – zrušení

Starý stav

Propustek v původním stavu převáděl odvodňovací příkop. Při výstavbě druhé koleje dluhonické spojky byl propustek jednostranně zaslepen na vtoku opěrou železničního ocelového mostu v km 4,863 (2S). Na výtoku je propustek z části zasypán a dnes již neplní svoji funkci.

Původní konstrukce propustku je z roku 1958. V roce 1967 byla tato původní konstrukce pod kolejí č.1 a č.2 přestavěna. Konstrukce propustku je tvořena betonovou klenbou tl. cca 0,50 m. Světlost otvoru je kolmá 1,90 m. Volná výška pod propustkem je cca 3,4 m. Výška kolejového lože je cca 0,6 m. Šířka stávající nosné konstrukce je cca 19,25 m. Opěry a křídla jsou monolitická, betonová. Stav zdiva je dobrý s mírnými průsaky vody. Stav propustku je dle ML dobrý.

Nový stav

V novém stavu bude propustek s ohledem na výše jmenované skutečnosti zrušen.

Při vyloučených kolejích se horní část klenby odbourá po výškovou úroveň, která zohlední zhotovení sanačních vrstev železničního spodku a odvodnění žel. spodku. V prostoru otvoru se provede zhutněný zásyp. Pro vyplnění otvoru je vhodné použít

demolovaný materiál z objektu, případně ze sousedních objektů. Křídla na výtoku se odbourají cca 1,0 m pod úroveň nového zemního tělesa.



**SO 61-19-104 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 185,679
(podchod cyklostezky)**

Starý stav

Tento objekt je navržen jako nový, ve stávajícím stavu neexistuje.

Nový stav:

Nový podchod pro cyklisty v km 185,679 je situován vedle stávajícího podjezdu pro silnici I/55 (SO 61-19-05). Podchod je projednán jako monolitický betonový rám s délkou cca 21,6 m, světlou šířkou 3,05 m a se světlou výškou 2,8m. Na podchodu bude uplatněn VMP 3,0 + rezerva 125 mm.

Po obou stranách mostu prochází protihlukové stěny s madly, které plní i funkci zábradlí. Na čela s římsou navazují kolmá křídla navržená jako konstrukce tvaru „U.“ Vzhledem k vysoké hladině spodní vody jsou je navržena izolace „U“ rámu křídel i žb. rámu jako izolace proti tlakové vodě v železobetonové vaně.

Za vyústěním podchodu dosahuje cyklostezka šířky 3 m nejnižší úrovně. V tomto místě budou ponechány prostupy pro čerpací jímku a odtud bude voda přečerpána výtlačkem do nejbližší vsakovací šachty. Návrh a realizace tohoto odvodnění a osvětlení podchodu není součástí této akce.

SO 11-19-04 t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční most v km 184,522 - zábrany proti dotyku

Starý stav

V současné době tvoří ochranu proti dotyku rámy s ochrannou ocelovou sítí, upevněné na horních pásnicích hlavních nosníků mostu. Některé rámy svou výplní nesplňují požadavky ČSN 736223.



Nový stav

Rámy s nevyhovující výplní budou nově vyplněny sítí s oky 10x10 mm, z drátů profilu 1,5 mm. Stávající rozsah sítí je dostatečný. Stávající rámky budou spojeny tak, aby mezera mezi nimi nebyla větší než 12mm. Budou doplněny cedule na začátku a konci zábrany dle ČSN 375199.

Protikorozní ochrana zábradlí bude provedena dle SŽDC (ČD) S5/4 (navržen stupeň korozní agresivity C5-I).

SO 11-19-01 t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční most v km 184,533

Starý stav

Nosná konstrukce - zabetonované nosníky z roku 1918. Konstrukce staticky působí jako prostý nosník, jednotlivé nosníky jsou uloženy šikmo pod úhlem 76°. Konstrukce pracuje jako dvoukolejný most bez podélné dilatace mezi kolejemi. Jednotlivé nosníky jsou uloženy na samostatných tangenciálních ložiscích. Spodní pásnice nosníků jsou silně zkorodované. Koroze dle odhadu činí až 25% plochy spodní pásnice. Beton silně prosakuje a na podhledu se tvoří rozsáhlé výluhy. Při uvažování daného stupně koroze most nevyhoví přechodnosti traťové třídy D4/120.

Spodní stavba je z prostého betonu bez závažnějších poruch. Trhliny jsou vesměs vlasové. Křídla jsou rovnoběžná betonována současně s opěrami.



Nový stav

Hlavním důvodem přestavby je snížení nivelety koleje s ohledem na malou světlou výšku pod silničním nadjezdem v km 184.522. Je navržen železobetonový polorám, založený na velkopřůměrových pilotách dn900mm, délka dle statického výpočtu. Šikmost mostu stejná jako v současném stavu. Podhled rovný s náběhy na rámový roh. Je navržen dvojkolejný most bez dilatace. Povrchová voda je svedena do příčné drenáže za opěry, vyústění drenáže bude osazeno nad hladinu toku dle hydrotechnického výpočtu. Spodní hrana snížena dle návrhu nivelety koleje. Stavební postupy budou podřízeny POV stavby.

Niveleta dna koryta stejná jako v současnosti. Odláždění 1.5m od mostu na obou stranách, odlážděny pouze svahy zakončené betonovým prahem. Dno potoka kamenný zához, detailní úprava dle požadavků správce toku PMO. Po dobu výstavby je nutné zachovat průtok dle požadavku správce, tomu je nutné podřídit postup výstavby.

SO 11 – 19 – 02

**t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční propustek v km
185,437 = km 1,336 (1S) = km 1,337(2S)**

Starý stav

Stávající propustek je proveden jako trubní. V levé části jsou použity trouby TZP 2 – 1250, v pravé části jsou použity trouby světlosti 800 mm. Poslední přestavba na trubní propustek ze zabetonovaných kolejnic byla provedena v roce 1974. Římsy jsou popraskané a zábradlí je nevyhovující. Čelní zídky jsou ve špatném technickém stavu. Na vtoku i výtoku jsou patrné zbytky odláždění svahů a dna.

Nový stav

S ohledem na vypracovaný hydrotechnický výpočet propustku dimenze stávajícího propustku nevyhoví a je nutno provést nový propustek světlé šířky 2000mm a světlé výšky 1100mm (od odláždění po spodek rámu). Propustek bude proveden jako monolitický železobetonový rám světlosti 2000x1600 mm z betonu C30/37 s šikmým ukončením na vtoku i výtoku. Uvnitř rámu bude provedeno odláždění s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude propustek ukončen

odláždění z kamenů 200 mm do betonu C25/30 tl. 100 mm. Odláždění bude ukončeno prahy z prostého betonu C25/30.



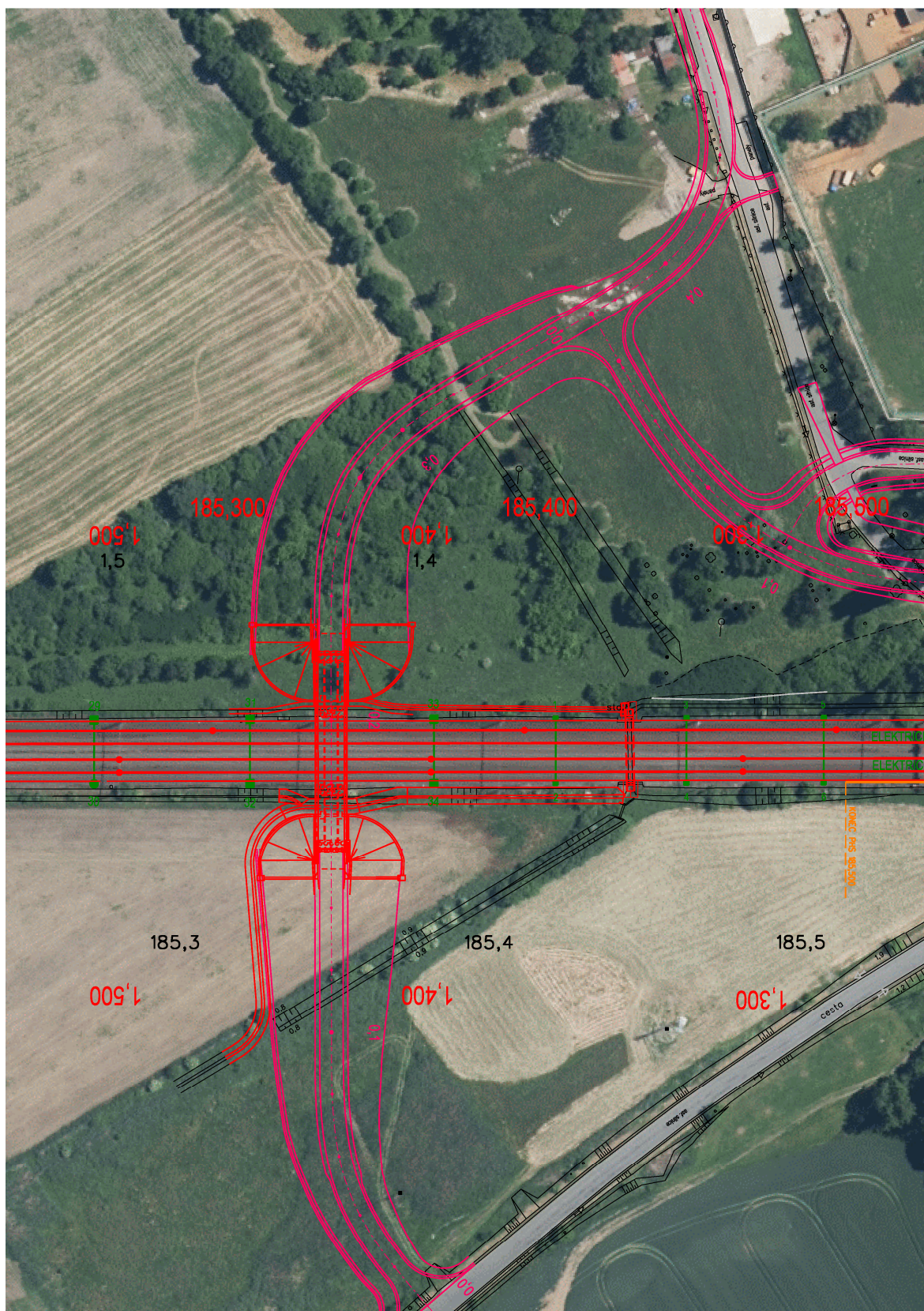
SO 11-19-03 t.ú. Přerov - Dluhonice, silniční nadjezd v km 185,338

Starý stav

Stávající úrovněový přejezd se závorami bude nahrazen nadjezdem.

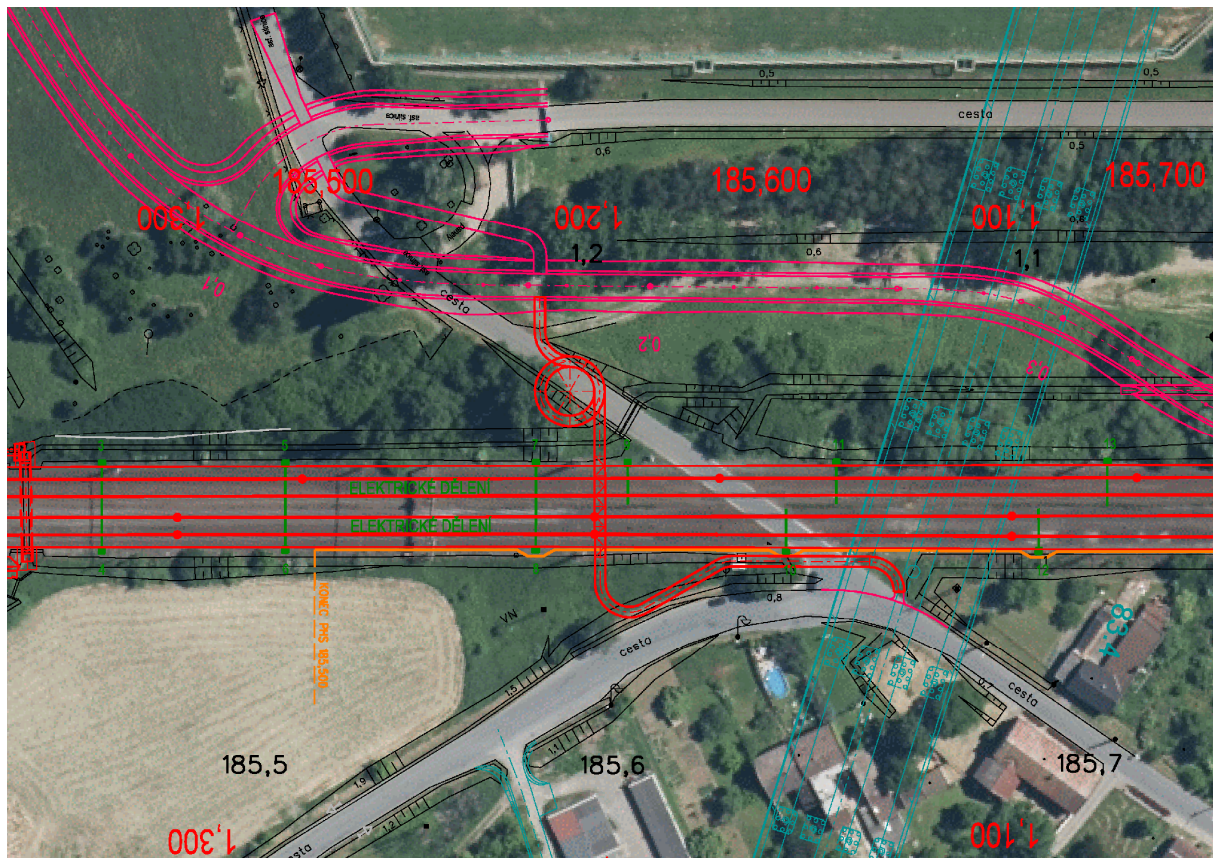
Nový stav

Nadjezd byl navržen oproti předcházející DUR v odsazené poloze (cca 150m), z důvodu maximálních sklonů pro sjízdnost a bezpečnost pro nákladní vozidla, dále tím bude snížena hluchost a provoz těžkých nákladních vozidel v obci Dluhonice. Návrh respektuje požadavky DUR pro převedení dopravy. Nadjezd nad tratí je navrhnut třípolovým monolitickým spojitým předpjatým mostem s kolmým křížením dráhy. Rozpětí polí 17,5+25,0+17,5m. Široký předpjatý trám má výšku 1,35m, stavební výška 1,49m, vozovka třívrstvá. Založení mostu hlubinné na velkopřůměrových pilotách. Výška VMP byla dohodnuta na 6,9m. Volná šířka mostu je 8,50m, jízdní pruhy 3,0m, vodící proužek 0,25m a zpevněná krajnice 1,0m. Na mostě bude osazeno zábradelní svodidlo zadržení H3 a na jeho rubu svislá protidotyková zábrana. V krajním poli bude provedena přeložka melioračního toku. Střední pole respektuje VMP 3,0 pro čtyři koleje. Výstavba NK bude probíhat v jedné etapě dle zásad POV. Provoz bude ponechán v koleji 1P,2P,1S. Po dobu výstavby nad trakcí bude zřízeno nulové pole.



SO 11-19-04.1 t.ú. Přerov - Dluhonice, lávka pro pěší v km 185,571

V km 185,610 se nachází úrovnňový přejezd, který bude trvale zrušen. Silniční provoz bude vymístěn na nový silniční nadjezd v km 185,338. Pro převedení pěší přes žel. trať bude vybudována nová lávka pro pěší v km 185,571.



Průchozí šířka lávky bude 2,25m (3 pruhy pro pěší). Lávka bude přes 4 koleje a bude umístěna ~7,5m nad TK. Z jižní strany bude přivedena k lávce točitá rampa o vnitřním poloměru 6,0m. Podélný sklon rampy bude max. 1:12 tak, aby byly splněny požadavky bezbariérového užívání. K severní straně lávky bude přivedena rampa o sklonu max. 1:12.

Lávka bude ocelová z plnostěnných svařovaných nosníků a příčníků. Mostovka bude ŽB monolitická betonovaná do ztraceného bednění z trapézových plechů. Izolace mostovky bude z přímopochůzího izolačního systému. Na nosníky budou umístěny protidotykové zábrany.

Rampa bude ocelová ze svařovaných truhlíkových nosníků a příčníků. Mostovka bude ŽB monolitická deska, izolace bude identická s izolací na lávce. Na nosníky bude osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní.

Uložení lávky a rampy bude na ocelových bárkách, založení bude na ŽB monolitických základech.

Na lávce a rampě bude osazeno veřejné osvětlení (je předmětem SO 11-19-04.2)

SO 12–19–01 t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční propustek v km 185,743 = km 1,032 (1S) = km 1,033 (2S)

Starý stav

Ve výtokové levé části je propustek proveden jako monolitický trubní propustek vejčitého tvaru světlosti 1m z r. 1919 . Tato část propustku je ukončena stavědlem na výtoku do otevřeného příkopu. V pravé vtokové části jsou použity trouby TZR DN 800mm. Tato část je ukončena čelní zídhou.

Beton je zvětralý s výluhy uvnitř propustku(zejména na výtokové části propustku).



Nový stav

S ohledem na vypracovaný hydrotechnický výpočet propustku stávající dimenze 800 – 1000mm nevyhoví a propustek je nutno přestavět na rámový propustek světlé šířky 1600mm a světlé výšky 1800mm. Propustek bude proveden z prefabrikátů 1600/1800 mm uložených na základovou železobetonovou desku tl. 300 mm. Propustek bude ukončen čelní zídhou s PHS na římse na vtoku a na výtoku se provede kolmé čelo s osazením U – profilů pro stavidlo. Stavidlo slouží jako zahrazení propustku, aby v případě velké vody, se zamezilo jejímu průtoku do vesnice. Na vtoku i výtoku bude propustek odlážděn a odláždění ukončeno betonovými prahy.

SO 12–19–02 Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 186,230

Starý stav

Na vtoku je propustek napojen na meliorační kanál, který je ukončen novou monolitickou šachtou. Šachta končí na hranici pozemku ČD,a.s. a je majetkem VaK Přerov. Od šachty směrem ke kolejím jsou použity trouby DN800mm. Na výtoku a pod kolejemi jsou provedeny kamenné a monolitické betonové klenby světlé šířky 1900 mm(z roku 1910). Na výtoku bylo při prohlídce zjištěno, že objekt sloužil zřejmě i pro odvedení splaškové kanalizace. Zábradlí na výtoku je nevyhovující, beton klenby je

zvětralý s četnými výluhy. Dle provedeného geotechnického průzkumu byla zjištěna nevyhovující kvalita stávajících betonových kleneb a opěr. Beton je navětralý s dutinami až do velikosti 20mm.



Nový stav

Vzhledem ke špatné kvalitě stávajících betonových konstrukcí bude propustek přestavěn na trubní propustek DN 1200 z patkových železobetonových trub (a na základě hydrotechnického posouzení).

Klenby se v horní části vybourají a provede se železobetonová základová deska z betonu C30/37 pro uložení patkových trub mezi stávající opěry, které poslouží jako pažení. Na vtoku bude propustek ukončen šikmým čelem s otevřeným příkopem a odlážděním kamenem 200 mm do betonu C25/30.

Na výtoku bude propustek ukončen rovným čelem pro případné osazení protipovodňové klapky. Na vtoku bude rovněž provedeno odláždění ukončené prahem z prostého betonu. Projektant prověří na VaK Přerov, zda do propustku jdou vyčištěné vody z čističky nebo splašky. Do propustku bude rovněž zaústěno odvodnění železničního spodku.

SO 12-19-03 Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 186,450

Stávající stav:

Propustek v ev. km 186,450 trati Přerov - Olomouc (a ev. km 0,320 trati Dluhonice – Prosenice) převádí koleje č.3, č.1, č.2, č.4 (1S), č.6 (2S), č.8 a č.10 přes odvodňovací příkop.

