

Jiná ověření:


Paré:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.03.2025	-	Ing. Kateřina Hrušková

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Ostrava	
Adresa:	Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava	

Zhotovitel díla:	Správa železnic, státní organizace		 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Kontakt:	Odbor přípravy staveb T: +420 972 235 830 E: O09sek@spravazeleznic.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Karel Fridrich	Zakázka: -	Označení investora: R602400018

Název stavby/akce:	Záměr projektu Prostá rekonstrukce trati v úseku Hlubočky-Mariánské Údolí - Hrubá Voda	Stupeň dokumentace:
		ZP
		Smluvní datum zpracování:
		30.04.2025
Kraj: Olomoucký kraj	Katastrální území: Hlubočky [639524], Hrubá Voda [648591]	

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
R 6 0 2 4 0 0 0 1 8	- Z P X X	- X X X X X	- X X X X X X X X	- X X	- X - X X X	- 0 0 0

Prostor pro další informace

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce

Úvodní informace o investorovi				
Organizace	Správa železnic, státní organizace		Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	IČO 70994234
Ředitel nebo Statutární zástupce	Bc. Jiří Svoboda, MBA	generální ředitel		
Kontaktní osoba projektu	Ing. et Ing. Michaela Budinová	systémový specialista Generální ředitelství, odbor provozuschopnosti	Budinova@ spravazeleznic.cz	720 947 203

Čj. 15240/2025-SŽ-OR OVA-OPI

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROJEKTU

Shrnutí charakteristik projektu	
Název projektu:	Prostá rekonstrukce trati v úseku Hlubočky-Mariánské Údolí – Hrubá Voda
ISPROFOND projektu:	5003520265 – Prosté rekonstrukce / 5713120039
Místo realizace (kraj):	Olomoucký kraj
Specifický cíl / účel projektu:	Udržení provozuschopnosti, obnova železničního svršku, spodku a mostních objektů
Termín realizace:	9/2026 – 12/2026

1.1. Celkové náklady projektu

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku 2025

Zdroj	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty (SFDI, OPD, TEN-T, EIB)	506 514	612 882
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem¹	506 514	612 882

¹ Investiční náklady vč. věcné a inflační rezervy (ř. 812 VZOR 81) = souhrn investičních zdrojů (ř. 819 VZOR 81)

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni let 2025 – 2026

Zdroj	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty (SFDI, OPD, TEN-T, EIB)	516 334	624 765
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem²	516 334	624 765

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku 2025

Zdroj	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty (SFDI, MD – kap. 327, OPD, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem³		

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni let 2025 – 2026

Zdroj	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty (SFDI, MD – kap. 327, OPD, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem⁴		

1.2. Návaznost na schválené koncepce a programy

Návaznost na schválené koncepce a programy
<p>„Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“ byla Vládou ČR schválena Usnesením č. 259 dne 8. 3. 2021. Ve strategickém cíli Udržitelná mobilita se konstatuje, že „<i>zajištění provozuschopnosti (...) jsou klíčové a musí být přednostně finančně zabezpečeny</i>“. Tento cíl pomáhá naplňovat předmětný projekt.</p> <p>Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. Podle § 20 <i>vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami. Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.</i> Naplnění těchto povinností sleduje tento projekt.</p> <p>„TES trati Opava východ – Krnov – Olomouc hl. n.“ z r. 2019 navrhla varianty modernizace trati, ale neprokázala jejich ekonomickou efektivitu a pro další přípravu tak nebyla žádná varianta vybrána.</p>

² Investiční náklady vč. věcné a inflační rezervy (ř. 812 VZOR 81) = souhrn investičních zdrojů (ř. 819 VZOR 81)

³ Neinvestiční náklady vč. věcné a inflační rezervy (ř. 823 VZOR 82) = souhrn neinv. zdrojů (ř. 829 VZOR 81)

⁴ Neinvestiční náklady vč. věcné a inflační rezervy (ř. 823 VZOR 82) = souhrn nein. zdrojů (ř. 829 VZOR 81)

1.3. Soulad s územně plánovací dokumentací

Soulad s územně plánovací dokumentací

Projekt je navrhován na území Olomouckého kraje, pro nějž Zásady územního rozvoje vydalo zastupitelstvo v r. 2008 a od té doby schválilo aktualizace č. 1, 2a, 2b, 3, 4 a 5; další tři aktualizace se pořizují. Pro trať Olomouc – Krnov se stanoví hájit návrh na elektrizaci, revitalizaci a zkapacitnění, a to jako veřejně prospěšnou stavbu D66.