Jedná se o kolmý trubní propustek DN 1000 na zhlaví výhybny Dluhonice. Propustek byl postaven v roce 1963 a v roce 1973 rozšířen na vtoku i výtoku. Celková šířka propustku je 37,9m a skládá se z 27 ks trub TZR 1-1000 v původní části, 3ks trub vlevo a 8ks trub TZR 2-100 vpravo. Ukončení propustku je na obou stranách svislou betonovou průčelní zídou s dvoumadlovým zábradlím. Římsa vlevo je nadbetonovaná,

zvětralá a krátká. Vpravo je římsa zborcená, prodloužená patkami, které se sesouvají. Původní kamenná dlažba je porušená a místy vyplavená.

Stav objektu dle předpisu SŽDC S5 je dobrý.



Nový stav:

Projektant vypracoval přehledné výkresy nového i stávajícího stavu. Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nová trouba bude ŽB patková trouba DN1200 dle MVL 649 ukončená na vtoku i výtoku svislými průčelními zídkami s třímadlovým zábradlím. Celková šířka propustku bude 37,2m. Profil trouby je zvolen dle ČSN 736201 v závislosti na jeho šířce.

Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Podélný sklon bude 1,0%. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

SO 12-19-04 Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634

Starý stav

Jedná se o silniční mostní objekt převádějící místní komunikaci šířky cca 6 m z Dluhonic k výpravní budově přes kolejiště výhybny Dluhonice. Přemostění se skládá ze dvou jednoplových mostních objektů. První je most z betonových prefabrikátů roku výstavby 1967. Druhý most je ocelový příhradový přímopasý s dolní mostovkou z roku výstavby 1922. Na mosty navazují silniční rampy. Zatížitelnost mostu normální 3 t, výhradní 8 t.

Nosní konstrukce betonová – tvořena 8-mi ks nosníků z předpjatého betonu korýtkového průřezu, rozpětí cca 8,50 m, se ŽB římsami. Vozovka poškozena výtlučky, ŽB římsy a krajnice silně porostlé vegetací, NK vykazuje průsaky podélnými sparami, obnažení a korozi těmínků na podhledu.

Nosná konstrukce ocelová – příhradová nýtovaná konstrukce rozpětí 28,50 m výšky 3,26 m, š. pasů 0,40 m, mostovka ze ŽB desek uložených na příčníky a podélníky. Ocelová konstrukce postrádá nátěr, povrchově koroduje, krajnice silně porostlé vegetací, štěrková vozovka narušena výtluky, na podhledu mostovky patrné průsaky vody, obnažení a koroze nosné výztuže desek mostovky, koroze podélníků a příčníků.

Spodní stavba je betonová s kamenným obkladem, křídla betonová, porostlá vegetací, beton povrchově degradován.

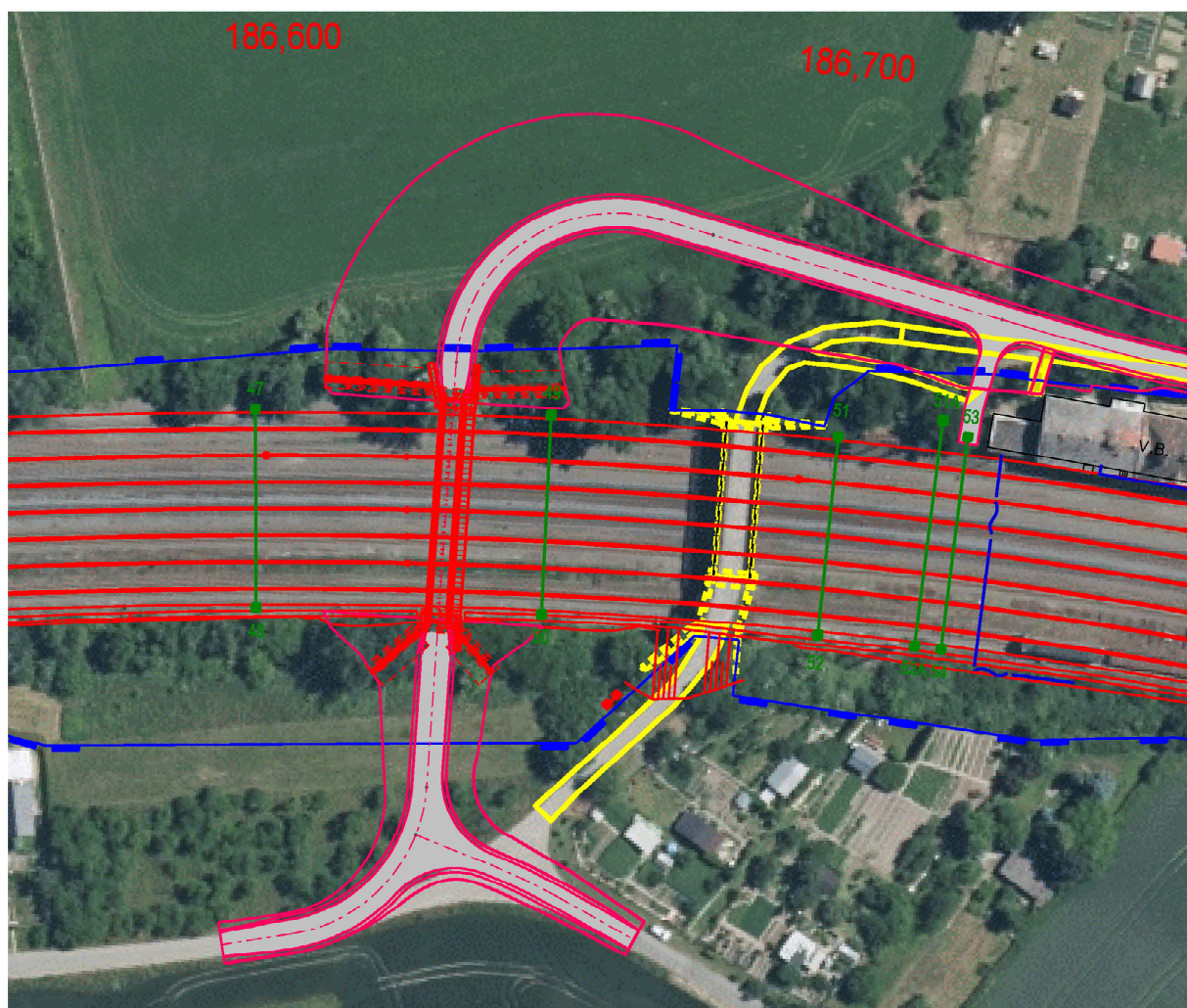


Nový stav

V novém stavu bude kolejiště výhybny Dluhonice rozšířeno o dopravní kolej č. 8 (původně kusou) v místě stávající střední podpěry mostu. Z tohoto důvodu bude stávající most zrušen, silniční a pěší doprava k výpravní budově výhybny Dluhonice a přilehlým nemovitostem bude přivedena po novém mostě situovaném cca 50 m blíže k Přerovu než původní nadjezd.

Situační umístění nového mostu vyplynulo ze směrového a sklonového řešení navazující komunikace SO 12-18-02, které bylo podmíněno dodržáním podjezdné výšky staničních kolejí výhybny Dluhonice, viditelností drážních návěstidel, , maximálním sklonem a rozhledovými poměry na pozemní komunikaci a napojením na stávající silniční síť.

Most bude tvořen příhradovou ocelovou konstrukcí ze svařovaných profilů, rozpětí 41,00 m, výšky 4,55 m s dolní mostovkou ze ŽB desky nesenou příčníky z I profilu převádějící jednopruhovou komunikaci šířky 4,0 m a levostranný chodník na konzolách. Na mostě budou osazeny svislé protidotykové zábrany. Most bude uložen a nových ŽB opěrách, na opěry navazují šikmá dilatovaná křídla tvaru úhlových zdí. Založení spodní stavby se předpokládá v jílovitých sedimentech na vrtaných pilotách Ø 1200 mm.



Postup výstavby předpokládá podepření stávající ocelové nosné konstrukce provizorní podpěrou uprostřed rozpětí, rozdělení NK na 2 poloviny a její demontáž jeřábem popř. vysunutím na jeřábové dráze mimo mostní otvor. Betonový most bude rozebrán po jednotl. nosnících, demolice stávajících opěr a výstavba nových proběhne za výluky přilehlých kolejí. Nová nosná konstrukce bude osazena jeřábem.

SO 12-19-05 Výhybna Dluhonice, železniční most v km 187,408

Stávající stav:

Most ev km 187,408 trati Přerov – Olomouc převádí koleje č. 1,2,4,6 a 10 přes odvodňovací příkop. Jedná se o kolmý most o světlosti 3,8m z roku 1922 s přistavěnými betonovými troubami DN900 z roku 1973.

Nosnou konstrukci mostu tvoří deska se zabetonovanými nosníky I300. Opěry jsou masivní, betonové. Křídla jsou rovnoběžná, masivní, betonová. Celková šířka mostu vč. říms je 14,2m, světlá výška mostního otvoru je 1,5m. Most převádí koleje č. 1 a 2. Trubní propustek je přistavěn vpravo a je ukončen betonovými průčelními zídками.

Most je ve špatném stavu, beton je vydrolen, obnažená výztuž je silně zkorodovaná, v místě dilatačního styku jsou podélné trhliny. Povrch spodní stavby je zvětralý a v konstrukci jsou trhliny, kterými prosakuje voda.



Nový stav:

Zajištění přechodnosti mostu a propustku bude spočívat v odstranění stávající NK mostu a betonové trouby vč. čel. Opěry mostu budou ubourány na min. výšku 1,5m pod TK. Spodní část vč. základů bude ponechána.

Nová trouba bude ŽB patková trouba DN1200 dle MVL 649 ukončená na vtoku i výtoku šikmými čely. Trouba bude umístěna mezi ponechané opěry. Celková šířka propustku bude 35,8m. Profil trouby je zvolen dle ČSN 736201 v závislosti na jeho šířce. Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Podélný sklon bude 1,0%. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu. Na výtoku za opevněním bude proveden štěrkový pohoz pro vsak. Délka bude až k hranici drážního pozemku t.j. na dl. 3,5m.

SO 12-19-06 Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 187,780

Stávající stav:

Propustek ev km 187,780 trati Přerov – Olomouc převádí koleje č. 1 a 2 přes odvodňovací příkop. Jedná se o trubní propustek DN1000 z roku 1965. Úhel křížení je 77°. Vlevo je propustek ukončen betonovou průčelní zídou s římsou, vpravo od kolejí je šachta, v které je propustek půdorysně lomen. Od šachty pokračuje propustek pod strážním domkem a ukončen betonovou průčelní zídou. Celková šířka propustku je 33,2m.

Nový stav:

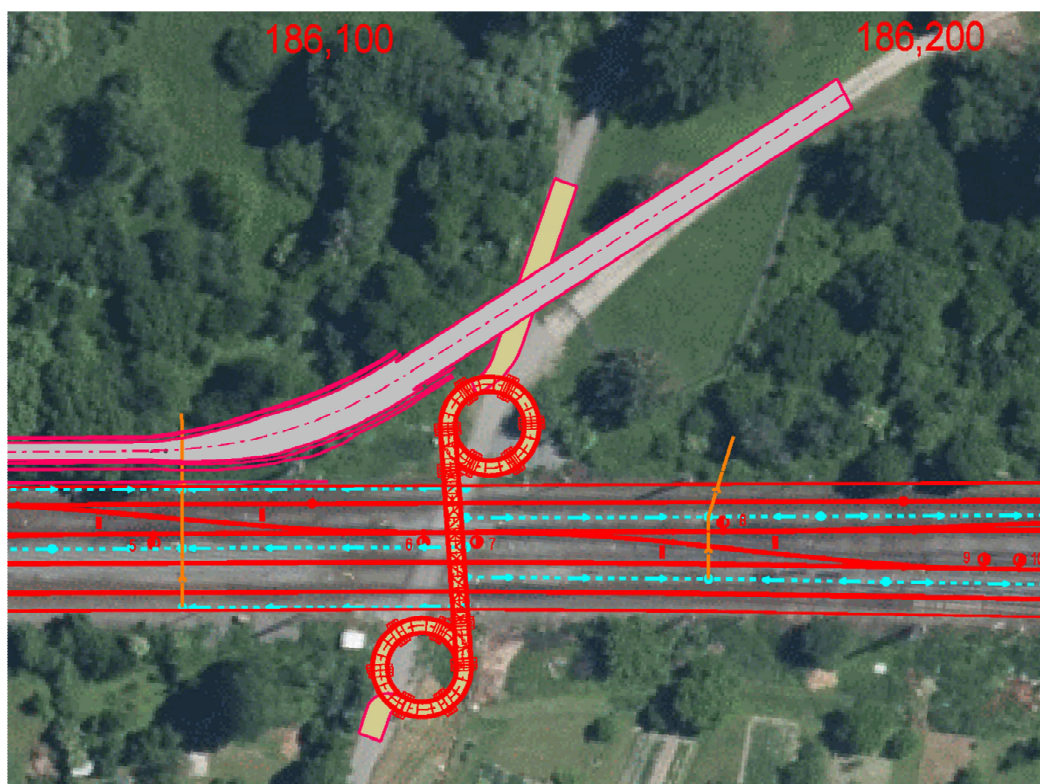
Stávající trubní propustek bude nahrazen novým uzavřeným rámem o světlosti 2,0m. Z důvodů požadavku na maximální zkrácení doby výstavby bude rám prefabrikovaný. Světlá výška bude 1,7m. Nový ŽB rám bude ukončen svislými průčelními zídkami. Izolace bude pouze asfaltovým nátěrem. Kolejové lože na propustku bude uzavřené. Propustek bude oproti původní PD rozšířen tak, aby převedl v budoucnu i kolej č.3 (stavba „Rekonstrukce žst. Přerov, 3.stavba“). Celková šířka propustku bude 17,32m.

Nový propustek bude v přímé, bez zalomení a šachty. Koryto v propustku bude tvořeno kamennou dlažbou do betonu s oboustrannými lavičkami pro přechod drobných živočichů.



SO 12-19-07.1 Výhybna Dluhonice, lávka pro pěší v km 186,124

V km 186,124 se nachází úrovnový přejezd, který bude trvale zrušen. Pro převedení pěší přes žel. trať bude vybudována nová lávka pro pěší.



Průchozí šířka lávky bude 2,25m (3 pruhy pro pěší). Lávka bude přes 4 koleje a bude umístěna ~7,5m nad TK. Z obou stran budou k lávce přivedeny točité rampy o

vnitřním poloměru 6,0m. Podélný sklon rampy bude max. 1:12 tak, aby byly splněny požadavky bezbariérového užívání.

Lávka bude ocelová z plnostěnných svařovaných nosníků a příčníků. Mostovka bude ŽB monolitická betonovaná do ztraceného bednění z trapézových plechů. Izolace mostovky bude z přímopochůzího izolačního systému. Na nosníky budou umístěny protidotykové zábrany.

Rampa bude ocelová ze svařovaných truhlíkových nosníků a příčníků. Mostovka bude ŽB monolitická deska, izolace bude identická s izolací na lávce. Na nosníky bude osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní.

Uložení lávky a rampy bude na ocelových bárkách, založení bude na ŽB monolitických základech.

Na lávce bude osazeno veřejné osvětlení (je předmětem SO 12-19-07.2)

SO 19-19-01 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční propustek v km 1,772 = km 1,773 (2S)

Stávající stav:

Propustek v ev. km 1,772 v širé trati Dluhonice – Prosenice převádí koleje č.1S a 2S přes odvodňovací příkop.

Jedná se o kolmý trubní propustek DN 800 pod kolejí 2S z roku 1973 a betonový deskový pod kolejí 1S z roku 1918. Propustek je na obou stranách ukončen průčelní betonovou zídou. V části deskového propustku jsou značné průsaky vody, zdivo je zvětralé. Zdivo vtokové i výtokové římsy je popraskané obrostlé mechem, přesypané, bez zábradlí. Propustek je suchý. Původní kamenná dlažba je porušena, místy vyplavena. Archivní dokumentace propustku není k dispozici. Koleje nad propustkem jsou v oblouku, svršek R 65 v koleji č.1S i č.2S, pražce betonové.



Nový stav:

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby, desky a opěr vč. zídek. Opěry budou ubourány po úroveň nového založení.

Nová trouba bude ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončená na vtoku i výtoku šikmými čely. Celková šířka propustku bude 16,2m. Profil trouby je zvolen dle ČSN 736201 v závislosti na jeho šířce. Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Podélný sklon bude 1,0%. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

SO 19-19-02 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční propustek v km 2,360 = km 2,361 (2S)

Stávající stav:

Propustek v ev. km 2,360 v širé trati Dluhonice – Prosenice převádí koleje č.1S a 2S přes odvodňovací příkop.

Jedná se o kolmý trubní propustek DN 1000 z roku 1973. Propustek je na obou stranách ukončen průčelní betonovou zídou. V betonovém zdivu průčelní zdi u koleje č. 2S je svislá trhlina, zdivo obou zídek je zvětralé a vyboulené. Římsy jsou značně přesypané. Propustek je suchý. Původní kamenná dlažba je porušena, místy vyplavena. Koleje nad propustkem jsou v oblouku, svršek R 65 v koleji č.1S i č.2S, pražce betonové.



Nový stav:

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. zídek.

Nová trouba bude ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončená na vtoku i výtoku šikmými čely. Celková šířka propustku bude 15,2m. Profil trouby je zvolen dle ČSN 736201 v závislosti na jeho šířce. Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Podélný sklon bude 1,0%. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu.

SO 19-19-03 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 3,850 (2S)

Starý stav

Nosná konstrukce – železobetonová deska rozdělená na 4 dilatační celky, světlost otvoru je 6,0 m , světlá výška otvoru je 4,2 m. Trať je na mostě v nadnásypu o výšce cca 3,2 m. Opěry jsou betonové o t. 1,7 m. V opěrách je vyústění rubového odvodnění mostu.

Pod mostem je převedena polní cesta šířky 3,5 m s původním makadamovým povrchem. Dále vede pod mostem podél základového ústupku prosenické opěry propustek tvořený rourami TZR-1 o průměru 0,8 m.

Pohledové plochy nosné konstrukce a spodní stavby jsou bez závažnějších poruch. Trhliny jsou vesměs vlasové. Křídla jsou rovnoběžná a zídky podél polní cesty jsou zakřivená do oblouku. Dilatační spáry jsou na povrchu vydrolené a pravá římsa mostu je v místě ozubu odlámaná.



Nový stav

Na objektu se provedou následující úpravy

- provede se celková celoplošná povrchová sanace pohledových ploch nosných konstrukcí a spodní stavby
- hloubková sanace dilatačních spár
- stávající zábradlí v nadnásypu se odstraní a nové bude osazeno na římsy mostu
- pravá poškozená římsa bude navržena nová
- provede se oprava napojení izolací do rubu říms
- nad římsami se v rozsahu 1,0 m provede odláždění svahu nadnásypu
- provede se odláždění podél rovnoběžných křídel mostu
- rubové odvodnění opěr se pročistí

SO 19-19-04 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 4,863 (2S)

Starý stav

Nosná konstrukce mostu je ocelový příhradový nosník o rozpětí 55,95 m s dolní mostovkou ztužením v místě horního pasu. Volná šířka mezi svislicemi je 5,0 m, ve spodní části je zúžen šikmými výztuhami rámového rohu. Na mostovkový plech jsou přivařeny podložky, ke kterým jsou uchyceny podkladnice a pojistné úhelníky. Před a za mostem jsou dilatační zařízení. Na mostě je velké množství únavových trhlin ve svarech přímého upevnění koleje a ve výztuhách podélníků. Dále jsou vruby na výztuhách svislic hlavního nosníku.

Spodní stavba je betonová s železobetonovými základy a prahy, plošně založená na štěrkopískovém polštáři. Beton je místy vydrolený, vlasově popraskaný. Na křídlech jsou stopy po průsacích vody.

Hodnocení : spodní stavba:1, nosná konstrukce: 3



Nový stav

Nosná konstrukce vykazuje rozsáhlé únavové poškození způsobené dynamickými účinky dopravy spolu v souvislosti se stlačenou konstrukční výškou a nevhodnými detaily. Opravy trhlin v nosných prvcích na této vytížené trati jsou pouze krátkodobým řešením. Intenzita jejich výskytu se bude nadále zvyšovat. Projektant navrhuje výměnu nosné konstrukce za konstrukci se štěrkovým ložem a ponechání spodní stavby.