Územní plán obce Hlubočky z r. 2010 vymezuje plochy drážní dopravy jako stabilizované, zasahuje do nich regionální biokoridor RK 1518 a 1519 a regionální biocentrum 184 Vrábl.

Rekonstrukce dráhy na stávajících plochách je v souladu s územně plánovacími dokumentacemi.

2. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU

2.1. Popis stávajícího stavu

Popis stávajícího stavu

Umístění projektu v území

Řešený úsek leží ve Olomouckém kraji v obci Hlubočky na katastrálních územích Hlubočky [639524] a Hrubá Voda [648591]. Trať zde vede údolím říčky Bystřice, v nadmořské výšce 260 až 320 m n. m.

Tabulka 1 Parametry stávající trati v rozsahu stavby

(Opava východ) – Hrubá Voda – Hlubočky-Mariánské Údolí (– Olomouc hl. n.)	
Číslo trati podle Úředního povolení	840 00
Číslo trati podle tab. trať. poměrů	310A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	310
Kategorie dráhy	celostátní
Kategorie trati podle TSI INF	P5 / F3
Počet traťových kolejí	1
Max. traťová rychlost	70 km/h
Zábrzdna vzdálenost	700 m
Traťová třída zatížení; skupina přechodnosti	C3/70; 2
Průjezdový průřez	GC
Trakční soustava	není
Zabezpečovací zařízení vč. kategorie podle TNŽ 34 2620	TZZ: AH, 3. kategorie; SZZ: TEST B-14, 2. kategorie
Základní rádiové spojení	SRD
Číslo traťového a definičního úseku (TUDU)	219106, 2191D1, 219108, 2191M1, 219126, 2191E1

Trať byla uvedena do provozu v roce 1872 společností Moravsko-slezské centrální dráhy (MSCB). Směrové poměry se od doby jejího vzniku podstatně nezměnily, provozuschopnost se zajišťuje opravami nebo dílčími rekonstrukcemi a fyzická životnost značné části infrastruktury (železničního svršku, spodku, ale i umělých staveb a silnoproudých zařízení) je již vyčerpaná.

Směr trati je z Opavy východ do Olomouce hl. n., staničení v řešeném úseku roste od Olomouce hl. n. do Opavy východ. V tomto záměru projektu (ZP) je úsek popisován ve směru staničení.

Začátek stavby leží v km 11,018 (krajní výhybka žel. stanice (ŽST) Hlubočky-Mariánské Údolí), konec v km 19,820 (krajní výhybka ŽST Hrubá Voda). Náplní je:

- mezistaniční úsek Hlubočky-Mariánské Údolí – Hlubočky pro mostní objekty;
- ŽST Hlubočky pro žel. svršek a spodek, nástupiště, mostní objekty, silnoproud;

- mezistaniční úsek Hlubočky – Hrubá Voda pro žel. svršek a spodek, nástupiště, přejezdy, mostní objekty;
- ŽST Hrubá Voda pro žel. svršek a spodek hlubočského zhlaví a silnoproud.

Dráhu provozuje Správa železnic, státní organizace (SŽ), místním správcem je Oblastní ředitelství Ostrava. Provoz řídí výpravčí místně v ŽST Hlubočky-Mariánské Údolí, Hlubočky a Hrubá Voda.

Zabezpečovací zařízení

Stávající staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) v ŽST Hlubočky a ŽST Hrubá Voda jsou typu TEST B-14, tedy zjednodušená reléová, 2. kategorie podle TNŽ 34 2620, se světelnými návěstidly, volnost úseků je zajišťována pomocí počítačů náprav. Traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) jsou 3. kategorie podle TNŽ 34 2620, Hlubočky-Mariánské Údolí – Hlubočky typu AH-83, bez oddílových návěstidel, Hlubočky – Hrubá Voda typu AHP-03D bez oddílových návěstidel a s PSt u výhybky vlečky ZAPA beton a. s. Není instalován národní ani evropský vlakový zabezpečovač. Zabezpečení přejezdů uvádíme níže.