Je navržena příhradová konstrukce bez horního ztužení zejména z důvodu montáže.

Štěrkové lože nebude dotaženo až hlavním nosníkům, ale ukončeno plechy podlahy pod kterými budou vedeny sítě.

SO 19-19-05 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 5,429

Starý stav

Nosná konstrukce – jednokolejný deskový most tvořený dvěma předpjatými komorovými nosníky KDP-15 délky 15m bez příčného spojení. Most byl postaven v roce 1974. Konstrukce staticky působí jako rozepřená mostní konstrukce, nosníky jsou uloženy kolmo k ose přemostňované komunikace. Mezi nosníky je podélná spára šířky 40mm sloužící k odvodnění nosné konstrukce pomocí mezi nosníky vloženého odvodňovacího žlabu. Jednotlivé nosníky jsou uloženy na betonových ozubech vyčnívajících ze spodní strany desky. Na nosnících jsou osazeny prefabrikované konzoly KO-1.

Beton úložných prahů je degradovaný do hloubky až 80mm, izolace nosné konstrukce a především mostních závěrů je již nefunkční. S ohledem na stopy po průsaku vody mezi spárami konzol KO-1 lze předpokládat korozi šroubového uchycení konzol. Opěry jsou značně potečeny vodou unikající z nefunkčního odvodnění nosné konstrukce, omítka opěr je degradovaná a částečně opadaná. Spáry rovnoběžných křídel tvořených prefabrikovanými díly U1, U2 a U3 jsou místy rozšířené, některé díly jsou sesedlé až o 50mm a vysunuté od osy koleje až o 50mm. Nátěr zábradlí je sešlý místy je postiženo korozí, madlo pravého zábradlí je mezi 7. a 8. sloupkem deformované směrem dolů. V místě napojení závěrné zídky na úložný práh přerovské opěry je podélná trhлина. Dle předběžného výpočtu nevyhoví napětí v základové spáře a základy bude pravděpodobně třeba zesílit.

Pokud budou výše zmíněné závady odstraněny, nosná konstrukce vyhoví přechodnosti traťové třídy D4/120.



Nový stav

Je navržena oprava mostu, zejména oprava hydroizolace a odvodnění NK mostu, výměna úložných prahů a závěrných zídek mostu. Výměna úložných prahů a závěrných zídek bude vyžadovat použití podpůrné konstrukce PIŽMO a zvednutí NK pomocí hydraulických zvedáků. Dle stavu po odkrytí kotevních ok prefabrikovaných konzol KO-1, je navrženo jejich zesílení. Dále bylo navrženo zhotovení nových říms křídel, sanace povrchů betonových částí mostu, nové zábradlí a kácení křovin a náletových stromů z násypu drážního tělesa.

Na základě výsledků diagnostického průzkumu bylo rozhodnuto, že stávající NK bude zachována i s konzolami KO-1. Bude tedy třeba provést nové úložné prahy a závěrné zídky. Proto bude NK dočasně zvednuta hydraulickými zvedáky na konstrukci PIŽMO. Bude provedena nová hydro izolace a odvodnění mostu a sanace všech povrchových částí stávajících betonových konstrukcí. Budou vybetonovány nové římsy křídel a osazeno nové zábradlí. V případě špatného stavu uchycení konzol KO-1 budou kotevní oka vystupující z nosníku KDP – 15 částečně obnažena, zesílena ocelovými příložkami a obnažená část znovu zakryta sanační zálivkou.

Z důvodu požadavku rozšíření VMP na 3,0 + rezerva budou na římsy NK i křídel přikotveny ocelové konzoly podpírající pochozí rošt a zábradlí. Pochozí rošt s římsami tedy budou sloužit jako drážní stezka. Vyložení konzol bude 0,4m. Na poradě bylo dohodnuto, že užité zatížení bude sníženo na hodnotu nižší oproti ČSN EN 1991-2. Použije se hodnota 3 kN/m^2 , která zcela odpovídá charakteru zatížení na tomto neveřejném chodníku. Takové snížení zatížení je dle článku 6.3.7 Zatížení neveřejných služebních chodníků z ČSN EN 1991-2 možné.

Návěstní lávky a krakorce rušené

SO 11–19–83	t.ú. Přerov – Dluhonice, návěstní lávka v km 185,535 – zrušení
SO 61–19–84	t.ú. Přerov – Prosenice, návěstní lávka v km 185,615 – zrušení
SO 61–19–85	t.ú. Přerov – Prosenice, návěstní lávka v km 186,729 – zrušení
SO 61–19–88	t.ú. Přerov – Prosenice, návěstní lávka v km 187,869 – zrušení
SO 61–19–90	t.ú. Přerov – Prosenice, návěstní lávka v km 188,928 – zrušení
SO 61–19–92	t.ú. Přerov – Prosenice, návěstní lávka v km 189,930 – zrušení

Technické řešení lávek:

Všechny lávky mají podobné technické řešení. Jsou provedeny jako prosté příhradové nosníky nebo příhradové nosníky s konzolou (v km 189,930 a v km 188,928). K hornímu příčníku bárek jsou hlavní nosníky upevněny pomocí šroubů s ložiskem z plechu. Lávky mají šířku 980 mm a podlaha je provedena z žebrovaného plechu na příčnicích z profilů U50. Mezi příčníky je provedeno zavětrování z úhelníků L50x50x5. Pevná bárka s uložením do kalicha z trubky TR 530 mm se zavětrováním z trubek TR 60,3. Kyvná bárka (rovněž s uložením do kalicha) je provedena z trubek TR 189 s diagonálami a svislicemi z trubek TR 60,3. Osová šířka bárek je 980 mm. Výstupy na lávky jsou řešeny pomocí žebříků z profilů U80 s košem z páskové oceli.

Demontáž lávek:

Dle předchozího bude provedena demontáž lávek následujícím způsobem: Po odstrojení kabelů a návěstidel se lávka upevní na běžný automobilní (nebo kolejový jeřáb), povolí se šrouby v ložiscích a lávka se snese na připravený vagón. Hmotnost lávky je cca 8 tun. Následně se úvazy provedou na jednotlivé bárky, které se odpálí autogénem u základové patky. V rámci prací na žel. spodku se odstraní betony obou bábek. Odstranění konstrukcí je možné provést pouze během krátkodobé kolejové a trakční výluky (cca 3 hodiny).



Návětní lávky a krakorce nové

SO 61-19-82	t.ú. Přerov - Prosenice, návětní krakorec v km 184,915
SO 61-19-83	t.ú. Přerov - Prosenice, návětní lávka v km 185,587

SO 61-19-86	t.ú. Přerov - Prosenice, návěsní lávka v km 186,667
SO 61-19-87	t.ú. Přerov - Prosenice, návěsní lávka v km 187,750
SO 61-19-89	t.ú. Přerov - Prosenice, návěsní lávka v km 188,770
SO 61-19-91	t.ú. Přerov - Prosenice, návěsní lávka v km 189,800
SO 11-19-81	t.ú. Přerov - Dluhonice, návěsní krakorec v km 184,903
SO 11-19-82	t.ú. Přerov - Dluhonice, návěsní krakorec v km 185,310 = 1,460
SO 12-19-81	Výhybna Dluhonice, návěsní lávka v km 186,420
SO 12-19-84	Výhybna Dluhonice, návěsní krakorec v km 187,323
SO 12-19-85	Výhybna Dluhonice, návěsní lávka v km 187,398

Objekty nových návěsních lávek a krakorců.

Všechny návěsní lávky a krakorce budou řešeny jako typové konstrukce dle typového podkladu. U všech objektů bude použit rozšířený koš pro návěstidlo pro snadnější přístup k čelním sklům návěstidel. Přivedení kabelů bude provedeno pomocí chrániček v základových patkách. Všechny konstrukce budou opatřeny zasíťováním jako ochrana před nebezpečným dotykovým napětím dle ČSN 736223. U všech konstrukcí bude mezi spodní hranou OK a horní hranou temene kolejnice 7500 mm.

B.2.6.7 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace) (D.E.1.6)

SO 61- 22- 01 t.ú. Přerov – Prosenice, Snesení VTL plynovodu v km 186,447

V rámci změny konstrukce žel. podjezdu dojde k odstranění nefunkční části vysokotlakého plynovodu DN 150 Přerov – Kopaniny III v úseku délky asi 20 m. Uvedený plynovod je majetkem RWE. VTL plynovod byl nahrazen STL plynovodem, který již neprochází podjezdem.

Rekapitulace technických parametrů :

Dopravované medium	žádné
Provozní přetlak	0
Profil plynovodu	DN 150
Délka rušeného úseku	20 m
Materiál plynovodu	ocel + asfalt

B.2.6.8 Pozemní komunikace (D.E.1.8)

SO 11-18-01 t.ú. Přerov - Dluhonice, nová komunikace k sil.nadjezdu v km 185,338 (vč.násypů)

Za zrušený úrovnový železniční přejezd v km 185,610 je navrženo nové mimoúrovňové křížení železniční tratě v km 185,338 silnicí S 8,5/50, což je o 2x0,50 m rozšířená kategorie S7,5/50 dle požadavku Magistrátu města Přerova s ohledem na větší intenzitu cyklistů na cyklistické trase 5042, která vede přes stávající železniční přejezd ze silnice III/01857 k areálu PRECHEZA a.s. a dále do Přerova.

Jedná se o místní komunikaci, která je na severní straně napojena na silnici III/01857, na jižní straně je napojena na stávající místní komunikaci.

Šířka živičné části komunikace je 7,5 m, nezpevněná krajnice má šířku 0,75 m resp. 1,50 m v úseku, kde je osazeno bezpečnostní zařízení, silniční svodidla.

Od místa kolmého napojení na silnici III/01857 z nové křižovatky tvaru „T“ se trasa pravostranným obloukem stáčí kolmo k železniční trati, kterou kříží mostním objektem. Za tímto křížením se dvěma protisměrnými oblouky s vloženou mezipřímou stáčí k stávající trase místní komunikace těsně za záložním vjezdem do areálu PRECHEZA a.s.. Na konci mezipřímé je na pravé straně v křižovatce tvaru „T“ připojena nová místní komunikace pro dopravní obsluhu území jižně od železniční tratě.

Délka trasy je 503,01 m, povrch živičný. Povrchové vody jsou odváděny do okolních terénů.

Spády podélného profilu jsou max. 6% pro eliminaci problémů u těžkých nákladních vozidel s hlukem a zplodinami.

**SO 11-18-02 t.ú. Přerov - Dluhonice, úprava komunikace po zrušení žel.
přejezdu, ev. km 185,610**

V místě zrušeného železničního přejezdu je navržena nová lávka pro cyklisty a pěší. Lávka je napojena na stávající pozemní komunikace novými propojovacími chodníky s živičným krytem.

Původní plochy pozemní komunikace, jejíž konstrukce byla odstraněna, budou opatřeny kulturní vrstvou zeminy v tl 150 mm a zatravněny.

**SO 12-18-01 Výhybna Dluhonice, úpravy komunikace po zrušení žel.
přejezdu, ev. km 186,124**

V místě zrušeného železničního přejezdu je navržena nová lávka pro cyklisty a pěší. Lávka je napojena na stávající pozemní komunikace novými propojovacími chodníky s povrchem z betonové zámkové dlažby.

Původní plochy pozemní komunikace, jejíž konstrukce byla odstraněna, budou opatřeny kulturní vrstvou zeminy v tl 150 mm a zatravněny.

**SO 12-18-02 Výhybna Dluhonice, úpravy komunikace k sil. nadjezdu v km
186,634**

Nový mostní objekt SO 12-19-04 Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634 nahrazuje stávající nevyhovující mostní objekt. Při demolici stávajícího silničního nadjezdu bude na severní straně zemní těleso zcela zrušeno, na jižní straně bude zrušeno částečně do úrovně nového příjezdu k výpravní budově.

S ohledem na polohu a niveletu nového mostního objektu je navržena směrová a výšková úprava stávající křižovatky na severní straně, na jižní straně rampa klesá ve směrovém oblouku a směrově a výškově se napojuje v místě nového příjezdu k výpravní budově na stávající komunikaci, která bude zejména šířkově upravena až za levostranný směrový oblouk. Na vnější straně levostranného oblouku je napojen příjezd k trafostanici. Za novým příjezdem k výpravní budově je umístěn přístupový chodník.

Celkové délka trasy je 398 m.

Hlavní trasa, větev křižovatky na severní straně, příjezd k výpravní budově a k trafostanici jsou navrženy s živičným krytem. Přístupový chodník s betonové zámkové dlažby.

SO 12-18-03 Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měnírně

Zrušením stávajících železničních přejezdů a silničního nadjezdu v Dluhonicích se změni dopravní obsluha území jižně od železniční tratě a to zejména areálu PRECHEZA a.s., měírny ČEZ, výpravní budovy Dluhonice a bytových objektů jižně od měírny ČEZ.

Pro dopravní obsluhu celého prostoru je navržena nová místní komunikace v kategorii S6,5/50, resp. S 4,0/30, která se napojuje na nové mimoúrovňové křížení v rámci SO 11-19-03 t.ú. Přerov - Dluhonice, silniční nadjezd v km 185,338 v jeho km 371,18 do křižovatky tvaru „T“. Z místa napojení levým směrovým obloukem podchází navrženou estakádu dálnice D1 a dvěma protisměrnými oblouky se přibližuje k železniční trati. V km 0,098 je na levé straně navržen nový příjezd k areálu PRECHEZA a.s. v kategorii S6,5/30. Na konci směrového oblouku před souběžným vedením s železniční tratí dochází ke změně kategorie S6,5 na S4,0

V navazujícím přímém úseku je osová vzdálenost krajní koleje a nové místní komunikace min. 6,50 m pro dostatečný prostor mezi sloupy trakčního vedení a betonovým svodidlem podél místní komunikace pro umístění kabelů sdělovacích a silových vedení. Souběžný úsek s tratí je v délce cca 310 m.

V tomto úseku je s ohledem na šířkové uspořádání a délku úseku vložena výhybna v délce 40 m.

V místě křížení s původním příjezdem k obytným domům je stávající příjezd přepojen na novou trasu.

Výškové vedení je ovlivněno zejména souběžným vedením s železniční tratí, kdy niveleta místní komunikace kopíruje niveletu železniční tratě a spád je méně než 0,3%. V ostatních částech trasy je niveleta přizpůsobena stávajícímu terénu v místě napojení u areálu měírny ČEZ.

Trasa v km 0,335 kříží vodní tok, v místě křížení bude osazen propustek jako součást zemního tělesa pozemní komunikace. Za tímto propustkem je trasa vedena souběžně s železniční tratí a pro zabránění zásahu do vodního toku je potřeba v úseku

0,470 - 0,760 na levé straně vybudovat opěrnou stěnu z drátokošů, které budou kotveny geomřížemi do zemního tělesa pozemní komunikace.

V těsném souběhu s železniční tratí bude za nezpevněnou krajnicí osazeno betonové svodidlo typu „NEW JERSEY“, na opěrných stěnách z drátokošů bude osazeno bezpečnostní záchytné zařízení – svodidlo.

Trasu kříží propustek pro odvodnění železniční tratě v km 0,364.

V místě nového napojení areálu PRECHEZA a.s. je navrženo propojení stávající místní komunikace, která bude z části demolována s napojením na lávku pro pěší. Trasa má charakter chodníku a kříží jak hlavní trasu, tak napojení areálu PRECHEZA a.s. a je s živičným povrchem.

B.2.6.9 Protihlukové objekty (D.E.1.10)



(Ilustrační foto)

SO 12-34-01 Výhybna Dluhonice, PHS

Novostavba protihlukové stěny je součástí rekonstrukce traťového úseku Dluhonice–Prosenice v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“. Potřeba výstavby protihlukové stěny vyplývá z výsledků aktualizace přehledové akustické studie vypracované firmou Ecological Consulting, a.s. z důvodu ochrany místní zástavby před nadměrným hlukem způsobeným železniční dopravou.

Stěna je navržena v celé délce jako jednostranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3 (zvuková pohltivost 8-11dB). Výška PHS je 3,5m nad TK (temenem kolejnice).

Stěna začíná v km 185,500 vpravo trati a pokračuje podél kolejiště vpravo a končí před propustkem SO 12-19-03 v km 186,434. Stěna podchází v km 185,571 pod lávkou pro pěší SO 11-19-04.1 a po přístupovou komunikaci k měnící v km 186,119 SO 12-19-07. Dále je stěna vedena přes propustky SO 12-19-01 a SO 12-19-02 v km 185,734 a 186,225. Celková rozvinutá délka stěny je 961 m.

Stěna bude tvořena ocelovými sloupky, panely budou jednostranně pohltivé. Soklový panel betonový. Stěna bude kotvena do železobetonových pilot. PHS bude ukolejněna a budou provedena opatření proti bludným proudům.

Únikové východy jsou navrženy dle platného předpisu SŽDC. Únikový východ je řešen překryvem protihlukových stěn. Na únikové východy navazuje úniková schodiště (dle místních podmínek a průběhu terénu).

SO 12-34-02 Výhybna Dluhonice, IPO

Realizace individuálních protihlukových opatření spočívá ve výměně stávajících nevyhovujících oken v obytných místnostech za okna zvukoizolační. Navržená nová okna musí splňovat třídu zvukové izolace dle ČSN 73 0532 TZI 5 (47 dB).



Výsledná výměna oken je navržena u tří objektů v celkovém rozsahu 29 oken. Jedná se o byty umístěné ve výpravní budově, v sousedním domku a bytovém domu (4bj). Výsledný návrh protihlukových opatření (výměna oken) počítá s celkovou výměnou oken zasažených fasád s přihlédnutím k zachování jednotného vzhledu stávajících objektů.



SO 19-34-01 t.ú. Dluhonice – Prosenice, PHS v km 2,496 – 4,747 vlevo

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), z estetických důvodů a v závislosti na požadavcích bude část stěny na mostě prosklená (odrazivá). Výška PHS se pohybuje od 2,0m – 3,5m nad TK (temenem kolejnice).

Stěna začíná v km 2,496 vlevo trati před mostem v km 3,084 a pokračuje podél kolejiště vlevo až do km 4,747. Stěna přechází v km 3,084 přes železobetonový most SO 61-19-05, kde bude kotvena na novou římsu mostu a dále po římse mostní konstrukce železničního mostu SO 61-19-104 v km 185,687 (podchod cyklostezky) pro vytvoření cyklostezky po trati.

PHS je od začátku do km 3,458 výšky 3,5m nad TK potom se její výška snižuje až na 2,0m nad TK do 3,638 km. Od tohoto kilometru je výška konstantní a to 2m nad TK. Celková rozvinutá délka stěny je 1865 m, z toho prosklená část na mostních konstrukcích 38,5 m.

Stěna bude tvořena ocelovými sloupky, panely budou oboustranně pohltivé, část stěny bude prosklená. Soklový panel betonový, na mostě absorpční - hliníkový. PHS bude ukolejněna a budou provedena opatření proti bludným proudům. Stěna bude na straně odvrácené od kolejiště osázena popínavými rostlinami.

Únikové východy jsou navrženy dle platného předpisu SŽDC. Únikový východ je řešen překryvem protihlukových stěn. Na únikové východy navazuje úniková schodiště (dle místních podmínek a průběhu terénu).

SO 19-34-02 t.ú. Dluhonice – Prosenice, PHS v km 5,201 – 5,581 vpravo

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), z estetických důvodů a v závislosti na požadavcích bude část stěny na mostě prosklená (odrazivá). Výška PHS se pohybuje 3,5m nad TK (temenem kolejnice).

Stěna začíná v km 5,201 vpravo trati podél obytné části – Lýsky. Poloha konstrukce PHS je na svahu podél koleje 2s v osové vzdálenosti 3,6m. PHS končí v km 5,581. Celková rozvinutá délka stěny je 390 m, z toho prosklená část na mostní konstrukci 20 m.