Sdělovací zařízení

Rozhlasové informační zařízení pro cestující je zřízeno na Hlubočky zastávka z, ŽST Hlubočky, Hrubá Voda zastávka z a ŽST Hrubá Voda.

V celém dotečeném úseku jsou z dřívějších akcí připravené 2 HDPE trubky (modrá, černá) pro instalaci optické kabelizace (optický kabel není vložen) a traťový kabel TCEPKPFLEY 10XN. Metalická místní sdělovací kabelizace byla v ŽST Hlubočky i ŽST Hrubá Voda obnovena v r. 2019.

V ŽST Hlubočky-Mar. Údolí je provozovaný traťový rádiový systém TRS (pouze ovládání ZL47+ZO47) a místní rádiová síť po zařízení DS248. V ŽST Hlubočky je provozovaný traťový rádiový systém TRS (základnová radiostanice ZR47 a ovládací blok a skříňka ZR47+ZO47) a místní rádiová síť po radiostanici GM360. V ŽST Hrubá Voda je provozovaný traťový rádiový systém TRS a místní rádiová síť, základnová radiostanice TRS je umístěná v technologickém domku, ovládací blok a skříňka TRS ve výpravní budově; radiostanice MRTS GM360 je umístěná v technologickém domku a ovládání umístěné ve výpravní budově v dopravní kanceláři je zajištěno pomocí analogového dispečerského terminálu INOMA OMEGA.

Datová síť v úseku je pouze intranet, po modemech ULAF BSTU4 z Velké Bystřice do ŽST Hlubočky-Mar. Údolí, po modemech PT 3088 do ŽST Hlubočky a dále do ŽST Hrubá Voda, kde modemová trasa končí. V uvedených třech stanicích je Switch WS-C2960-24TT-L.

Telefonní pobočky jsou provozovány v ŽST Hlubočky-Mar. Údolí po VoIP bráně Voice&Data Router ITX 495.01 od Olomouce. Odtud jsou nasazena zařízení PGS (XESS 1080) do ŽST Hluboček a PGS (XESS 1040) do Hrubé Vody.

Záznamové zařízení v ŽST Hlubočky-Mar. Údolí je REDAT5, v ŽST Hrubá Voda REDAT3.

Silnoproudá technologie včetně dispečerské řídicí techniky, technolog. zařízení, osvětlení a EOv

Zast. Hlubočky zastávka je osvětlena 7 ks sklopných stožárků o výšce 6 m, osazených LED svítidly. Stav silnoproudých zařízení je zánovní a nevyžaduje v současné době další investice.

Napájení **ŽST Hlubočky** je provedeno z distribuční sítě ČEZ, samostatnou přípojku má elektrický ohřev výhybek (EOV), ostatní odběry jsou napájeny z elektroměrového rozváděče ve výpravní budově. Úprava přípojky NN je navržena ve stavbě „Rekonstrukce výpr. budovy v žst. Hlubočky“.

Osvětlení kolejiště je provedeno 22 ks světlometů na čtyřech osvětlovacích věžích a 20 ks stožárů typu JŽ. Svítidla jsou zastaralá, osazená výbojkovými světelnými zdroji. Stožáry jsou původní, rok výroby 1992, údržba svítidel na těchto stožárech je extrémně složitá. Součástí venkovních kabelových rozvodů NN jsou stávající kabelové skříně instalované zejména ve fasádách objektů ve stanicích. Dále jsou zde provozovány 2 ks zásuvkových stojanů NN.

V současném stavu jsou EOY vyhřívány 4 ks výhybek o celkovém výkonu 24 kW. Napájení a ovládání je provedeno z rozvaděče R-EOY, umístěného ve středu stanice. Dohled je proveden v rámci dotykového panelu MSEOY, instalovaného v DK železniční stanice. Dálkový dohled je řešen v rámci dálkové diagnostiky technologických systému železniční dopravní cesty.

Zast. Hrubá Voda zastávka je osazena 5 ks sklopných stožárků o výšce 6 m, osazených LED svítidly. Pro osvětlení přístupové cesty slouží svítidlo na výložníku na zdi budovy zastávky. Úpravy přípojky NN 0,4 kV a vybudování silnoproudých zařízení proběhly převážně v roce 2024.

ŽST Hrubá Voda disponuje vlastní stožárovou trafostanicí 22/0,4 kV, která je však umístěna na cizím pozemku, napájecí kabely z trafostanice jsou vedeny přes řeku a přes silnici (na mimodrážních pozemcích), což je značně problematické.

Venkovní osvětlení je provedeno výbojkovými svítidly o výkonu 250 W na 28 stožárech typu JŽ.

V současném stavu jsou EOY vyhřívány 4 výhybky o celkovém výkonu 23,4 kW. Napájení a ovládání je provedeno z rozvaděčů REOV1 a REOV2 umístěných na obou zhlavích. Dohled EOY je proveden místně v rámci MSU dohledového PC instalovaného v dopravní kanceláři železniční stanice.

Součástí venkovních kabelových rozvodů NN jsou stávající kabelové skříně instalované zejména ve fasádách objektů ve stanici. Dále jsou zde provozovány 3 ks zásuvkových stojanů NN.

Nová přípojka NN je naprojektována ve stavbě „Vymístění dopravní kanceláře z bývalé výpravní budovy ŽST Hrubá Voda“, předpoklad realizace v roce 2025. V této stavbě je také projektován nový rozvaděč HR, rozvaděč RO a záložní zdroj pro napájení vybraných technologií ve stanici.

Železniční svršek a spodek, dopravní plochy dráhy, přejezdy a přechody

Trať sleduje údolí Bystřice s řadou oblouků poloměru až 268 m, přičemž přechází po mostech mezi levým a pravým břehem řeky. Směrovým poměrům odpovídá traťová rychlost 50 až 70 km/h (ZÚ – km 11,160 50 km/h; km 11,160 – 16,800 70 km/h, km 16,800 – 18,900 60 km/h, km 18,900 – KÚ 50 km/h), rychlostní profil V_{130} není zaveden. Trať směrem k Olomouci klesá ve sklonu až 17,0 ‰.

Kolejový rošt v úseku Hlubočky-Mariánské Údolí – Hlubočky je tvořen kolejnicemi S49 (z r. 1977) na pražcích SB6 (1977) s lokálními pozdějšími náhradami, upevnění K, je zřízena bezстыková kolej. Na mostě ev. km 14,617 je prvková mostovka s dřevěnými mostnicemi. Tento úsek je dosud v uspokojivém stavu.

V ŽST Hlubočky jsou v 1. SK S49 (1977) na SB6 (1977), 2. SK S49 na SB5 (1972), 3. SK T (1972) na SB5 (1972), 5. SK S49 na SB5. Výhybky jsou č. 1 JS49 1:9-300-L,d (1978), č. 2 JS49 1:9-300-P,d (1978), č. 3 JT 6°-P,d (1982), č. 6 Obl-oS49 1:7,5-190(557/289)-L,d (1987), č. 7 JS49 1:7,5-190-P,d (1987) a č. 8 JS49 1:9-300-L,d (1987).

V úseku Hlubočky – Hrubá Voda jsou vloženy kolejnice S49 (1976) na pražcích SB5 (1975), rozponové upevnění, s lokálními novějšími náhradami, je zřízena bezстыková kolej. Na mostech ev. km 16,378, 16,647, 18,449 a 18,902 je prvková mostovka s dřevěnými mostnicemi, na mostě ev. km 17,580 přímé upevnění. V km 17,401 je vložena výhybka K1 JS49 1:9-190-L,d z r. 1990. Nový kolejový rošt je vložen v km 16,681 – 16,750 (S49 na B91S, 2014), v blízkosti přejezdů P7534 (km 17,439 – 17,558, S49 na B91/S a SB8P, 2019) a P7535 (km 17,772 – 17,887, S49 na SB8P, 2024).