Stěna bude tvořena ocelovými sloupky, panely budou oboustranně pohltivé, část stěny bude prosklená. PHS bude ukolejněna a budou provedena opatření proti bludným proudům.

Stěna bude na straně odvrácené od kolejiště osázena popínavými rostlinami.. Únikové východy jsou navrženy dle platného předpisu SŽDC. Únikový východ je řešen překryvem protihlukových stěn. Na únikový východ navazuje únikové terénní schodiště.

SO 61-34-01 t.ú. Přerov – Prosenice, PHS v km 185,373 – 186,021 vpravo

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), z estetických důvodů a v závislosti na požadavcích bude část stěny na mostě prosklená (odrazivá). Výška PHS se pohybuje 3,5m nad TK (temenem kolejnice).

Stěna začíná v km 185,373 vpravo trati podél obytné části – ul. Lipnická a Sokolská. Poloha konstrukce PHS je na svahu podél koleje 1s v osové vzdálenosti 3,6m. PHS končí v km 186,021.

Stěna přechází v km 185,658 přes železobetonový most SO 61-19-05, kde bude kotvena na novou římsu mostu a dále po římse mostní konstrukce železničního mostu SO 61-19-104 v km 185,687 (podchod cyklostezky) pro vytvoření cyklostezky po trati. Celková rozvinutá délka stěny je 673m, z toho prosklená část na mostní konstrukci 38 m.

Stěna bude tvořena ocelovými sloupky, panely budou oboustranně pohltivé, část stěny bude prosklená. PHS bude ukolejněna a budou provedena opatření proti bludným proudům.

Stěna bude na straně odvrácené od kolejiště osázena popínavými rostlinami. Únikové východy jsou navrženy dle platného předpisu SŽDC. Únikový východ je řešen překryvem protihlukových stěn. Na únikový východ navazují úniková terénní schodiště.

B.2.6.10 Pozemní stavební objekty (D.E.2)

SO 12-15-01 Výhybna Dluhonice, stavební úpravy ve výpravní budově

Popis stávajícího stavu:

Ve výhybně Dluhonice je stávající dvoupodlažní výpravní budova. Vlastníkem budovy je ČD a.s.. V prostorech využívaných SŽDC s.o. jsou umístěny dopravní kancelář, zázemí dopravní kanceláře, stavební ústředna, zázemí stavební ústředny a sdělovací místnost. V části výpravní budovy je prostor využívaný udržujícími pracovníky správy tratí (šatna, kancelář, soc.zázemí) a ve zbývající části budovy jsou byty (7 ks) ve správě ČD a.s..

Návrh řešení:

- *Stavebně technické řešení:*

Ve výhybně Dluhonice budou ve výpravní budově provedeny stavební úpravy vynucené umístěním nové technologie. Nová technologie stavební ústředny bude osazena do části stávající místnosti stavební ústředny. Ve zbývající části budou za novou dělicí příčkou umístěny náhradní zdroje. V uvolněném prostoru sociálního zázemí udržujících pracovníků správy tratí bude situována rozvodna NN a místnost kompenzace. Šatna a kancelář udržujících pracovníků správy tratí v přízemním

přístavku výpravní budovy nebude využívána. Do stávající sdělovací místnosti bude doplněno nové technologické zařízení. Ve stávající dopravní kanceláři bude osazeno nové řídicí pracoviště.



Stavební úpravy budou obnášet opravu podlah a stěn, vybourání potřebných prostupů stěnami a stropy pro kabely, vybudování potřebných podlahových kanálků, zřízení nových dveřních otvorů a zazdění nepotřebných otvorů. Stropní konstrukce pod místností s náhradními zdroji bude z důvodu zajištění požadované únosnosti podchycena ocelovými nosníky. Staticky porušený přístavek ke stavědlové ústředně bude odbourán, stejně tak přístupová rampa u kolejiště, která brání provedení nové kabelové trasy. Obvodový plášť bude po odbourání těchto konstrukcí sanován a vzhledově navázán na okolní fasádu. Vstup do dopravní kanceláře bude zajištěn novým ocelovým schodištěm.

- *Chlazení:*

U objektu je požadováno klimatizovat místností s technologií – stavědlová ústředna, náhradních zdrojů, sdělovací místnost, místnost s tlumivkou a dopravní kanceláře kancelář. Venkovní jednotky jsou umístěny na střeše objektu.

Technické parametry

- Stavědlová ústředna	3 ks	el. příkon	1,66 kW , chladicí výkon	5,0 kW.
- Náhradní zdroj	1 ks	el. příkon	1,66 kW , chladicí výkon	5,0 kW.
- Dopravní kancelář	1 ks	el. příkon	1,66 kW , chladicí výkon	5,0 kW.
- Sdělovací místnost	1 ks	el. příkon	0,61 kW , chladicí výkon	3,0 kW.
- Tlumivka	1 ks	el. příkon	0,61 kW , chladicí výkon	3,0 kW.

- *Vzduchotechnika:*

VZT soustava zajišťuje provětrávání místností rozvodna NN a místností zdrojů / bez okenních otvorů / zejména v době pobytu osob při vykonávání servisní činnosti.

Přívod vzduchu je prostřednictvím krátkého potrubí nad podlahou jehož součástí je kazetový filtr, pro zamezení prašnosti v místnosti.

Technické parametry

- provětrání prostor s technologií /rozvodna NN, místnost zdrojů/ 1-2 x hod

- *Elektroinstalace:*

Jedná se o světelnou a zásuvkovou instalaci ve stavebně upravovaných prostorech, připojení vzduchotechniky, klimatizace a el. přímotopných konvektorů.

Rozvodná soustava: 3PEN, AC,400/230V, TNS

- *Způsob napojení:*

V objektu v přízemí vznikne samostatná místnost pro rozvodnu NN a náhradní zdroj. V rozvodně bude osazen rozvaděč RH a RZS. V rozvaděčích jsou připraveny přes podružné elektroměry měřené vývody pro napojení jednotlivých podružných rozvaděčů. Rozvodna nn, místnost náhradního zdroje a hlavní rozvaděče vč. připojení náhradního zdroje jsou předmětem samostatného objektu.

- *Údaje o instalovaných výkonech :*

Nezajištěná síť z jedné přípojky NN (podružné rozvaděče označené R*):

Pi = 50,0 kW
Soudobost 0,8
Pp = 40,0 kW

Zajištěná síť z přípojky NN a záložního zdroje (dieselagregát) -podružné rozvaděče označené RZS* :

Pi = 15,0 kW
Soudobost 1
Pp = 15,0 kW

Předpokládaná roční spotřeba : 209 420 kWh/rok

Uvedená spotřeba je pouze orientační. Je závislá na provozních hodinách připojených el. spotřebičů a způsobu jejich provozování.

Z nového rozvaděče RH v rozvodně budou připraveny vývody pro napojení nových a stávajících rozvaděčů.

Ochrana před bleskem: zůstává stávající, pouze se doplní tak, aby odpovídala požadavků současně platné ČSN.

SO 12-15-02 Výhybna Dluhonice, objekt trafostanice

Popis stávajícího stavu:

Ve výhybně Dluhonice je stávající přízemní zděná rozvodna 6 kV o rozměrech 8,8 x 9 m a výšce 4,1m. Budova prostorově nevyhovuje nově osazované silnoproudé technologii a je ve špatném technickém stavu. Bude proto demolována.



Návrh řešení:

Ve výhybně Dluhonice bude pro umístění nové silnoproudé technologie vybudován v místě stávající rozvodny 6 kV nový objekt trafostanice. Dispoziční uspořádání vyplývá z požadavků osazované technologie. V přízemním objektu budou umístěny stání transformátorů, rozvodna VN a NN, místnost kompenzace, sdělovací místnost a příruční sklad.

- Stavebně technické řešení:

Objekt trafostanice bude tvořen zatepleným prefabrikovaným železobetonovým objektem o půdorysných rozměrech 13,5 x 9,4 m a výšce hřebenu 5,54 m nad terénem.

Zastavěná plocha: 127,0 m²

Obestavěný prostor: 659,5 m³

Objekt bude složen z prefabrikovaných prostorových buněk z železobetonu a sedlové dřevěné střechy s krytinou z falcovaného poplastovaného plechu.. Do pláště buněk jsou zabudovány přístupové dveře, ventilační elementy a stavební prvky pro napojení vnějšího uzemnění a vnější kabeláže. Objekt bude zateplen.

Pro možný vstup kabelů bude objekt částečně zapuštěn. V této části budou osazeny průchodky pro přívodní kabely a uzemnění. Průchodky budou po protažení kabelů protipožárně a vodotěsně utěsněny ucpávkami. Založení objektu je na betonových pasech a na šterkovém polštáři. Všechny části spodní stavby (vany, stěny) budou opatřeny hydroizolačními asfaltovými modifikovanými stěrkami, které ochrání konstrukce jak proti vodě, tak vytvoří pasivní ochranu proti bludným proudům.

Dešťová voda ze střechy bude svedena do přilehlého odvodňovacího příkopu.

- Chlazení:

U objektu je požadováno klimatizovat místností s technologií – sdělovací místnost, místnost s tlumivkou / kompenzace –filtrace/ . Klimatizace v uvedených místnostech bude zajištěna prostřednictvím sestavy jedné vnitřní jednotky – nástěnné provedení a jedné jednotky venkovní. Umístění jednotek je navrženo, tak, aby nebyla chlazením přímo ovlivněna některá část technologie.

Technické parametry

Kompenzace- filtrace /tlumivka/

1 ks el. příkon klim jednotku 0,61 kW , chladicí výkon 3,0 kW.

Sdělovací místnost

1 ks el. příkon klim jednotku 0,61 kW , chladicí výkon 3,0 kW.

- Vzduchotechnika:

VZT soustava bude zajišťovat nucenou výměnu vzduchu – provětrání v objektu trafostanice a odvedení tepelné energie z instalované technologie. Technologický objekt je projektován pro bezobslužný provoz. Obsluha zde bude vykonávat pravidelné kontroly zařízení a servisní činnost. Je požadováno v zimní období temperování vnitřních prostor – řešeno el. topidly jež jsou součástí PD elektro.

Rozvodny NN, VN a kompenzace 6 kW budou odvětrávány – nuceným odvodem vzduchu mimo místnosti pomocí trubních ventilátorových jednotek.

Technické parametry

- technologie	dle tepelných zisků
- provětrání prostor s technologií (rozvodna NN, VN)	1-2 x hod
- odvod tepelných zisků od technologie	
- kompenzace 6kW - tlumivka	5 kW

- Elektroinstalace:

Jedná se o světelnou a zásuvkovou instalaci, připojení vzduchotechniky, el. přímotopných konvektorů , hromosvod a uzemnění.

Rozvodná soustava: 3NPE , AC,400/230V, TNS

V rozvodně NN, v rozvaděči je připraven vývod kabelem CYKY 5x6 mm² pro připojení rozvaděče vlastní spotřeby a druhý vývod pro napojení rozvaděče pro sdělovací místnost. Z rozvaděčů je napojena elektroinstalace příslušné části trafostanice.

Údaje o instalovaných výkonech:

Pi = 18,05 kW

Soudobost 0,9

Pp = 16,245 kW

Instalované spotřebiče:

osvětlení	2,3 kW
zásuvky	3,0 kW
vzduchotechnika	1,5 kW
klimatizace	3,0 kW
el.temperování	6,25 kW
sděl. zařízení	2,0 kW

- Ochrana před bleskem :

Objekt bude chráněn proti atmosférickému přepětí souborem opatření :

- vnější ochranou dle třídy LPS II
- uzemňovací soustavou

- Vnější ochrana před bleskem :

Na střeše je navržena jímací soustava vodičem FeZn 8 na podpěrkách metodou ochranného úhlu .

Jímací vedení bude pomocí svodů spojeno s uzemněním. Vnější ochrana je navržena dle ČSN EN 62 305-3 ed. 2 v provedení LPS ve třídě II. Na objektu trafostanice bude provedeno 5 svodů hromosvodu, spojeným s uzemněním.

B.2.6.11 Trakční vedení (D.E.3.1)

Popis stávajícího stavu:

Trakční vedení v žst. Přerov bylo realizováno v roce 2014 v rámci předchozí stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 1.stavba“. Nové trakční vedení v žst. Přerov bylo realizováno podle nové vzorové sestavy „J“, platné pro elektrizaci tratí SŽDC s.o. do 160 km.h⁻¹ , včetně všech dodatků. Na nové trakční vedení provedené v rámci výše uvedené stavby navazují stávající úseky trakčního vedení Přerov – Dluhonice a Přerov – Prosenice. Místa těchto navázání jsou v nových elektrických děleních žst. Přerov. Výhybna Dluhonice a úsek Dluhonice – Prosenice jsou stávající a pro jejich zatrolejování bylo použito tehdejší sestavy „J“ platné pro elektrizaci tratí stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV.

Trakční vedení bylo převážně zavěšeno na lanových převěsech, částečně na šikmých izolovaných konzolách. Z důvodu výměn stupňových výhybek za výhybky poměrové a nároků na dotrolejování dalších kolejí prošlo trakční vedení několika rekonstrukcemi, kdy bylo provedeno převěšování nosných lan a trolejí na nosné brány.

Lze konstatovat, že stávající trakční vedení ve výše uvedených traťových úsecích a výhybně Dluhonice je po téměř 60-ti letém provozu na hranici životnosti. Původní stávající podpěry jsou již silně zkorodované a není zaručena jejich statická únosnost. Rovněž stávající trolejový drát hlavních i předjízdnych kolejí je již na normové hranici.

Návrh řešení:

Celý rekonstruovaný úsek je elektrizován stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV DC IT. Pro nové trakční vedení bude použita konstrukční typová sestava, označená „J - 3 kV“, včetně doplňků jednotlivých funkčních souborů zpracovaných do doby zpracování realizační dokumentace.



Koncepce návrhu TV je řešena v návaznosti na energetické výpočty a požadavky parametrů TSI, EN a kodexů UIC.

Trakční vedení po dokončení stavby musí splňovat požadavky „Zásad modernizace a optimalizace vybrané sítě České republiky“ - Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 (č.j. 3790/05-OP) a musí být v souladu s mezinárodními normami a doporučeními EN, IEC a ČSN.

Veškeré zásahy do stávajícího TV a návrh nového TV musí splňovat požadavky základních norem: EN ČSN 50119 ed.2, ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení.

Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP), kapitola 31 Trakční vedení a platných TSI subsystém „Energie.

Trakční vedení (TV) bude navrženo podle následujících zásad:

- Vzdálenost líců podpěr TV na vnější straně kolejí musí být dodržena 3000 mm + delta (přídavek na rozšíření průjezdného průřezu v oblouku)
- Vzdálenost elektrického dělení od jazyka první a poslední výhybky železniční stanice musí být minimálně 50 m
- Vzdálenost živých částí trakčního vedení od ostatních objektů v celém rozsahu optimalizovaného traťového úseku musí být dodržena bez výjimek z uvedených ČSN
- V místech, kde nelze dosáhnout nebo nelze provést ochranu před dotykem živých částí TV předepsanou vzdáleností, je nutné provést jiným způsobem, například zábranou.
- Umístění podpěr TV na výměnách tak, aby byla zajištěna správná sjízdnost troleje.
- Podpěry individuální nebo nosné brány.
- Základy monolitické podle typových podkladů
- Výstavba nových trakčních podpěr se předpokládá do vzdálenosti 5 m od osy krajní koleje, převážně na pozemku SŽDC s.o., ČD, a.s.
- Jako nové podpěry TV budou použity stožáry patkového provedení pro upevnění na svorníky, a to typu TS, TBS, 2TBS (ocelové trubkové) a BP (ocelové příhradové), v traťových úsecích budou použity ocelové typu TS nebo DS.
- Projektová dokumentace bude zpracována na nový stav kolejiště. Trakční vedení bude konstruováno pro maximální rychlost v hlavních dopravních kolejích 160 km/hod.
- Rozpětí mezi novými trakčními stožáry jsou navržena podle doplňku vzorových sestav pro sílu větru 27,5 m/s, s mezní hodnotou rozpětí 65 m, které je určeno typovou sestavou jako maximální.
- Nové trolejové vedení bude navrženo podle vzorové sestavy „J“ pro stejnosměrnou proudovou soustavu 3kV DC IT.
- Základní výška trolejového drátu je stanovena na 5.500 mm nad TK.
- Uvažuje se s montážní výškou trolejového drátu 5600 mm nad TK

- Závěsy TV budou na šikmých izolovaných konzolách nebo na svislých izolovaných konzolách.
- Vzdálenost živých částí trakčního vedení od ostatních objektů v celém rozsahu optimalizovaného traťového úseku musí být dodržena bez výjimek z uvedených ČSN
- V místech, kde nelze dosáhnout nebo nelze provést ochranu před dotykem živých částí TV předepsanou vzdáleností, je nutné provést jiným způsobem, například zábranou
- Systémy TV budou kompenzovány při zásadě plné kompenzace pro hlavní a předjízdne dopravní koleje. Hlavní koleje budou trolejované svislou řetězovkou, plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 15 kN s přídatnými lany. Průřezy vodičů jsou pro trolejový drát 150 mm² Cu a nosné lano 120 mm² Cu.
- Zesilovací vedení bude navrženo průřezu 1x 120 mm² Cu pro každou hlavní kolej.
- Vedlejší koleje a spojky mezi hlavními kolejemi budou trolejované svislou řetězovkou plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 10 kN. Průřezy vodičů vedlejších systémů jsou trolejový drát 100 mm² Cu a nosné lano 50 mm² Bz.
- Nástavky troleje ke kotvení a pevné body budou provedené lanem 50 mm² nerez.
- Napínání trolejového drátu a nosného lana – oddělené
- V hlavních sestavách bude navrženo kotvení v poměru 1:3 pomocí ozubeného kola s rohatkou nebo v poměru 1:2 pomocí kladkostroje.
- Ve vedlejších sestavách bude navrženo kotvení v poměru 1:2 pomocí kladkostroje.
- Izolátory v šikmých a svislých konzolách, v příčných a podélných polích a napájecích převěsech budou navrženy na izolační hladinu 25kV. Toto řešení je v souladu s výhledovou možností přechodu ze stejnosměrné trakční soustavy 3kV DC na střídavou soustavu 25 kV AC.

B.2.6.12 Elektrický ohřev výměn (D.E.3.4)

Stávající stav:

Elektrický ohřev výměn ve výhybně Dluhonice je napájen z rozvodu nn napájeného z trafostanice pro EOv 250kVA 22/0,4kV.

Navržené řešení:

Úkolem navrhovaného zařízení je elektrický ohřev motoricky ovládaných výměn ve výhybně Dluhonice v zimním období, kdy dochází vlivem snížené teploty a sněhových srážek ke zhoršené funkci výhybek, což je nežádoucí stav z hlediska bezpečnosti

železničního provozu. Podle požadavku dopravního technologa budou ohřívány výhybky v kolejích hlavních, předjízdňových a ty, které jsou důležité pro provoz v žst. a výhybně.

Elektrický ohřev výměn ve výhybně Dluhonice bude napájen z rozvodu nn napájeného z nové trafostanice 400kVA 22/0,4kV, sloužící jen pro napájení EOv. Bude nově napojeno pět nových rozvaděčů R-EOv na obou zhlavích. Z rozvaděčů R-EOv budou přes proudové chrániče napojeny topné tyče výhybek.

Ovládání ohřevu výměn bude přednostně automaticky od sněhových čidel jednotlivých rozvaděčů R-EOv.

B.2.6.13 Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOO (D.E.3.6)

Stávající stav:

Ve výhybně Dluhonice je stávající osvětlení provedeno pomocí 97ks výbojkových svítidel umístěných na stožárech typu JŽ.

Stávající kabelové vedení 6kV pro napájení technologie zab.zař. je provedeno Al kabely. Technický stav kabelů je na konci životnosti a odpovídá době poklady.

Ovládací panely pro DOÚO je umístěn v dopravní kanceláři společně s ovládacími panely pro EOv a osvětlení výhybny.