V ŽST Hrubá Voda jsou v 1. SK R65 (1976) na SB8 (1984), 2. SK R65 (1984) na SB8 (1989), 3. SK S49 (1988) na SB8 (1988), 5. SK T (1979) na dřevěných pražcích (1979) a A (1957) na dřevěných pražcích (1957). Výhybky jsou č. 1 Obl-jT 4°(348/242)-P,d (1978), č. 2 Obl-oS49 J:9-300(1737/363)-P,d (1978), č. 3 JS49 1:9-190-P,d, č. 4 Obl-oS49 1:7,5-190(758/254)-L,d, č. 5 JS49 1:9-190-L,d (1976) a č. 6 JS49 1:9-190-P,d (1976).

Zemní těleso je tvořeno odřezy, náspy a zářezy. Podle informace správce nedochází k problémům s únosností pražcového podloží. Odvodnění je částečně tvořeno nezpevněnými příkopy, v převážné délce úseku není vůbec patrné, voda tak stéká po pláni tělesa železničního spodku i v zářezech, což

vede k degradaci pláně a jejímu znečištění. Na náspech v úseku Hlubočky – Hrubá Voda je těleso velmi úzké, chybí stezky a dochází k padání štěrku kolejového lože ze svahů a na komunikace pod svahem, lokálně jsou zřízeny bariéry pro zachycení padajících kamenů. Část zářezů je tvořena skalními svahy, z nich některé byly v minulosti sanovány (sítě, očištění), zbylé dosud nezajištěné skalní svahy ale rovněž ohrožují provoz padajícími kameny nebo vysouvajícími se skalními bloky.

Nástupišťe Hlubočky zastávka z (zastávka) má délku 140 m, výšku 0,55 m, umožňuje přístupnost a bezbariérové užívání a je ve vyhovujícím stavu.

V ŽST Hlubočky jsou úrovněová nástupišťe u 1. SK (délka 199 m) a 3. SK (délka 228 m), výšky 0,20 až 0,25 m, tvořené panely. Na Hrubá Voda zastávka z je vnější nástupišťe délky 91 m výšky 0,25 m, tvořené panely. Všechna tato nástupišťe neumožňují přístupnost a bezbariérové užívání, výška nástupišť je vlivem sedání terénu proměnná a nástupišťní desky jsou již vyžilé.

V ŽST Hrubá Voda jsou úrovněová nástupišťe u 1. SK (délka 88 m), 2. SK (délka 61 m), 3. SK (délka 190 m), výšky 0,20 až 0,25 m, z panelů nebo se zpevněnou hranou. Nástupišťe již leží mimo úsek s rekonstrukcí inženýrských objektů.

V řešeném úseku se nachází **železniční přejezdy**:

- P7530 ev. km 12,074, přechod pěší místní komunikace, zabezpečen jen s kříží;
- P7531 ev. km 12,418, silnice III/44317, zabezpečen PZS 3SBI;
- P7532 ev. km 13,618, účelová komunikace, zabezpečen PZM2 (trvale uzamčen);
- P7533 ev. km 15,932, účelová komunikace (lesní cesta), zabezpečen jen kříží;
- P7534 ev. km 17,496, účelová komunikace (do kamenolomu), zabezpečen PZS 3SNI;
- P7535 ev. km 17,875, silnice III/44317, zabezpečen PZS 3ZBI;
- P7536 ev. km 18,153, účelová komunikace, zabezpečen PZS 3SNI;
- P7537 ev. km 19,748, účelová komunikace, zabezpečen PZS 3SBI.

Z těchto přejezdů P7530 až P7532, P7534, P7535 a P7537 leží mimo úsek s rekonstrukcí železničního svršku a nejsou součástí projektu. P7533 a P7536 jsou tvořeny betonovým panelem mezi kolejnicemi a nezpevněnou komunikací vně kolejnic, tyto dvě přejezdové konstrukce budou rekonstruovány.

Mosty, propustky a zdi

V rozsahu projektu se nachází 11 železničních mostů, 18 železničních propustků a 2 opěrné zdi. Většina mostních objektů pochází z 70. let 20. století, kdy proběhla modernizace dané trati. Tři mosty a 12 propustků jsou z let 1872 až 1936.

Úsek je zařazený do 3. třídy tratí z hlediska zatížení mostních objektů podle ČSN EN 1991-2, přechodnost je na mostních objektech stanovena pro traťovou třídu zatížení C3/70.