Navržené řešení:

Venkovní osvětlení:

S ohledem na rozsah kolejových úprav a fyzický stav stávající osvětlovací soustavy je ve výhybně Dluhonice navrženo nové osvětlení výhybny. Rozsah osvětlení byl odsouhlasen na výrobních poradách.

Nové osvětlení bude dle dohody s budoucím správcem provedeno pomocí osvětlovacích věží 20m a přístupová cesta na zhlaví bude nasvětlena svítidly LED na PTV podél koleje č.3.

Na osvětlovacích věžích budou použita LED svítidla. Dle světelnětechnického výpočtu je potřeba pro osvětlení výhybny 24ks osvětlovacích věží.

Napájení nového osvětlení bude z nového rozvaděče osvětlení napájeného z nové trafostanice 160kVA. Ovládání osvětlení bude začleněno do DDTS ŽDC.

Součástí tohoto SO jsou veškeré demontáže stávající osvětlovací soustavy.

Osvětlení podjezdu v km 185,657 bude řešeno jako samostatný stavební objekt. Stávající osvětlení podjezdu bude v průběhu stavby demontováno a nahrazeno osvětlením novým (v rozsahu rekonstruované části mostu). Nové osvětlení podjezdu bude začleněno do stávajícího VO a bude provedeno v duchu stávajícího osvětlení, dle podmínek správce VO města Přerova a také v souladu s požadavky ČSN na osvětlení komunikací pro pěší.

Dálkové ovládání úsekových odpojovačů:

Dálkové ovládání úsekových odpojovačů ve výhybně Dluhonice bude realizováno kompletně nově. Nové ovládací pulty budou umístěny v rozvodně nn v nové technologické budově v Dluhonicích. K ovládání odpojovačů budou použity dvě ovládací skříně (každá pro ovládání 16-ti odpojovačů) s optickým oddělením.

V prostoru „Dluhonické spojky“ budou umístěny 4ks odpojovačů. Další ch 7ks odpojovačů jsou umístěny na přerovském zhlaví výhybny Dluhonice. U výpravní budovy bude umístěno 8ks odpojovačů. Na olomouckém zhlaví pak bude umístěno 5ks odpojovačů.

Kabely pro ovládání nových úsekových odpojovačů budou ukládány převážně ve společných kabelových trasách a v Přerově v kabelovou, v samostatné trase pak k trakčním stožárům, na nichž budou jednotlivé pohony odpojovačů umístěny.

Kabelové přípojky a kabelová vedení ve stanicích:

Součástí nových kabelových rozvodů nn ve výhybně Dluhonice budou nové přípojky pro rozvodu nn ve výpravní budově v Dluhonicích. Dalšími přípojkami, budovanými pro potřebu stavby budou přípojky pro provizorní zabezpečovací traťová zařízení napojená z nejbližší kabelové skříně nebo rozvaděče nejbližšího objektu. Kontejnery PZZ se napojí z rozvodu zajištěné sítě z nejbližší STS 6kV.

Napojení prostoru stavby je v současnosti provedeno samostatnými přípojkami 22kV z rozvodné sítě ČEZ Distribuce, a.s. k trafostanicím 22/0,4kV 400kVA pro zařízení EO V a 160kVA pro ostatní el. zařízení výhybny.

Přeložky kabelových vedení vn a nn:

Při sanačních pracích v kolejišti a výstavbě nových objektů, jako jsou kabelovod nebo protihlukové stěny, aj., dojde ke kolizi se stávajícími kabelovými rozvody, důležitými pro provoz výhybny Dluhonice. Tyto kabely (DOÚO, ovládací, napájecí nn i vn) je nutno přeložit do nových tras vedených v bezpečné hloubce nebo mimo dosah stavebních činností. Totéž platí pro prostor výstavby nových objektů, prostorů obou zhlaví a kabelů uložených na mostech a propustcích, které budou v rámci této stavby rekonstruovány.

B.2.6.14 Ukolejnění (D.E.3.7)

Stávající stav:

Stávající úseky trakčního vedení Přerov – Dluhonice a Přerov – Prosenice, výhybna Dluhonice a úsek Dluhonice – Prosenice jsou stávající a stav ukolejnění těchto úseků odpovídá délce provozování výše uvedených traťových úseků a výhybny cca 60 let. Podpěry jsou buď samostatně ukolejněny přes průrazku, nebo jsou pospojovány uvolňovacím lanem a připojeny přes průrazku a stykový transformátor ke kolejnici.

Navržené řešení:

Uvažované řešení rekonstrukce TV počítá s kompletní výměnnou trakčních podpěr v uvedených lokalitách. Stavební objekty řeš ukolejnění trakčních podpěr a ostatních

kovových konstrukcí v rozsahu elektrizace. Provedení bude v souladu s požadavky ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 341530 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek, v odůvodněných případech skupinové ukolejnění pomocí ukolejňovacího lana.

B.2.6.15 Vnější uzemnění (D.E.3.8)

Stávající stav:

Stávající stožárové trafostanice 22/0,4kV mají vybudováno stávající uzemnění. Z důvodu vybudování nového technologického objektu v místě umístění stávající STS 6kV, dojde k demontáži stávající trafostanice a ke zrušení stávajících uzemnění.

Navržené řešení:

U nového technologického objektu, jehož součástí jsou dvě stání transformátorů 22/0,4kV, rozvodna VN, jedno stání transformátoru 6/0,4kV a rozvodna NN bude vybudováno nové uzemnění. Uzemnění bude provedeno zemnicími pásky FeZn a doplněny zemnicími tyčemi. Uzemnění bude uloženo v základech technologického objektu a v zemi v jeho okolí tak, aby tvořilo ekvipotencionální prahy kolem trafostanic, rozvodu VN a vstupů do rozvodny NN.

Uzemnění provizorní kioskové trafostanice bude provedeno zemnicími pásky FeZn a doplněny zemnicími tyčemi. Uzemnění bude uloženo v zemi v okolí kiosku tak, aby tvořilo ekvipotencionální prahy kolem trafostanice.

B.2.6.16 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních (D.E.3.9.1)

Stávající stav:

V území dotčeném stavbou se nachází stávající kabelové vedení vn 22kV a nn 0,4kV. Dále se v dotčeném území vyskytují venkovní vedení vn 22kV. Kromě jednoho kabelu (není znám správce) jsou všechny kabelová a venkovní vedení ve správě ČEZ Distribuce a.s.

Navržené řešení:

V místech výstavby nového kolejiště, nových mostních konstrukcí, trakčního vedení nebo silničních komunikací jsou navrženy přeložky kabelového vedení 22kV, 0,4 kV. Přeložky budou provedeny v předstihu před zahájením stavby.

Dále je nutné z důvodu napojení trafostanice SŽDC realizovat změnu připojení (přeložku). Nová trafostanice bude umístěna v novém technologickém objektu, který bude umístěn v místě stávající STS6kV.

Přeložky kabelů vn a nn vedení, jež jsou v majetku ČEZ Distribuce a.s. bude realizovat ČEZ Distribuce a.s. Přeložku může realizovat pouze provozovatel (vlastník energetického zařízení) na náklady toho, kdo přeložku vyvolal.

B.2.6.17 Přeložky sdělovacích vedení jiných správců (D.E.3.9.2)

Stávající stav

Kabely ČD Telematika, a.s., CETIN a.s., T-Mobile Czech Republic a.s. kříží železniční dopravní cestu v úseku žst. Přerov - výhybna Dluhonice, respektive žst. Přerov - žst. Prosenice a výhybna Dluhonice – žst. Prosenice.. Nejsou známy přesné hloubky uložení sdělovacích kabelů pod tratí. Sdělovací kabely, které kříží drážní těleso jsou jak metalické tak i optické.

Nový stav

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení sdělovacích kabelů, proto budou kabelové trasy Českého Telecomu řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku.

Tabulka křížení stávajících inž. sítí s tratí Přerov – Brodek u Přerova

Km	Druh křížení
183,955	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
183,957	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,050	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh optického kabelu
184,050	ČEZ ICT Services, a.s. – komunikační vedení
184,061	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
184,061	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
184,069	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,305	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,378	CETIN a.s.- sdělovací kabely-radiové sítě
184,504	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
184,522	CETIN a.s.– sdělovací kabely-neprovozované sítě
185,596	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
186,118	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,691	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
186,733	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,754	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
187,835	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu

Tabulka křížení stávajících inž. sítí s tratí Přerov – Prosenice

Km	Druh křížení
184,320	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,368	CETIN a.s.- sdělovací kabely-radiové sítě
184,523	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,551	CETIN a.s.– sdělovací kabely-neprovozované sítě

184,644	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,850	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
185,021	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,407	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,587	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,594	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,699	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
185,710	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
185,794	T-Mobile Czech Republic a.s. – optická kabelová trasa
186,717	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,718	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,736	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
188,180	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh optického kabelu

Tabulka křížení stávajících inž. sítí s tratí Brodek u Přerova – Prosenice

Km	Druh křížení
1,926	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
2,253	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
2,408	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
4,127	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
4,726	T-Mobile Czech Republic a.s. – optická kabelová trasa

B.2.7 Technická a technologická zařízení. Zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií

Dokumentace řeší liniovou, železniční, dopravní stavbu. Technologická zařízení jsou popsána podrobně výše v částech D.D.1, D.D.2 a D.D.3, které řeší železniční zabezpečovací, železniční sdělovací zařízení a silnoproudou technologii. Z důvodu charakteru stavby a jejího provozu nejsou potřeba další média.

B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29.6.2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru a předpisu SŽDC Ob14 pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Pro pozemní stavební objekty SO 12-15-01 a SO 12-15-02 bude v dalším stupni dokumentace zpracováno samostatné Požárně bezpečnostní řešení.

Posouzení technických podmínek požární ochrany

Cílem stavby je uvést zbývající, nemodernizované části traťových úseků, které jsou součástí tranzitních železničních koridorů do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům SŽDC pro vybrané železniční síť ČR a interoperabilitě transevropského železničního systému.

Stavbou dojde krom hlavních kolejových úprav k rekonstrukci a modernizaci souvisejících zařízení, jako je zabezpečovací zařízení, dispečerská řídicí technika, energetické zařízení, stavební objekty trakce, pozemní objekty, mostních objektů a propustků, inženýrských sítí a dílčích rekonstrukcí komunikací.

Stavba probíhá na stávajícím drážním tělese a v ochranném pásmu dráhy, kopíruje stávající trasu kolejiště a jen v nejnutnějších případech zasahuje mimo stávající těleso dráhy (nová komunikace k silničnímu nadjezdu v km 185,338; kabelové trasy).

Stavbou se mění možnosti příjezdu do prostoru mezi řekou Bečvou a tělesem dráhy. Z důvodu bezpečnosti provozu se ruší vícekolejné přejezdy v ev.km 185,610 a 186,124 (t.ú. Přerov- Dluhonice), které budou nahrazeny v místech přechodů lávkami pro pěší. Automobilová doprava z prostoru mezi řekou Bečvou a tělesem dráhy vedena přes koleje nově budovaným silničním nadjezdem v km 185,338 u obce Dluhonice. Doprava bude vedena novou dvoupruhovou komunikací na stávající komunikaci v ulici Předmostská. Nově budovaná místní komunikace začíná u výhybny Dluhonice (km cca 186,800 a je vedena podél kolejiště přes nově budovaný silniční nadjezd v km 185,338 na silnici v ulici Předmostská. Komunikace má z důvodu úzkého pozemku v nejužším místě šířku 3,0m. Na komunikaci je vybudována výhybna. Ostatní příjezdy jsou stávající.

V prostoru Dluhonic bude vybudována protihluková stěna o celkové délce cca 1km.

Ve výhybně Dluhonicích budou ve stávajících obytných prostorách objektů parc. č. 1104, 1105 a 1106 vyměněna stávající nevyhovující okna za okna protihluková. Jedná se o okna v obytných místnostech orientovaných ke kolejišti, případně kolmo ke kolejišti (boční fasády).

Okna budou osazována do stávajících otvorů. Z hlediska požární ochrany se jedná dle ČSN 73 0834 o změnu stavby sk. I bez požadavků na další úpravy.

Ve stávající VB Dluhonice bude provedena rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení. Technologie bude umístěna ve stávajících rekonstruovaných prostorách. V budově bude rovněž nově umístěna rozvodna NN, stávající dopravní kancelář bude upravena. V dotčených místnostech budou provedeny nově rozvody NN, budou vyspraveny povrchy včetně nášlapných vrstev podlah. Budou upraveny vstupy do budovy. Ve stavědlové ústředně a místnosti náhradních zdrojů bude instalováno ASHS.

Jako samostatný montovaný objekt bude v prostoru výhybny Dluhonice osazen přízemní železobetonový objekt pro osazení trafostanice 22/04kV.

Odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor

Stavba je z velké části dopravní a liniová (koleje, mosty, inženýrské sítě, technologie). Odstupové vzdálenosti místností stávající výpravní budovy výhybny Dluhonice se nemění. U místností se dle ČSN 73 0834 čl. 3.2 nebude měnit účel užívání prostoru. Případně měněné výplně otvorů budou osazovány do stávajících otvorů, nebo budou osazeny požárním uzávěrem (montážní otvor stavebního ústředí).

Požárně nebezpečný prostor nově budované trafostanice 22/04kV Dluhonice (SO 12-15-02) bude podrobně posouzen v dalším stupni dokumentace na základě podrobného výpočtu požárního zatížení a stavebního návrhu rekonstrukce objektu. Posuzovaný technologický objekt je navrhovaný jako montovaný z jednotlivých železobetonových technologických buněk (objektů) a je umístěn na místě stávajícího demolovaného objektu parc.č.1103/4 ve vzdálenosti cca 12m od stávajícího bytového domu parc. č. 1104. Z jednotlivých místností vedou dveře se sníženou výškou. Posuzovaný objekt je osazen mimo požárně nebezpečný prostor sousedních objektů. V době zpracování přípravné dokumentace nebylo známo podrobné rozmístění technologie a tudíž ani přesné stavení řešení objektu. Podrobné posouzení odstupových vzdáleností bude řešeno v dalším stupni projektu.

U objektů, u nichž bude prováděna výměna oken v rámci individuálních protihlukových opatření se nemění velikost požárně otevřených ploch. Stávající dřevěná okna budou nahrazena protihlukovými okny. Výměna nemá vliv na změnu požárně nebezpečného prostoru.

Požárně nebezpečný prostor posuzovaných staveb nově nezasahuje do sousedních objektů, nepřesahuje hranici drážních pozemků ani ochranné pásmo dráhy a zasahuje pouze na veřejná prostranství a komunikace.

Podrobně budou odstupové vzdálenosti vyhodnoceny v dalším stupni PD v požárně bezpečnostním řešení jednotlivých SO.

Řešení evakuace osob

Podmínky evakuace osob z rekonstruovaných i nerekonstruovaných prostor výpravní budovy v Dluhonicích se nemění.

V nově zřizovaném technologickém objektu trafostanice nejsou zřízena trvalá pracovní místa. Všechny místnosti budou mít přímé výstupy do vnějšího prostoru. Podrobné posouzení úniků bude řešeno v dalším stupni dokumentace.

V rámci stavby jsou budovány protihlukové stěny podél kolejí. Ve stavbě se uvažuje s budováním protihlukové stěny v Dluhonicích, Přerově-Předmostí a v Lýskách. V protihlukových stěnách budou zrealizovány únikové východy po 150m. Protihlukové stěny budou z materiálu třídy reakce na oheň A1, A2 nebo B. Protihlukové stěny budou vybudovány tak, aby umožňovaly efektivní zásah složek IZS za použití běžných technických prostředků používaných PO a bezpečnou evakuaci osob (vložením

prostupných, vybouratelných polí PHS) v maximální vzdálenosti 120m. PHS musí mít v tomto místě garantovaný prostup do 5minut. Instalace snadno průchodné části PHS pro její snadnou identifikaci 24 h denně bude ze strany vně kolejiště zřetelně označena např. umístěním reflexních pruhů nebo odrazek na sloupcích po obou stranách takové části PHS popř. i barevně odlišena např. zelenou barvou.

Rušené úrovňové přechody jsou nahrazeny lávkami pro pěší a silničním nadjezdem.

Zdroje požární vody a jiného hasiva

Nároky na zabezpečení vodou stávající výpravní budovy se nemění. Budou použity stávající zdroje požární vody.

Rekonstruovaná stavědlová ústředna a místnost náhradních zdrojů bude vybavena plynovým autonomním samočinným hasicím systémem (ASHS) (předpokládá se hasivo NOVEC 1230 nebo FM-200.) Nově bude systémem ASHS opatřena i stavědlová ústředna v žst. Prosenice, u které neprobíhají žádné stavební úpravy. V rámci stavby bude doplněna jen stávající technologie.

V případě trafostanice je hašení vodou nepřípustné – požární voda není požadována.

Rekonstruované prostory výpravní a nově budovaná trafostanice budou vybaveny přenosnými hasicími přístroji převážně s náplní CO₂. Bude určeno na základě výpočtu pro jednotlivé prostory v dalším stupni PD.

Požadavky na vnější požární vodu se nemění. Trafostanice obsahuje elektrické zařízení, které není přípustné hasit ani ochlazovat vodou. Od požadavku na vnější odběrné místo bude dle ČSN 73 0873 čl. 4.4 a2) upuštěno.

Vybavení stavby vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením

Elektrická požární signalizace (EPS) dle čl. 6.6.9 ČSN 730802/2009 se pro požární výšku objektů $h < 22,5\text{m}$ nevyžaduje.

Lokální detekce požáru

Na základě požadavků a zvyklostí investora bude ve vybraných dotčených prostorách VB Dluhonice (stavědlová ústředna, náhradní zdroj UNZ, rozvodna NN, místnost kompenzace a sdělovací místnost) navržena pouze lokální detekce požáru v rámci systému EZS. (dle ČSN 73 0875 čl. 4.12). Zařízení bude rovněž instalováno ve všech prostorách nově budované trafostanice. Přenos informací bude zajištěn do CDP Přerov (na pracoviště s nepřetržitou službou). Klientské pracoviště bude ve sdělovací místnosti.

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

Samočinné stabilní hasicí zařízení (SSHZ) – dle čl. 6.6.10 ČSN 730802/2009 se nepožaduje. Na základě požadavku provozovatele objektu bude ve VB Dluhonice rekonstruovaná místnost stavědlové ústředny a záložních zdrojů UNZ (baterie) vybavena autonomním samočinným hasicím systémem (ASHS). Navržený systém

bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 nebo hasiva NOVEC 1230 a potrubní rozvod. Kabelové trasy zajišťující napájení a ovládání zařízení ASHS budou řešeny jako kabelové trasy s funkční integritou dle ČSN 73 0848.

Provozní stavy ústředny ASHS budou pomocí dálkového přenosu zobrazovány na pultě centrálního dispečinku v Přerově, kde je zajištěna nepřetržitá služba.

Uvedeným systémem bude v rámci stavby rovněž dovybavena stávající stavební ústředna ve výpravní budově v žst. Prosenice.

Samočinné odvětrací zařízení (SOZ) – dle čl. 6.6.11 ČSN 730802/2009 se nepožaduje.

Požární ucpávky a požární uzávěry otvorů

Na vstupech kabelů do objektu budou osazeny požární ucpávky. Otvory v požárně dělících konstrukcích budou osazeny požárními uzávěry. Požární uzávěry a ucpávky budou provedeny dle platných norem a předpisů a budou označeny. Označení se provede štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.“

Nouzové osvětlení

Nouzové osvětlení se nezřizuje.

Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku

Stavbou se mění možnosti příjezdu do prostoru mezi řekou Bečvou a tělesem dráhy. Z důvodu bezpečnosti provozu se ruší více Kolejné přejezdy v ev.km 185,610 a 186,124 (t.ú. Přerov- Dluhonice), které budou nahrazeny v místech přechodů lávkami pro pěší. Automobilová doprava z prostoru mezi řekou Bečvou a tělesem dráhy vedena přes koleje nově budovaným silničním nadjezdem v km 185,338 u obce Dluhonice. Doprava bude vedena novou dvoupruhovou komunikací na stávající komunikaci v ulici Předmostská. Nově budovaná místní komunikace začíná u výhybny Dluhonice (km cca 186,800 a je vedena podél kolejíště přes nově budovaný silniční nadjezd v km 185,338 na silnici v ulici Předmostská. Komunikace má z důvodu úzkého pozemku v nejužším místě šířku 3,0m. Na komunikaci je vybudována výhybna. Ostatní příjezdy jsou stávající.

Ve stavbě se uvažuje s budováním protihlukové stěny v Dluhonicích. V protihlukových stěnách budou zrealizovány únikové východy po 150m. Protihluková stěna bude z materiálu třídy reakce na oheň A1, A2 nebo B. Protihlukové stěny budou vybudovány tak, aby umožňovaly efektivní zásah složek IZS za použití běžných technických prostředků používaných PO a bezpečnou evakuaci osob (vložením prostupných, vybouratelných polí PHS) v maximální vzdálenosti 120m. PHS musí mít v

tomto místě garantovaný prostup do 5minut. Instalace snadno průchodné části PHS pro její snadnou identifikaci 24 h denně bude ze strany vně kolejiště zřetelně označena např. umístěním reflexních pruhů nebo odrazek na sloupcích po obou stranách takové části PHS popř. i barevně odlišena např. zelenou barvou“

K nově budované trafostanici Dluhonice je umožněn příjezd po nově budované komunikaci.

Stávající průjezdné profily podjezdů (mostních objektů) pod tratí nejsou stavbou zhoršovány.

S ohledem na charakter stavby (požární výška stávajících budov $h < 12\text{m}$) se nepožadují nástupní plochy, vnitřní zásahové cesty u rekonstruovaných budov se nepožadují (zásah lze vést vně budovy).

Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany

Stavby požární ochrany není nutné budovat.

Zabezpečení stavby či území jednotkami požární ochrany

Stavba se nachází v hasebním obvodu HZS JPO Přerov.

Stavba rovněž patří do hasebního obvodu HZS SŽDC JPO Přerov.

B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi

Objekt výpravní budovy výhybny a trafostanice, které jsou řešeny v rámci dokumentace k územnímu řízení, jsou chápány jako stavby na dráze. Podle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. ve znění zákona č. 350/2012 Sb. je tento typ stavby chápán jako stavba dopravní infrastruktury.

Z tohoto důvodu se na tento typ stavby nevztahují požadavky, které jsou kladeny na pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., o dokumentaci staveb, která upravuje požadavky na nutnost doplnění projektové dokumentace o PENB. Vyhláška č. 499/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., v ustanovení § 1 odst. 3, uvádí, že se nevztahuje na rozsah a obsah projektové dokumentace pro stavby letecké, stavby drah a na dráze včetně zařízení na dráze, stavby dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací podle § 194 písm. c) stavebního zákona.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V zájmovém území nejsou registrovány žádné významnější svahové pohyby, které by bezprostředně, nebo v minulosti ohrožovali trať.

V rámci realizace stavby nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření. Úpravy stávajících výpravních budov jsou pouze malého rozsahu, případné měření vnitřního radonu bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží tato lokalita v území, které je řazeno do kategorie s nízkým radonovým indexem.

Území stavby není ohroženo účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Nedochází k novým připojením na technickou infrastrukturu. Jedná se především o úpravu vnitřních instalací.

Na základě podkladů od jednotlivých správců inženýrských sítí, ve stavbou dotčeném území, byla určena místa, kde dochází ke křížení železniční trati s těmito sítěmi. Viz následující tabulka:

Tabulka křížení stávajících inž. sítí s tratí Přerov – Brodek u Přerova

Km	Druh křížení
183,911	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
183,919	SŽDC, s.o. – SEE - EOv
183,919	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
183,921	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
183,935	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
183,943	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
183,948	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
183,946	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
183,949	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
183,949	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
183,955	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
183,955	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
183,957	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
183,959	SŽDC, s.o. – SEE - EOv
184,046	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – odlehčovací stoka
184,049	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
184,050	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh optického kabelu
184,050	ČEZ ICT Services, a.s. – komunikační vedení

Km	Druh křížení
184,060	SŽDC, s.o. – SEE – kabel osvětlení
184,061	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
184,061	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
184,061	PRECHEZA a.s. – přivaděč pitné vody – vodovod ověřený digitalizovaný
184,067	SŽDC, s.o. – SEE - EOV
184,067	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,067	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,069	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,072	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – jednotná kanalizace
184,076	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,079	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
184,101	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
184,101	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
184,116	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
184,121	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,150	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,154	SŽDC, s.o. – SEE - EOV
184,157	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,160	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
184,177	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
184,181	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,187	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,190	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
184,193	SŽDC, s.o. – SEE - EOV
184,194	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
184,194	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,198	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,208	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,210	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,234	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
184,241	SŽDC, s.o. – SEE - EOV
184,243	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,262	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
184,264	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,284	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
184,300	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,303	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zakres
184,305	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,314	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
184,326	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní

Km	Druh křížení
184,329	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,378	CETIN a.s.- sdělovací kabely-radiové sítě
184,439	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
184,499	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,504	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
184,514	Město Přerov – veřejné osvětlení nadzemní
184,522	CETIN a.s.– sdělovací kabely-neprovozované sítě
184,525	Město Přerov – veřejné osvětlení nadzemní
184,525	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
184,553	PRECHEZA a.s. – přivaděč pitné vody – vodovod měřený
184,555	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,564	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,902	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
184,908	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní – 3 kabely
185,193	RWE Distribuční služby, s.r.o. – plynovod VTL
185,541	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
185,542	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
185,545	SŽDC, s.o. - SSZT
185,584	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
185,590	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
185,596	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
185,606	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN nadzemní
185,642	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud NN podzemní
185,645	SŽDC, s.o. – SEE – kabel DOÚO
185,654	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
185,682	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN nadzemní
185,742	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
185,750	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
185,760	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
185,809	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
185,872	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
185,873	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
185,900	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
185,923	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
185,928	SŽDC, s.o. – SEE – kabel DOÚO
185,959	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
185,970	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,036	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,050	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
186,092	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres

Km	Druh křížení
186,111	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,112	SŽDC, s.o. – SEE – kabel DOÚO
186,118	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,127	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,129	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
186,131	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,139	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
186,156	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
186,183	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
186,191	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,193	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
186,217	SŽDC, s.o. – SBBH - kanalizace
186,224	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
186,226	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
186,230	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,259	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,292	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,302	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,332	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,362	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VVN nadzemní
186,383	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VVN nadzemní
186,386	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,396	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,410	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,414	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,618	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN nadzemní
186,691	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
186,733	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,733	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,737	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,741	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,743	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
186,754	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,757	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
186,807	ČD, a.s. – RSM Olomouc - vodovod
186,881	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
186,883	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
187,079	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
187,239	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,266	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely

Km	Druh křížení
187,285	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,301	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,329	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,334	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,341	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,351	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,365	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,371	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,377	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,444	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,447	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,447	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,451	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,453	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,454	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,463	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,470	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,496	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,497	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,509	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,511	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,514	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,520	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,545	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,575	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,630	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,661	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,700	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,710	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,741	RWE Distribuční služby, s.r.o. – plynovod VTL
187,783	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
187,821	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
187,835	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
187,866	SŽDC, s.o. – SEE – kabel DOÚO
187,866	SŽDC, s.o. – SEE – silnoprůd NN podzemní
188,077	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
188,080	SŽDC, s.o. - SSZT
188,241	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoprůd VN nadzemní

Tabulka křížení stávajících inž. sítí s tratí Přerov – Prosenice

Km	Druh křížení
184,320	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,320	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres – 2 kabely
184,328	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,343	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
184,366	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,368	CETIN a.s.- sdělovací kabely-radiové sítě
184,371	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,407	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
184,408	SŽDC, s.o. – SEE – kabel DOÚO
184,442	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,486	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - nový
184,487	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,488	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,515	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
184,523	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,541	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - nový
184,541	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,545	PRECHEZA a.s. – přivaděč pitné vody – vodovod měřený
184,551	CETIN a.s.– sdělovací kabely-neprovozované sítě
184,554	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,600	SŽDC, s.o. – SSZT – starý zákres
184,612	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud NN podzemní
184,623	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - starý
184,644	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,850	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
184,956	SŽDC, s.o. - SSZT
184,957	SŽDC, s.o. - SSZT
185,021	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,063	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - nový
185,164	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
185,407	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,410	SŽDC, s.o. - SSZT
185,587	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,594	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,626	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
185,654	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
185,660	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
185,671	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - nový
185,686	Město Přerov – veřejné osvětlení podzemní

Km	Druh křížení
185,699	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
185,710	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
185,710	RWE Distribuční služby, s.r.o. – plynovod NTL
185,783	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – vodovodní potrubí
185,794	T-Mobile Czech Republic a.s. – optická kabelová trasa
185,810	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – kanalizační sběrač
185,964	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud NN podzemní
186,041	Veolia Energie ČR, a.s. - horkovod
186,176	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní – 2 kabely
186,430	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
186,474	RWE Distribuční služby, s.r.o. – plynovod STL
186,493	T-Mobile Czech Republic a.s. – optická kabelová trasa
186,613	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN nadzemní
186,717	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,718	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,736	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,791	SŽDC, s.o. - SSZT
186,801	SŽDC, s.o. - SSZT
186,802	SŽDC, s.o. - SSZT
186,804	SŽDC, s.o. - SSZT
187,020	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – vodovodní potrubí
187,188	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – vodovodní potrubí - výtlač
187,885	SŽDC, s.o. - SSZT
187,902	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
187,915	SŽDC, s.o. - SSZT
187,922	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – jednotná kanalizace
187,942	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – vodovodní potrubí
187,952	SŽDC, s.o. - SSZT
187,953	Město Přerov – veřejné osvětlení podzemní
187,969	RWE Distribuční služby, s.r.o. – plynovod STL
188,180	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh optického kabelu
188,400	RWE Distribuční služby, s.r.o. – plynovod VTL
188,583	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – vodovodní potrubí
188,653	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN nadzemní

Tabulka křížení stávajících inž. sítí s tratí Brodek u Přerova – Prosenice

Km	Druh křížení
1,851	SŽDC, s.o. - SSZT
1,860	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní – 3 kabely
1,868	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní

Km	Druh křížení
1,926	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
1,954	SŽDC, s.o. – SEE – kabel DOÚO
2,003	SŽDC, s.o. – SEE – kabel DOÚO
2,085	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud NN podzemní
2,253	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
2,371	SŽDC, s.o. - SSZT
2,408	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
3,600	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní – 2 kabely
3,850	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN podzemní
3,869	RWE Distribuční služby, s.r.o. – plynovod STL
3,960	ČEZ Distribuce, a.s. – silnoproud VN nadzemní
4,122	SŽDC, s.o. – SSZT – staré kabely
4,127	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
4,343	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – vodovodní potrubí
4,726	T-Mobile Czech Republic a.s. – optická kabelová trasa
4,764	SŽDC, s.o. - SSZT
4,938	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - nový
5,373	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - nový
5,374	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud NN podzemní
5,406	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – jednotná kanalizace
5,431	Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. – vodovodní potrubí
5,432	SŽDC, s.o. - SSZT
5,434	Město Přerov – veřejné osvětlení podzemní
5,451	RWE Distribuční služby, s.r.o. – plynovod STL
5,478	SŽDC, s.o. – SEE – silnoproud 6 kV - nový

- Přeložky kabelů ve správě SŽDC, s.o., jsou řešeny v dané profesní části dokumentace (D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení a D.D.2 Železniční sdělovací zařízení).
- Přeložky potrubních vedení (plyn, kanalizace) jsou obsahem části D.E.1.6
- Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních jsou obsahem části D.E.3.9.1
- Přeložky sdělovacích vedení (ČD-Telematika a.s., T-Mobile Czech Republic a.s. a CETIN a.s.) jsou zpracovány v části D.E.3.9.2

Pro ověření skutečné hloubky uložení všech inženýrských sítí je uvažováno s provedením kopaných sond, které mají předpoklad potvrdit.

Tam, kde by mohlo především úpravami železničního spodku dojít k narušení stávajících sítí budou tyto sítě řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy.

V místech, kde nedojde k úpravám na železničním spodku bude provedeno pouze vytýčení kabelů, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení v místě křížení stávajících kabelů.

Některé kabely budou poškozeny při rekonstrukci železniční trati a musí být přeloženy do nové polohy. Kabely budou v předstihu před zahájením stavby uloženy do větší hloubky s naspojováním na stávající kabel.

Kabel bude uložen ve volném terénu do výkopu (min. 70 cm), pod pozemní komunikací bude uložen do hloubky 1m a pod kolejemi bude kabel uložen do chráničky pomocí metody řízeného protlaku o hloubka min. 2m.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Splašková kanalizace není předmětem stavby, dešťové neznečištěné vody jsou odvedeny do stávajících povrchových či podpovrchových odvodnění resp. vodotečí.

Výhybna Dluhonice

Bude provedena změna způsobu připojení. Stávající dvě stožárové trafostanice 22/0,4kV budou demontovány a v novém stavu bude zřízena nová zděná trafostanice se dvěma transformátory 22/0,4kV. Nová trafostanice 22/0,4kV bude napojena kabelovým vedením.

Pro zajištění napájení zab. zař bude stávající trafostanice 6kV demontována a nová vzduchem izolovaná rozvodna VN (vč. trafa 63kVA) bude umístěna do nového betonového technologického objektu

Celkem bude vybudováno 2 kabelové přípojky 22kV (pro dva transformátory) v celkové délce 50 m.

Tabulka přehledu EOv v modernizovaném úseku

Dopravna	Počet výhybek s EOv	Příkon	Roční spotřeba
výh. Dluhonice	30 ks	307,2 kW	553 MWh*

*Celková max. roční spotřeba je uvažovaná při předpokládané době provozu cca 1800 hod/rok.

Energetická bilance instalovaných výkonů žel. stanic a výhyben

Dopravna	Instalovaný výkon EOv		Instalovaný výkon – ostatní zařízení	
	stávající	navrhovaný	stávající	navrhovaný
výh. Dluhonice	212 kW	307,2 kW	64 kW	125,0 kW

V následujícím přehledu je provedena shrnující bilance souhrnné spotřeby elektrické energie pro rekonstruované dopravní.

Energetická bilance spotřeby el. energie stanic a veřejného osvětlení

Dopravna	Stávající spotřeba		Navrhovaná spotřeba	
	okamžitá	Roční	okamžitá	roční
výh. Dluhonice	40 kWh	110 MWh/rok	125 kW	221 MWh/rok

Silnoproudá zařízení	
Elektrický ohřev výhybek	30 VJ
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 6kV	5,8 km
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 22kV	11 km
Silnoproudé rozvody - Ovládací kabel DOÚO	29,65 km
Silnoproudé rozvody - Kabel nn 0,4kV	28,87 km
Silnoproudé rozvody a zařízení - Staniční transformovny 6 kV	1 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny 6kV	1 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	2 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení – Trafostanice vn 22/0,4 kV	2 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení na trakčním vedení	16 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - stávající	0 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - nová	24 ks
Rekonstrukce osvětlení – Osvětlovací stožár sklopný	3 ks

B.4. Dopravní řešení

a) Popis dopravního řešení

Výhybna Dluhonice svým významem převyšuje jakékoliv jiné výhybny či mezilehlé stanice, neboť její železniční infrastruktura umožňuje na koridorové trati přechod vlaků od Prahy, Olomouce odbočným směrem na Prosenice, Ostrava, Vsetín, nebo pokračování jízdy vlaků v přímém směru na Přerov, Břeclav případně i Brno.

Výhybna Dluhonice leží v km 186,775 dvoukolejně elektrizované trati s pravostranným provozem Přerov – Česká Třebová. Ve výhybně odbočuje v km 0,000=186,775 dvoukolejná elektrizovaná trať s pravostranným provozem Prosenice - Dluhonice (Dluhonická spojka). Tato trať ještě v GVD 2011/2012 převáděla jízdy vlaků z pravostranného provozu na levostranný provoz trati Břeclav – Přerov – Bohumín a opačně. Počínaje GVD 2012/2013 je i na této trati zaveden pravostranný provoz, což v praxi znamená, že ve výhybně Dluhonice dochází nově k vzájemnému rušení jízd vlaků nejen mezi přímým a odbočným směrem, ale i mezi vlaky odbočného směru navzájem.

Rozsah stavby je dán nejen výhybnou Dluhonice, ale i okolními traťovými úseky, kde doposud neproběhla optimalizace nebo modernizace koridorových kolejí. Součástí stavby jsou i dosud nerekonstruované traťové koleje č. 1, 2 Přerov – Prosenice.

Výhybna Dluhonice leží na traťovém úseku Přerov - Česká Třebová, který je součástí odbočné větve II. tranzitního koridoru (Vídeň) - Břeclav - Petrovice u Karviné - (Varšava). Ve vnitrostátním významu spojuje trať Přerov – Česká Třebová ostravskou aglomeraci s aglomerací pardubickou a pražskou. V mezinárodním významu je součástí spojení na železnici PKP a ŽSR. V současné době je výstavba koridorového úseku Přerov - Česká Třebová ukončena s výjimkou výhybny Dluhonice a stanice

Olomouc hl.n. Zahájení rekonstrukce žst. Olomouc hl.n. proběhlo v závěru roku 2013. Ke komplexnímu dokončení celého ramene tak bude scházet pouze rekonstrukce výhybny Dluhonice a návazných dosud nerekonstruovaných traťových úseků. V této souvislosti je nutno připomenout, že je již v provozu dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení úseku Přerov – Česká Třebová. Po dokončení rekonstrukce bude i stanice Olomouc řízena přímo z CDP Přerov. Dálkové ovládání bude začleněno do dálkové diagnostiky ve znění technické specifikace TS 2/2008-ZSE, 2.vydání. Mimo dálkové ovládání tak zůstane jen výhybna Dluhonice, neboť i úsek Břeclav – Polanka nad Odrou je již dálkově řízen z CDP Přerov.

V souladu se „Studii proveditelnosti Rekonstrukce žst.Přerov, 2.stavba“ tato dokumentace vytváří připravenost pro možnosti mimoúrovňového křížení vlaků směr Olomouc – Hranice na Moravě s vlaky Přerov – Olomouc se současným zachováním mimoúrovňového křížení vlaků směr Hranice na Moravě – Přerov s vlaky Olomouc – Hranice na Moravě po přechodu na pravostranný provoz trati Bohumín – Břeclav od zahájení platnosti grafikonu vlakové dopravy 2012/2013.

Vlastní technické řešení křížení je obsahem stavby „Rekonstrukce žst.Přerov, 3.stavba“ a jeho realizaci bylo ve studii proveditelnosti navrženo odložit do následné realizace, tj. až po realizaci stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba – jako samostatnou stavbu. Odhaduje se, že výstavba přesmyku bude časově náročnější než vlastní rekonstrukce výhybny, neboť se jedná o složitější a časově náročnější územní řízení, výkupy pozemků, stavební řízení, budování násypového tělesa.

Dopravní řešení zahrnuje uvedení traťových úseků do „normového stavu“, přičemž se předpokládá rekonstrukce všech součástí infrastruktury v celé délce řešených traťových úseků (koleje dluhonické spojky). „Normového stavu“ bude dosaženo obnovou fyzicky a morálně dožitého zařízení, odstraněním nevyhovujících prvků z hlediska bezpečnosti, plynulosti, provozní spolehlivosti a ochrany životního prostředí a zajištěním technické interoperability.

Návrh kolejiště výhybny již respektuje pravostranný provoz na traťovém úseku Břeclav – Bohumín. Koncepce kolejiště vychází ze souběhu dvou dvoukolejných tratí od Přerova a Prosenic ve výhybně při dodržení jejich přímého pokračování čtyřmi hlavními dopravními kolejemi. Zajištěny jsou tak současné vjezdy i odjezdy na přerovském zhlaví do všech směrů.

Aby byla odstraněna nespojitost v modernizovaném koridoru vč. propadu traťové rychlosti na 80 km/h je součástí této varianty i rekonstrukce části koleje č. 2S v km 4,3 až 5,6.