Z konstrukčního hlediska se jedná převážně o mosty ocelové trámové s prvkovou mostovkou, případně o mosty prefabrikované trámové z předpjatého betonu s průběžným kolejovým ložem a v ojedinělých případech o mosty klenbové z kamenného zdiva případně o mosty železobetonové deskové. Propustky jsou z konstrukčního hlediska zpravidla betonové nebo kamenné deskové, případně betonové trubní a ojediněle klenbové z kamenného zdiva.

Protihlukové objekty a ostatní inženýrské objekty

V řešeném úseku se nenacházejí.

Pozemní stavby, objekty osobních nádraží a přístřešky

Objekt osobního nádraží v ŽST Hlubočky se v „Programu revitalizace a rekonstrukce osobních nádraží pro roky 2025 až 2029“ (PRRON, schválen CK MD 3. 9. 2024) nachází na 308. místě s mírou opotřebení 70 %. Slouží řízení provozu i pro cestující. Leží v zastavbě stejnojmenné obce v její místní části Dukla. Rekonstrukce se připravuje v samostatné stavbě. Od nádraží vychází žlutá turistická značka ve směrech Pohořany a Svatý Kopeček a cyklotrasa 6009 Velká Bystřice – Šternberk.

Hlubočky zastávka z má malý betonový přístřešek. Leží přímo v obci.

V Hrubá Voda zastávka z zajišťuje ochranu cestujících malý zděný přístřešek. Leží v rekreační oblasti, prochází zde modrá turistická trasa (viz u následující ŽST) a cyklotrasa 6009.

V ŽST Hrubá Voda byl objekt osobního nádraží prodán firmě HICKSON s. r. o., jde o kulturní památku rejst. č. ÚSKP 106165. Starší část budovy pochází z roku 1872 a v roce 1917 byla přestavěna a doplněna o novou část, přičemž celý objekt získal secesní vzhled podle projektu arch. Gustava Kulhavého. Leží v rekreační oblasti, u parku sportu (bobová dráha, lyžařský svah), procházejí zde turistické značky žlutá směr Jívová, modrá směr Pohořany a Domašov nad Bystřicí a dále naučná stezka údolím Bystřice a na hrad Hluboký. Také kolem prochází i cyklotrasa údolím Bystřice.

Trakční vedení, energetická zařízení

Dotčený úsek není elektrizován a je bez trakčního vedení.

Dopravní technologie stávajícího stavu

Výchozí rozsah dopravy uvažujeme ve stavu jízdního řádu (JŘ) 2025. Traťový úsek Hlubočky-Mariánské Údolí – Hrubá Voda slouží vlakům osobní i nákladní dopravy.

Tabulka 2 Linky osobní dopravy, výchozí stav

linka	směr	interval	popis, řazení, dopravce	pramen
R	Olomouc – Opava východ – Ostrava (R27)	120 min.	843+Bftn ⁷⁹¹ s posilami, ČD a. s.	JŘ 2025
Os	Olomouc – Hlubočky (– Hrubá Voda (– Moravský Beroun))	nepravidelný, cca 30-60/60 min.	848, ČD a. s.	JŘ 2025

V nákladní dopravě je v JŘ 2025 úsekem trasován jeden pár Mn 81641/81642 ČD Cargo a. s. Olomouc hl. n. – Děčichov nad Bystřicí a zpět, plánovaný v úterý a čtvrtek, ale jen podle potřeby. Hnací vozidlo se plánuje 742.7, délka soupravy 150/200 m, hmotnost 200/400 tun. Dále jsou úsekem vedeny ad hoc vlaky, a to na vlečku ZAPA beton a. s. ležící v mezistaničním úseku Hlubočky – Hrubá Voda a vlaky ve směru Krnov, například při odklonech nebo výlukách.

V roce 2024 bylo v tomto úseku zavedeno 619 nákladních vlaků (Nex, Pn, Mn, Vleč, Lv, bez Služ; odpovídá průměru 1,7 denně), z nich 17 % pravidelných Mn 81641/81642, 12 % ad hoc pro obsluhu vlečky a 71 % ad hoc úsekem tranzitujících. Nakládka a vykládka dopravců na manipulačních kolejích ŽST Hlubočky a ŽST Hrubá Voda je minimální až nulová, používají se jen pro vlastní účely SŽ. Na vlečce ZAPA beton a. s. bylo v roce 2024 naloženo štěrkem 548 vozů.