Ve stávajícím stavu je výhybna Dluhonice tvořena 6 dopravními kolejemi č.1, 2, 3, 4, 6 a 10, doplněnými o kolej manipulační č.8, 8a a 10c.

Stávající rychlost v hlavní kolejích č.1 a 2 je přes celou výhybnu 100 km/h. V dopravních kolejích č. 4, 6 a 10 je rychlost 80 km/h, v dopravní koleji č.3 40 km/h.

Přerovské zhlaví výhybny umožňuje ve stávajícím stavu jízdu vlaků z 1.SK do koleje č.2S rychlostí 80 km/h. Na olomouckém zhlaví jsou rovněž situovány výhybky pro vyšší rychlosti do kolejí č.4, 6 a 10 na 80 km/h.

Stávající hlavní koleje výhybny jsou převážně tvaru R65 na betonových nebo dřevěných pražcích, v menší míře v kolejích č.3, 8, 8a a 10 je tvar kolejnic S49 na betonových nebo dřevěných pražcích.

Stávající výhybky jsou poměrové tvaru R65, výjimečně tvaru S49 na dřevěných pražcích. Výhybky jsou tvaru 1:18,5-1200 nebo 1:9-300. Technický stav materiálu žel. svršku je na hranici své životnosti, což se týká zejména výhybkových konstrukcí. Některé staniční koleje prošly v minulosti částečnou opravou s výměnou pražců a kolejnic.

Navržené řešení:

Navrhovaný stav rekonstruované výhybny Dluhonice vychází ze schválené varianty č. 6 „Studie proveditelnosti Rekonstrukce žst. Přerov, 2. Stavba“. Rozsah rekonstrukce železničního svršku a spodku je dán staničením trati km 185,733 – 188,235.

V navrhovaném stavu bude dopravná tvořena celkem 7 dopravními kolejemi – hlavní koleje č.1, 2, 6 a 8, předjízdny koleje č.3, 4 a 10. Kolej č.8 bude na rozdíl od současnosti průběžná, stávající mostní objekt v km 186,692 o 2 polích bude nahrazen novou lávkou o jednom poli. Na přerovském zhlaví bude do koleje č.10 zaústěna kusá manipulační kolej č.10a.

Přes celou výhybnu je v hlavních kolejích č.1 a 2 navržena rychlost $V=130$ km/h, v kolejích č.6 a 8 $V=120$ km/h. Předjízdny koleje č.3 a 10 jsou navrženy na rychlost 60 km/h, kolej č.4 na 80 km/h.

t. ú. Přerov – Dluhonice

Stávající rychlost v úseku je 100 km/h, osová vzdálenost kolejí je 4,10 m. V dokumentaci je navrženo technické řešení, kdy při výjezdu ze žst. Přerov je navržena rychlost 100 km/h, která se dále ve směru k výhybně Dluhonice zvyšuje na 130 km/h.

t. ú. Přerov – Prosenice

Stávající rychlost v úseku je 110 km/h, osová vzdálenost kolejí je 4,00 m. Navržené řešení umožňuje při výjezdu ze žst. Přerov rychlost 110 km/h, která se dále ve směru k žst.Prosenice zvyšuje na 160 km/h.

t. ú. Dluhonice – Prosenice

Stávající rychlost v úseku je 100 km/h, osová vzdálenost kolejí je 4,50 m. Navržené parametry GPK umožňují při výjezdu z výhybny Dluhonice rychlost 100 km/h, která se dále ve směru k žst. Prosenice zvyšuje na 160 km/h.

t. ú. Dluhonice – Prosenice, kolej č.2s

Stávající rychlost v úseku je 80 km/h. Podle navrženého technického řešení je při výjezdu z výhybny Dluhonice navržena rychlost 100 km/h, která se dále ve směru k žst. Prosenice zvyšuje na 110 km/h.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Mezinárodní souvislosti:

Evropská hospodářská komise (EHS), na základě zkušeností evropských zemí s modernizací železničních magistrál a s novostavbami vysokorychlostních tratí, vypracovala v roce 1985 „Evropskou dohodu o mezinárodních železničních magistrálách (AGC)“.

Federální vláda ČSFR k ní přistoupila usnesením č.78 ze dne 08.02.1990 a je zakotvena také v Zákoně č.266/1994 Sb. o drahách. Podle této Dohody procházejí Českou republikou - přes žst. Přerov a přilehlé traťové úseky - tyto magistrály:

E 40 (Le Havre – Paris – Forbach – Frankfurt (M) – Schirnding – Cheb – Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina – Košice – Čierna n/T – Lvov)

E 65 (Gdynia – Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Petrovice u K. – Ostrava – Přerov – Břeclav – Wien – Bruck a.d. Mur – Villach – Jesenice – Ljubljana – Rijeka)

Trasa magistrály E 40 (AGC) / C-E 40 (AGTC)



V současné době tuto celoevropskou problematiku řeší Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Vnitrostátní souvislosti:

Z vnitrostátního hlediska je stavba "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" součástí 2. tranzitního koridoru Rakousko - **Břeclav - Přerov – Ostrava - Petrovice u Karviné** - Polsko (E 65) s odbočnou větví **Česká Třebová – Přerov**. Jeho realizace byla schválena usnesením vlády ČR č. 575/2002 a následně aktualizována usnesením 885/2005.

Stavba "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" navazuje na již modernizovaný úsek trati Přerov – Hranice na Moravě, na již modernizovaný úsek Přerov – Olomouc a na již realizovanou stavbu Rekonstrukce žst. Přerov, 1.stavba.

Regionální souvislosti:

Přerov je město v Olomouckém kraji, 21 km jihovýchodně od Olomouce v Hornomoravském úvalu na řece Bečvě, přibližně 200 m nad mořem a má rozlohu 58,48 km². K 1.1.2012 zde žilo přes 45 080 obyvatel. Od 1. července 2006 je statutárním městem. Město je důležitou dopravní křižovatkou. Je sídlem mnoha významných průmyslových podniků (PRECHEZA, Přerovské strojírny, Meopta, Kazeto a další). V budoucnu by měl být Přerov křižovatkou Průplavu Dunaj-Odra-Labe a jedním z jeho hlavních přístavů.

Železniční doprava

Město Přerov je důležitým dopravním uzlem ve státním i evropském železničním systému. Železniční stanice Přerov se vyskytuje ve výšce 210 m n.m. a je součástí II. rychlostního koridoru SŽDC a VI. evropského železničního koridoru.

Mezi hlavní celostátní tratě, které probíhají městem Přerov a územím mikroregionu Přerovsko, patří rameno tratě č. 270 Bohumín-Přerov-Česká Třebová. Ze železniční stanice Přerov vychází trať Přerov-Brno (č. 300) a Přerov-Břeclav (č. 330). Trať 270 a trať 330 jsou začleněny do II. tranzitního železničního koridoru.

V Olomouckém kraji je patrná silná spádovost ze všech okresů do krajského města Olomouce. Z nejvýznamnějších vazeb mimo kraj lze za téměř vyvážené považovat přepravní vztahy do Prahy a Brna, následně Ostravy a z okresu Olomouc, Prostějov a Přerov i do Zlína.

Z města Přerova vyjíždí za prací 20,0 % zaměstnaných osob. Z okresu Přerov, u obcí s malým počtem obyvatelstva, je vysoký stupeň vyjížděky z 70,2% obcí. Je to vyvoláno situací, kdy pracovní příležitosti v místech trvalého bydliště pro občany jsou ve svém souhrnu nízké.

Železniční doprava má v Olomouckém kraji nezastupitelné místo v rychlé regionální a aglomerační dopravě, jako rychlý páteřní prvek systému veřejné dopravy. Na jednotlivých radiálních tratích nejsou nijak výjimečné zátěže v řádu 4 - 5 tisíc cestujících denně v regionální dopravě, přičemž nejvytíženější spoje ve špičkách pracovního dne mají v mnoha případech špičkovou obsazenost kolem 300 - 400 cestujících / spoj. Na základních principech páteřní a obslužné dopravy je budován celý dopravní systém v kraji.

Páteřní železniční tratí z hlediska Olomouckého kraje a mikroregionu Přerov je trať č. 270, resp. její dva úseky: Olomouc – Přerov a Přerov – Hranice na Moravě (na této trati je situován rozsah stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“). Dále je to trať č. 300 Brno – Přerov a trať č. 330 Břeclav – Přerov.

Silniční doprava

Polohu města lze vymezit vzdáleností k významným městům: Praha - 280 km, Brno - 80 km, Ostrava - 80 km, Olomouc - 20 km, Vídeň - 220 km, Bratislava - 220 km.

Přerov leží na křižovatce silnic I/47, I/55 a II/150, jejichž prostřednictvím je město napojeno na hlavní silniční síť.

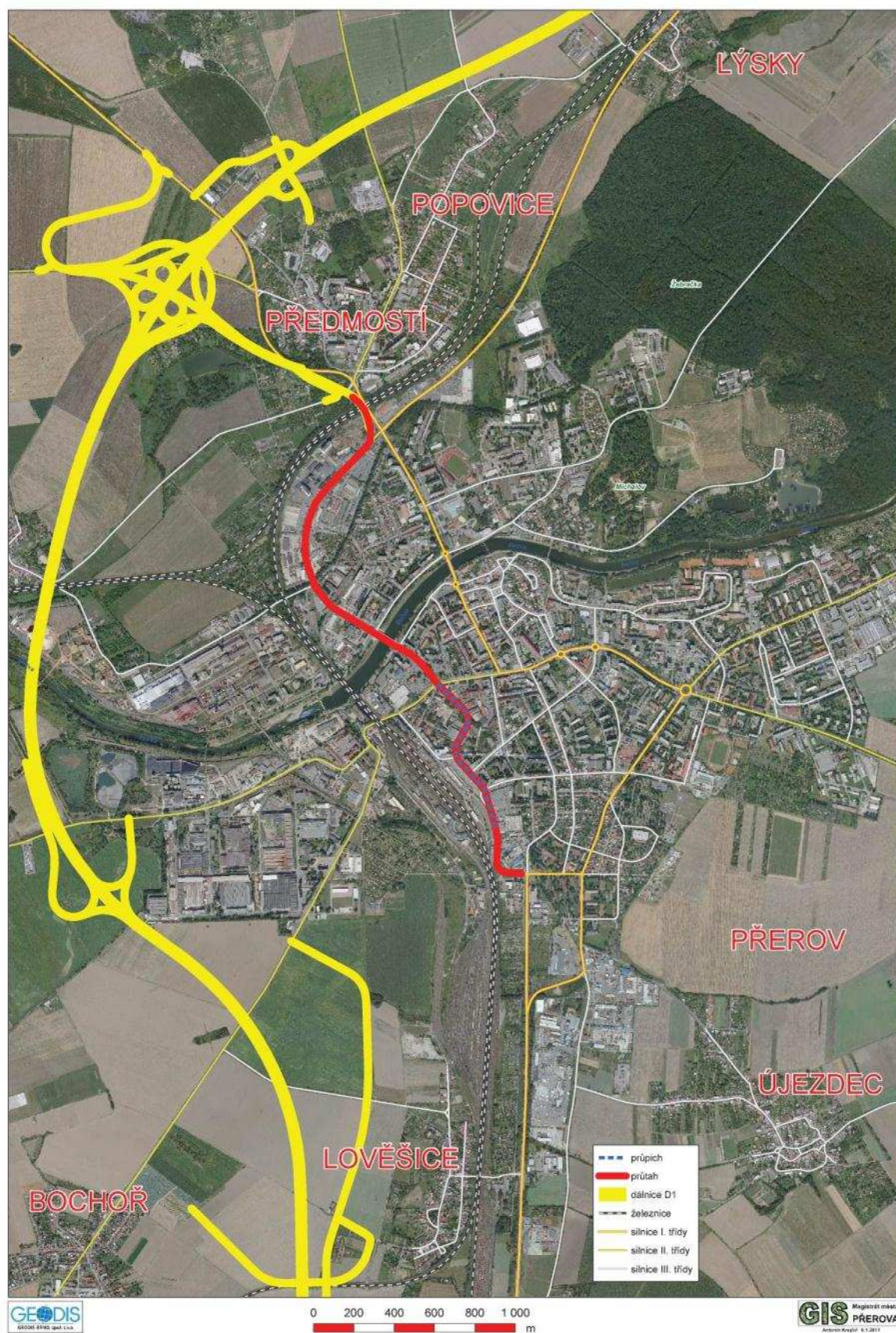
Ve směru z jihu na severozápad vede silnice I/55 přes Přerov do Olomouce. V Přerově se větví jako I/47 na severovýchod do Lipníka nad Bečvou, s napojením částečného obchvatu na I/35 do Hranic.

Město zatím není napojeno na dálnici. V přípravě je výstavba dálnice D1.

Napojení Přerova na hlavní silniční síť:



Připravované napojení mikroregionu Přerov na dálniční síť:



Letecká doprava

Letiště Přerov, bývalá základna vrtulníkového letectva, je umístěno 2 km jihozápadně od okraje města Přerov. Dle návrhu ministra obrany z r.2012 byla vrtulníková základna zrušena. Podle posledních zpráva má být letiště přeměněno na průmyslovou zónou středoevropského významu.

Cyklistická doprava

Město Přerov má zpracován Územní plán, který zahrnuje cyklistickou dopravu a návrh sítě cyklistických tras a cyklostezek. Strategickou vizí města v oblasti cyklistické dopravy je vybudování komplexně propojené kvalitní sítě cyklostezek jak v intravilánu města, tak i v jeho extravilánu s napojením na cyklotrasy nadregionální a mezinárodní, které se budují v rámci programu EUROVELO.

Celková délka cyklostezek na území města činí 18,9 km. Městem Přerov a turistickou lokalitou Přerovsko prochází sedm cyklotras.

Napojení na stávající infrastrukturu:

Vzhledem k charakteru stavby, kdy jsou rekonstruovány úseky železničních tratí s jednou dopravnou – výhybnou v podstatě ve stávajícím situování nedochází ke změně dopravní koncepce železniční dopravy v oblasti dotčené stavbou.

V rámci stavby dojde ke zrušení dvou stávajících železničních přejezdů P6525 v km 185,600 tr.úseku Přerov – Dluhonice a přejezdu P6526 v km 186,124 ve výhybně Dluhonice. Tímto dojde k částečné změně dopravní koncepce v místní části Dluhonice.

Nově bude v km 185,345 vybudován silniční nadjezd jako součást propojení ul. „Dluhonská“ (podél areálu Prechezy a.s) s ulicí „Předmostská“ (pokračuje do místní části Předmostí) a s ulicí „U Hřiště“, která vede do centra místní části Dluhonice.

Pro zabezpečení dopravní obslužnosti území „U Rozvodny“ (mezi železnicí a řekou Bečva) je navrženo zřízení nové komunikace, která odbočuje z ul. „Dluhonská“ a je vedena v souběhu s vnější kolejí k měničce ČEZu, kde se napojuje na ul. „U Rozvodny“. Přístup k výpravní budově výhybny Dluhonice bude zajištěn po novém silničním nadjezdu, který bude vybudován v nové poloze – v km 186,634. Tímto řešením je zajištěna dopravní obslužnost všech doposud dostupných míst v této lokalitě místní části Dluhonice.

Pro zabezpečení přístupu nemotorizované veřejnosti (pěší, cyklisté, osoby na invalidním vozíku) je navrženo zřízení nových lávek přes kolejiště a to:

- v km 185,571 jako náhrada za zrušený železniční přejezd v km 185,610,
 - v km 186,124 jako náhrada za zrušený železniční přejezd v km 186,124,
- a v km 186,634 po novém silničním nadjezdu.

Při realizaci stavby bude docházet v dílčích lokalitách k úpravám nebo zřízení místních komunikací vyplývajících z řešení stavební objektů. Tyto dílčí objekty nebudou podstatným způsobem ovlivňovat veřejnou dopravu. Po dobu výstavby je však nutno počítat s dopravními omezeními.

c) Doprava v klidu

Projektová dokumentace neřeší problematiku dopravy v klidu, neboť nedojde k dotčení přednádražního prostoru žst. Přerov se stávajícími parkovacími plochami. Stavba není realizována v místech, kde dochází k nástupu resp. výstupu cestujících do vlakových souprav.

Systém dopravy v klidu rekonstrukcí nedozná změn.

d) Graf dynamického průběhu rychlostí

Vzhledem ke grafickému charakteru zobrazení je graf doložen jako samostatná příloha souhrnné technické zprávy (B.4.) v její přílohové části.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci prací na dokumentaci byl proveden doplňkový dendrologický průzkum, tj. podrobný průzkum a inventarizace dřevin rostoucích mimo les ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, a souvisejících prováděcích předpisů, které by mohly být potenciálně dotčeny posuzovaným záměrem.

V rámci dendrologického průzkumu byly zaznamenávány jednotlivé, obvykle samostatně nebo v malých skupinkách rostoucí dřeviny. Kromě „stromových“ dřevin byly také v souladu s definicí vycházející z Vyhlášky inventarizovány zapojené porosty dřevin. Dřeviny byly určovány podle druhu, pouze u taxonomicky složitějších skupin byla jejich příslušnost určena jen na úrovni rodu (např. vrba – *Salix* sp., topol – *Populus* sp.). U vzrostlých dřevin byl zjištěn obvod kmene ve výčetní výšce 130 cm, u zapojených porostů dřevin celková plocha v m².

V souvislosti s požadavky na kácení bude třeba zažádat příslušný orgán ochrany přírody (v tomto případě Magistrát města Přerova) o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb. Orgán ochrany přírody může za skácené dřeviny uložit provedení náhradních výsadeb, jejichž rozsah není v tomto stupni přípravy projektové dokumentace znám.

Pokud bude vznesen požadavek na provedení náhradních výsadeb, bude v dalším stupni přípravy projektové dokumentace zpracován projekt náhradních výsadeb. Náklady s provedením náhradních výsadeb hradí investor stavby.

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Popis vlivů stavby na životní prostředí je podrobně řešen v samostatné části projektové dokumentace B. 6.

a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Ke zhoršení kvality **ovzduší** dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati). Toto znečištění je plně reverzibilní.

Na základě výsledků **hlukové zátěže** lze říci, že rekonstrukce trati znamená snížení hlukového zatížení v chráněném venkovním prostoru staveb nacházejících se kolem rekonstruované železnice. Protože nedojde ke zvýšení hlukové zátěže oproti stavu hlučnosti před rokem 2001, je stanoven hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž a návrh protihlukových opatření tento limit zohledňuje.

Výpočtový model prokazuje, že železniční doprava je v posuzované lokalitě významným zdrojem hluku. Posuzované železniční tratě jsou zatíženy silnou mezinárodní osobní dopravou a i nákladní doprava je relativně silná. Porovnáním hlučností z období před 1. 1. 2001 s výhledovým stavem pro rok 2030 (bez protihlukových opatření) je zřejmé, že vlivem rekonstrukce koleje i změnou intenzit dopravy při uvažovaných změnách rychlostí nedojde k nárůstu hlukové zátěže a je možné použít hlukového limitu s korekcí pro starou hlukovou zátěž.

Vzhledem k relativně vysokým limitním hodnotám (70,0 dB pro denní dobu a 65,0 dB pro noční dobu) dochází k nadlimitnímu ovlivnění pouze u objektů těsně doléhajících k posuzované železniční trati.

Při návrhu protihlukových opatření byl prioritně chráněn venkovní chráněný prostor staveb. Pro návrh opatření byla rozhodující noční doba, kdy vzhledem k obdobné hlukové zátěži během dne a noci platí přísnější hygienický limit.