Největší povolená délka vlaku je 497 m, normativ délky nákladního vlaku 421 m, dálkové osobní dopravy 150 m a zastávkové osobní dopravy 120 m.

Tabulka 3 Rozsah dopravy, výchozí stav

úsek	směr Krnov					směr Olomouc					celkem
	Ex	R	Os	Sv	Nex, Pn, Mn	Ex	R	Os	Sv	Nex, Pn, Mn	
Hlubočky – Hr. Voda	0/0	7/1	18/2	1/0	1/0	0/0	7/1	17/2	2/0	1/0	54/6

Počty vlaků os. dopravy odpovídají pracovnímu dni, v nákladní dopravě 9. decilu rozhodujícímu pro kapacitu dráhy podle evidence za leden až březen 2024. Počty jsou uvedeny v pořadí celodenní / za špičkové 2 hodiny (16 – 18 hod.).

Řešený úsek trati je ohraničen ŽST Hlubočky-Mariánské Údolí (km 10,846), ŽST Hlubočky (km 14,945) a ŽST Hrubá Voda (km 19,442). V km 17,401 je výhybkou K1 napojena vlečka 6216 ZAPA beton a. s. V mezistaničních úsecích leží zastávky:

- Hlubočky zastávka z v km 12,456,
- Hrubá Voda zastávka z v km 17,899.

SŽ GŘ O11 v dokumentu „Identifikace úzkých hrdel, traťové úseky v celé síti, výsledná zpráva za I. a II. etapu“ zhodnotil kapacitu úseku Hrubá Voda – Olomouc tak, že využití optimální hodnoty

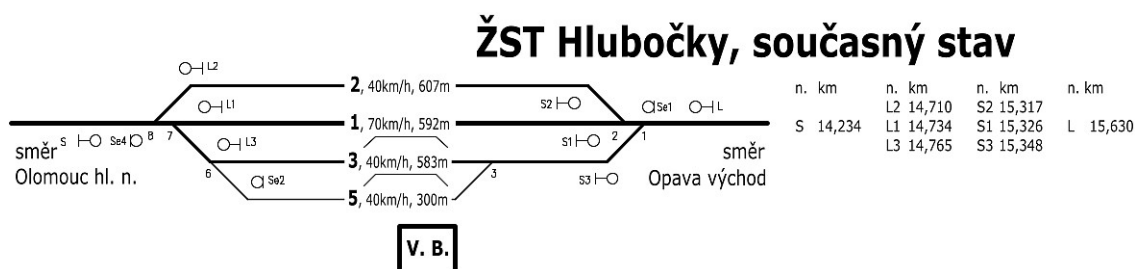
propustnosti dosahuje za celý den 85 %, za období 5 až 20 h. 105 %. Tyto hodnoty ukazují na přiměřeně zatížené zařízení, blíží se silnému zatížení.

ŽST Hlubočky je stanicí mezilehlou. Stanice má tři dopravní koleje 1, 2, 3 a jednu manipulační kolej 5. Vlečky, které byly dříve do stanice zaústěny, jsou již zrušeny a odpojeny nebo odstraněny. Cestujícím slouží výpravní budova s verandou a nástupiště 1 (u koleje 3, délka 228 m) a 2 (u koleje 1, délka 199 m), obě úrovně výšky 0,20 – 0,25 m. U koleje 5 je zpevněná nakládková plocha.

Ve stanici pravidelně křižují Os vlaky v X:00 a podle potřeby též nákladní vlaky. Z Hluboček se obsluhuje vlečka ZAPA beton a. s., kam jsou odtud vlaky sunuty. Nákladní vlaky směr Krnov, jejichž hmotnost překračuje normativ, jsou v Hlubočkách děleny a část soupravy zde pak vyčkává na odvezení.