Tabulka navrhovaných protihlukových opatření

Soupis protihlukových stěn					
Č.	Umístění vůči koleji (ve směru staničení)	Výška*	Délka	Třída pohltivosti (ke koleji / od koleje)	Poznámka
1	km 185,500 – 186,457, vpravo	3,5 m	957 m	A3 / A2	do km 185,895 A3 oboustranně

* - udává požadovanou výšku nad temenem kolejnice

Objekty, které nemají chráněný venkovní prostor staveb a kde je navrhováno IPO (TZI 5):

- Přerov V - Dluhonice, K Nadjezdu 128/9, p.č. 1104, k.ú. Dluhonice
- Přerov V - Dluhonice, K Nadjezdu 75/8, p.č. 1105, k.ú. Dluhonice
- Přerov V - Dluhonice, K Nadjezdu 127/7, p.č. 1106 k.ú. Dluhonice

S ohledem na vysoké ovlivnění okolní zástavby hlukem, kdy se výpočtové hodnoty blíží hygienickému limitu, přestože je limit navýšen o korekci pro starou hlukovou zátěž, byl rozšířen rozsah protihlukových stěn. Protihlukové stěny sníží

ekvivalentní hladiny akustického tlaku, což bude pozitivně vnímáno zejména v noční době a významně to přispěje k ochraně lidského zdraví.

Doporučené stěny:

- Protihluková stěna číslo 2 slouží k ochraně zejména panelové zástavby v lokalitě Předmostí, ale také k ochraně rodinných domů nacházejících se v této lokalitě.
- Protihluková stěna číslo 3 slouží k ochraně panelové zástavby na ulici Sokolská.
- Protihluková stěna číslo 4 slouží k ochraně rodinných domů lokality Lýsky.

Rozšíření rozsahu protihlukových stěn pro záměr Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba

Soupis protihlukových stěn doporučených k realizaci					
Číslo	Umístění vůči koleji (ve směru staničení)	Výška*	Délka	Třída pohltivosti (ke koleji / od koleje)	Poznámka
2	km 185,402 – 186,056, vpravo	3,5 m	654 m	A3 / A2	185,647 – 185,741 A3 oboustranně
3	km 2,944 – 3,460, vlevo	3,5 m	516 m	A3 / A2	3,036 – 3,13 A3 oboustranně
	km 3,460 – 3,638, vlevo	3,5-2 m	178 m	A3 / A2	
	km 3,638 – 4,745, vlevo	2 m	1107 m	A3 / A2	
4	km 5,202 – 5,582, vpravo	3,5 m	380 m	A3 / A3	od km 5,475 km silnici pohltivost A2

* - udává požadovanou výšku nad temenem kolejnice

Významný vliv na **vodní toky** nelze předpokládat v případě, že při rekonstrukci, či jiných stavebních pracích, na mostech a propustcích bude zajištěno, že do vody nebude unikat žádný odpad vznikající těmito stavebními pracemi (zejména odpadní voda při otryskávání) a bude zajištěno, že nedojde k úniku ropných látek do toků. Toto je nutné dodržet zejména v okolí řeky Bečvy a vodních toků Vinarský potok a Strhanec do Bečvy ústících.

Odpady budou vznikat zejména v rámci rekonstrukce železnice. Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Bude je shromažďovat a třídit podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky oprávněnou společností vlastníci příslušná oprávnění při nakládání s odpady. V rámci fáze provozu bude produkce odpadů minimální.

Celkové objemy odpadů, vznikajících v rámci realizace stavby jsou uvedeny v tabulce:

kat. č. odpadu	kateg.	název druhu odpadu	jedn.	celkem
07 02 99	o	PE podložky	kg	2900,00
07 02 99	n	pryžové podložky	kg	8080,00
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t	2,81
15 01 02	o	plastové obaly	t	3,36
16 02 13	n	trafo s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks	4,00
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t	71,50
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks	1866,00
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks	28,00
16 06 02	n	akumulátory alkalické(NiCd)	t	0,60
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t	5397,50
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t	1650,00
17 01 01	o	kůly a sloupy betonové	t	77,00
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t	1862,47
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (cihly)	t	308,32
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t	13,00
17 02 01	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj. -dřevo	t	1,95
17 02 02	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.- sklo	t	2,00
17 02 03	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.- plasty	t	5,05
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	950,00
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živice lepenky bez dehtu	t	3,02
17 03 03	n	asfaltové stavební nátěry	t	5,70
17 04 01	o	odpad mědi a jejich slitin	t	108,00

kat. č. odpadu	kateg.	název druhu odpadu	jedn.	celkem
17 04 02	o	odpad hliníku	t	28,81
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	2504,25
17 04 07	o	směsné kovy	t	0,60
17 04 09	n	kovové části výhybek znečištěné mazadly	t	32,00
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t	38,34
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t	5455,00
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	72210,20
17 05 04	o	zemina a kamení	t	2309,00
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěrk (z okolí výhybek)	t	1125,00
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t	12950,00
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t	312,29
17 09 04	o	kamenivo + beton	t	315,88
20 01 21	n	zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	ks	125,00
20 02 01	o	biologicky rozložitelný odpad	t	10,00
20 03 01	o	komunální odpad	t	19,41

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železnice, nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na **půdy**.

Vliv na jednotlivé složky životního prostředí je podrobně řešen v příloze souhrnné technické zprávy B.6

b) Vliv na přírodu a krajinu, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Páteční částí územního systému ekologické stability v řešeném území je nadregionální biokoridor, jehož osa vede korytem řeky Bečvy. Ke křížení záměru a osy tohoto nadregionálního biokoridoru nedochází.

Nově budovaná komunikace je ukončena na hranici tohoto nadregionálního biokoridoru. Částečně se nachází i na území lokálního biokoridoru vedeného podél koryta Vinarského potoka.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Záměr nezasahuje na území soustavy Natura 2000.

d) Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Krajský úřad Olomouckého kraje Odbor životního prostředí a zemědělství vydal pod Č.j.: KUOK 108067/2015 dne 11. 12. 2016 Stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, k platnosti závěru zjišťovacího řízení záměru „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“

V tomto vyjádření je uvedeno:

„Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný správní úřad podle ustanovení § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, obdržel podáním ze dne 13. 11. 2015 žádost společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, IČ 64610357 ve věci vydání stanoviska k platnosti závěru zjišťovacího řízení záměru „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ vydaného dne 14. 6. 2005 pod č. j.: KUOK/13631/05/OŽPZ/507.

Výše uvedený závěr zjišťovacího řízení byl vydán s tím, že předmětný záměr nebude posuzován dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Tento záměr byl následně rozdělen na dílčí části. Současný záměr „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. Stavba“ je jednou z těchto dílčích částí.

Na základě předložených podkladů, vzhledem ke skutečnosti, že projektovými pracemi (rekonstrukce stávajících mostů, vybudováním nové železniční zastávky Přerov - Předmostí, mimoúrovňové lávky pro pěší a podchodu pro cyklisty) a jejich realizací nedojde k změnám, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, nebude významně zvýšena kapacita a rozsah záměru a nemění se způsob užívání, krajský úřad v souladu s § 4 odst. 1 písm. c) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí sděluje, že **změna záměru nevyžaduje posouzení vlivů na životní prostředí** ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a závěr zjišťovacího řízení zůstává v platnosti za předpokladu zachování výše uvedených skutečností a parametrů. Krajský úřad přihlédl také ke skutečnosti, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti,

jak vyplývá ze stanoviska krajského úřadu, orgánu ochrany přírody ze dne 16. 11. 2015, č. j.: KUOK 101580/2015“.

V rámci terénních průzkumů byla v území zaznamenána přítomnost přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*), druhu zvláště chráněného dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Vzhledem k populaci přesličky větevnaté na náspu je nutné požádat o udělení výjimky k zásahu do biotopu tohoto druhu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Na území záměru v okolních periodicky zaplavovaných tůňích lze předpokládat výskyt zvláště chráněné kuňky obecné (*Bombina bombina*). V okolí železniční trati a na železničním náspu lze předpokládat výskyt zvláště chráněné ještěrky obecné (*Lacerta agilis*). Pro oba výše zmíněné druhy bude zažádáno o výjimku k zásahu do biotopů těchto druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

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

Stavba, vzhledem ke svému rekonstrukčnímu charakteru, nevyvolává potřebu na zřízení či modifikaci zákonem vydefinovaných ochranných pásem. K drobné korekci dochází pouze u ochranného pásma dráhy. Ta je způsobena optimalizací trasování kolejí.

Stávající ochranná pásma jsou popsána v kapitole B.1. c)

B.7. Ochrana obyvatelstva

a) Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

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

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

- požár
- povodeň
- únik zemních plynů v důsledku důlní činnosti
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus
- organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany. V rámci stavby jsou navržena standardní technická řešení, běžně navrhovaná u liniových železničních staveb.

b) Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě i provozovatele drážní dopravy, vedoucí k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou přímé nebo nepřímé:

1. Přímé vlivy souvisí bezprostředně s lidským zdravím a patří mezi ně především:
 - znečištění ovzduší (emise, prach)
 - hluk
 - vibrace
2. Nepřímé vlivy souvisí s ochranou životního prostředí:
 - vliv na faunu a floru
 - vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES
 - vliv na ovzduší
 - vliv na půdu
 - vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí
 - vliv na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje
 - vliv na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Všeobecně lze konstatovat, že stavba „Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba“ vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru liniové drážní stavby.

c) Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Jedná se opět o soubor opatření, vedoucích k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při provozování dokončeného díla (stavby) a spočívajících ve vlastním technickém řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů a celé stavby jako celku.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou opět přímé nebo nepřímé a de facto se jedná o shodné vlivy, jejichž výčet byl proveden v předchozí kapitole.

Je možno konstatovat, že v žádném z výše uvedených bodů (vlivů) nedochází ke zhoršení oproti dosavadnímu stavu. Naopak. Byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zlepšení dosavadního stavu.

Tato liniová dopravní stavba nevede v zónách ohrožení např. nebezpečnými látkami. Osobní i nákladní dopravy je řízena drážními předpisy. Provoz je zabezpečen staničních, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Zaměstnanci provozovatele budovy budou v případě ohrožení informovat cestující veřejnost.

B.8. Zásady organizace výstavby

a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

V rámci obvodu staveniště budou plochy ZS přístupné k jednotlivým stavebním objektům a provozním objektům (dále jen SO a PS) dle možností po kolejích, nebo po pláni žel. spodku. Pro silniční staveništní dopravu budou využívány hlavně komunikace I., II. a III. tř. (I/55, I/47, II/436, III/01857, III/04721, atd.), případně místní komunikace vedoucí k obvodu staveniště. K vjezdům na stavbu budou i stávající silniční přejezdy a místní komunikace, které budou k tomu účelu provizorně upravovány. Další výjezdy ze stavby se nepředpokládají. V Dluhonicích bude pro potřeby stavby využívána plánovaná účelová komunikace podél liché kolejové skupiny k výpravní budově, kterou za tím účelem nutno budovat ihned po zahájení stavby v srpnu 2018.

b) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Zařízení staveniště musí být řešeno s ohledem na minimální zásah do přírody a stávající zeleně. Označené vzrostlé stromy (kmeny a větve) na trasách v bezprostřední blízkosti provizorních přístupových cest, případně na plochách ZS, které nebudou káceny, musí být předem ochráněny proti případnému poškození při průjezdech stavební techniky (obalení bedněním). V maximální míře je nutné zachovat vzrostlé stromy (s výjimkou náletové zeleně), které se nachází v místě ploch ZS, nebo v jejich bezprostřední blízkosti, kácení vzrostlých stromů z důvodu organizace výstavby není uvažováno.

Aby v průběhu výstavby nedocházelo v daných oblastech obvodu staveniště a na provizorních přístupových cestách k poškozování místní fauny a flóry, vodních zdrojů, s minimálním zásahem do lesních porostů a zemědělského fondu, budou pro dodavatele stanoveny hlavní zásady tzv. „Režim dodavatele“. V dalším stupni budou tyto zásady součástí technické zprávy PD.

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen neprodleně volat autorizovaného statika. Vždy je třeba zabránit sesuvům zeminy provizorním pažením. V případě jejich výskytu nutno neprodleně volat autorizovaného statika. Vždy bude zabezpečeno odvodnění stavby do dešťové kanalizace, a to v novém stavu nebo v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí. K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet.

c) Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

Rekonstrukce, zejména u velkých mostních objektů a provádění zemních prací na úsecích stavby - budou vyžadovat podél tratě z obou stran kolejí prostory pro dočasné umístění ploch zařízení staveniště, případně místa pro zemníky a krátkodobá uložení zeminy. S tím souvisí i přístupové staveništní komunikace, které se buď budou využívat stávající, nebo bude potřebné zřízovat dočasně nové, v místech nezbytného přístupu

k železničnímu tělesu. To si vyžádá v ojedinělých případech řešení dočasných záborů pro přístupové komunikace a plochy zařízení stavenišť na pozemcích mimo hranici SŽDC s.o. či ČD a.s. Je možno říci, že v obvodu stavby budou stavební práce probíhat převážně na pozemku dráhy a dočasné zábory budou minimalizovány.

Trvalé zábory část dokumentace týkající se organizace výstavby neřeší.

d) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Předpokládá se, že výkopy zemin vytěžené ze žel. spodku budou využity zpětně rámci stavby jen v minimálním rozsahu. Převážná část těchto objemů, budou odváženy na skládky odpadů nebo na recyklační základnu a následně dováženy pro zpětné použití. Pro jejich přepravu nutno upřednostňovat přepravou po železnici.

Příklad lokality skládek nosných odpadů - tj. zemina z výkopů stavby, žel. spodku a stavební suť:

Vytipované firmy a přepravní ramena v km:

- firma RESTA DAKON s.r.o. ul. Mírová, Lověšice - zemina ze žel. spodku a stavební suť - odvoz do vytipované lokality Lověšice u Přerova - skládka v blízkosti přednádraží žst. Přerov. – vedle vlečky fy Precheza a.s. Přerov. Možný příjezd auty - střední přeprav. vzdálenost stavba – skládka – cca do 10 km (příp. i po železnici).
- firma AVE Lipník z.s., (v oblasti Loučky - tj. cca 1 km severně od Lipníku n. B. - která je schopna pojmout celé množství štěrku - odpadu z recyklace kameniva, zeminy a suti v rámci celé stavby - vzdálenost po silnici Přerov – Lipník n.Bečvou - cca 15 km.

Vytipovaná místa – na základny pro montáž a demontáž železničního svršku a přepravní ramena :

- Montážní a demontážní základna kolejových polí na plochách v rámci ŽST Přerov, případně firma TSS Hulín. Přepravní vzdálenost po železnici 15 – 20 km.
- Nové výhybky – Firma Výhybkárny Prostějov a.s. Přepravní vzdálenost po železnici 46 km.
- kromě toho využít i plochy v prostoru přednádraží v žst. Přerov.
- Recyklační základna (RZ) - pro vytěžený materiál ze štěrkového lože - vytipovaná plocha v prostoru přednádraží v žst. Přerov výhodou využití přepravy materiálu po železnici a zpět v rámci stavby.

Bilance zemních prací.

Rozhodující objem zemních prací v kolejišti mají sanační práce na železničním spodku, včetně výstavby nebo obnovení odvodňovacích zařízení. Podstatnou část těchto zemních prací tvoří výkopy. Přebytkový materiál se bude odvážet na lokality trvalých skládek příp. na recyklační základnu. S přihlédnutím k navrhované technologii těžení materiálu žel. spodku bude na místa skládek volena přeprava po železnici, příp. kombinovaná doprava po železnici s překládkou na auta a dále silniční dopravou.

Přepravní ramena v rámci stavby (střední přepravní vzdálenosti) – stavba – skládka, se odhadují cca na 15-20 km dle zvolené lokality.

Bilance objemů je níže uvedena. Materiál z výkopů bude využit k příp. urovnání terénu nebo na zpevnění provizorních přístupových cest na trase stavby. V obvodu hranice zařízení staveniště se v rámci stavby neuvažuje zřizovat mezideponie vytěžené zeminy větších objemů, případně zemníky. S výjimkou recyklační základny z vytěženého štěrkového lože, situované na trase stavby - v oblasti přednádraží žst. Přerov.

Objemy byly sestaveny z rozhodujících hlavních SO stavby (žel. spodek, žel. svršek, komunikace, mosty, atd). Podrobněji k druhům a množství odpadů ze stavby dle jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů vč. vytypovaných lokalit pro jejich uložení - viz část B.6.2. Odpadové hospodářství.

B.9. Požadavky na další přípravu stavby

Pro zpracování dalšího stupně projektové dokumentace, tedy pro projekt stavby, se požaduje provést:

- *Podrobný geotechnický a hydrologický průzkum železničního spodku a inženýrských staveb*
- *Bude zpracován plán opatření pro případ havárie znečištění vody závadnými látkami podle ust. § 39 vodního zákona a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů, který bude projednán a schválen příslušným vodoprávním úřadem.*
- *Bude vypracován povodňový plán, dle zákona č. 254/2001 Sb.*
- *Bude upřesněn rozsah a lokalizace kácení jednotlivých druhů dřevin.*
- *Kategorizace materiálu žel. svršku*
- *V případě nařízení náhradních výsadeb za skácené dřeviny připravit projekt náhradních výsadeb*
- *Ověření skutečné polohy ing. sítí.*
- *Zajistit koordinaci s ostatními stavbami, především koordinaci se stavbou dálnice D1 ve věci přeložek vedení ČEZ*
- *Geodetické doměření vybraných lokalit dle technických zpráv jednotlivých SO (např. km 188,050 – 188,235, nezpevněné příkopy u kolejí č.3 a 10 ve výhybně Dluhonice). Ověření stávající únosnosti žel. spodku v km 188,150 – 188,235 traťového úseku Dluhonice – Brodek u Přerova.*
- *U vybraných mostních objektů provést doplňkový geologický průzkum*
 - **SO 11-19-01 t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční most v km 184,533**

- Pro další stupeň bude doplněn jeden IG vrt min 2 m pod uvažovanou úroveň paty pilot, a 1xdynamická penetrace ve stejné délce.
- **SO 11-19-03 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 184,533**
Pro další stupeň bude doplněn jeden IG vrt min 2 m pod uvažovanou úroveň paty pilot, a 1xdynamická penetrace ve stejné délce.
 - **SO 11-19-03 t.ú. Přerov - Dluhonice, silniční nadjezd v km 185,338**
Pro další stupeň bude doplněn pod každou podpěrrou (OP1, P2, P3, OP4) jeden IG vrt min 2m pod uvažovanou úroveň paty pilot (cca 15m).
 - **SO 61-19-05 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 185,657 = km 3,082 (1S) = km 3,083 (2S)**
Do dalšího stupně bude proveden jeden IG vrt min 2m pod patu navržené piloty tj. v délky 21m pod úroveň vetknutí pilot + 1*dynamická penetrace ve stejné délce. Vrtem bude zároveň ověřena aktuální hladina spodní vody a chemismus.
 - **SO 61-19-06 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 186,447 = km 3,874 (1S)**
Doplňkový IG vrt délky 6m (od úrovně stávající účel. komunikace) – vlevo mostu. Včetně vyhodnocení agresivity podzemní vody.
 - **SO 11-19-04.1 t.ú. Přerov - Dluhonice, lávka pro pěší v km 185,571**
Bude doplněn 2*IG vrt na obou stranách kolejiště. Vzhledem k plošnému založení postačí délka cca 4m
 - **SO 12-19-07.1 Výhybna Dluhonice, lávka pro pěší v km 186,124**
Bude doplněn 2*IG vrt na obou stranách kolejiště. Vzhledem k plošnému založení postačí délka cca 4m
 - **SO 12-19-04.1 Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634**
Pro další stupeň bude doplněn jeden IG vrt min 2m pod uvažovanou úroveň paty pilot na straně pilíře u výpravní budovy a 2*dynamická penetrace pro základy spirálové rampy, cca 3m pod základovou spáru.
- V rámci terénních průzkumů byla v území zaznamenána přítomnost přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*), druhu zvláště chráněného dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Vzhledem k populaci přesličky větevnaté na náspu bude nutné požádat o udělení výjimky k zásahu do biotopu tohoto druhu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.
 - Na území záměru v okolních periodicky zaplavovaných tůňích lze předpokládat výskyt zvláště chráněné kuňky obecné (*Bombina bombina*). V okolí železniční trati a na železničním náspu lze předpokládat výskyt zvláště chráněné ještěrky obecné (*Lacerta agilis*). Pro oba výše zmíněné druhy bude požádáno o výjimku k zásahu do píotopů těchto druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

V Olomouci, listopad 2015

Vypracoval: Ing. Stanislav Vávra a kol.