Tabulka 4 Přehled kolejí v ŽST Hlubočky, výchozí stav

kolej č.	už. délka [m]	rychlost [km/h]	vybavení	poznámka
dopravní koleje				
1	592	70	nástupiště, bez trakčního vedení	hlavní kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
2	607	40	bez trakčního vedení	kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
3	583	40	nástupiště, bez trakčního vedení	kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
manipulační kolej				
5	300	40	bez trakčního vedení	ložné manipulace, podle seznamu zařízení služeb kolej se zvláštním režimem v délce 150 m



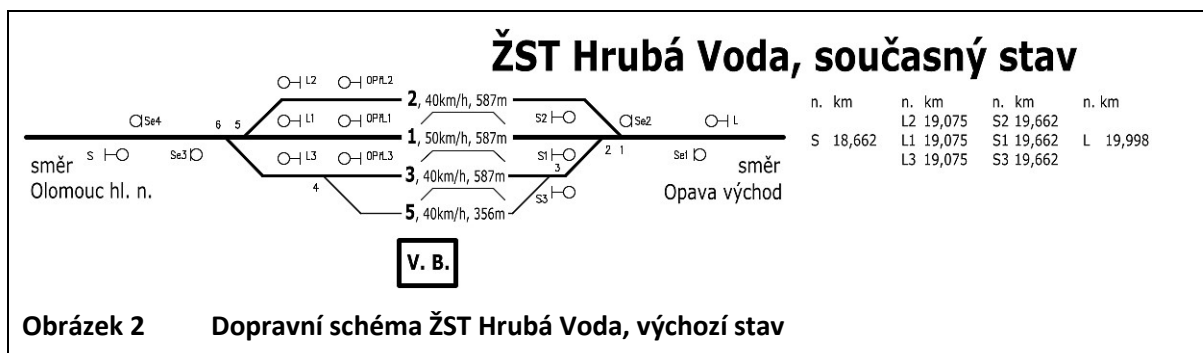
Obrázek 1 Dopravní schéma ŽST Hlubočky, výchozí stav

ŽST Hrubá Voda je stanicí mezilehlou. Stanice má tři dopravní koleje 1, 2, 3 a jednu manipulační kolej 5. Cestujícím slouží nástupiště 1 (u koleje 3, délka 190 m), 2 (u koleje 1, délka 88 m) a 3 (u koleje 2, délka 61 m), všechna úrovně výšky 0,20 – 0,25 m.

Ve stanici končí a začínají Os vlaky ve směru Olomouc hl. n., resp. zde vlaky křižují.

Tabulka 5 Přehled kolejí v ŽST Hrubá Voda, výchozí stav

kolej č.	už. délka [m]	rychlost [km/h]	vybavení	poznámka
dopravní koleje				
1	587	50	nástupiště, bez trakčního vedení	hlavní kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
2	587	40	nástupiště, bez trakčního vedení	kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
3	587	40	nástupiště, bez trakčního vedení	kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
manipulační kolej				
5	336	40	bez trakčního vedení	-



2.2. Zdůvodnění nezbytnosti

Zdůvodnění nezbytnosti

Důvodem stavby je zajištění provozuschopnosti dráhy v nesnížených parametrech, odstranění částí stavby s končící fyzickou životností, a to v oblasti železničního svršku, spodku, mostních objektů a silnoproudu.

Železniční svršek a spodek

Kolejnice a pražce v ŽST Hlubočky a v úseku Hlubočky – Hrubá Voda pocházejí z let 1972 a 1977, jejich věk dosahuje 48 a 53 let. V kolejnicích se projevují lokální defektoskopické vady, zejména v místech svarů. Naprostá většina pražců je SB5 s upevněním pomocí rozponových podkladnic, se špatným stavem drážebnosti upevňovadel, s problematickým zajištěním rozchodu koleje. V dřevěných pražcích se objevují trhliny, vedoucí k ohrožení drážebnosti vrtulí. Při měřeních se opakovaně objevují závady v geometrických parametrech koleje. Výhybky byly vloženy v letech 1978 až 1990 a také jsou minimálně 35 let staré. Kolejové lože je zanesené podsítným přiměřeně doby od poslední rekonstrukce koleje, což zhoršuje odtok vody z něj.

Nástupiště v ŽST Hlubočky a na z Hrubá Voda zastávka neumožňují přístupnost a bezbariérové užívání. Pochozí desky nástupišť mají lokální praskliny a odlomeniny, dochází k jejich poklesům.

V zářezech a odřezech zatéká voda z důvodu chybějícího odvodnění na zemní pláš a tím ji degraduje. Nesanované skalní zářezy se rozvolňují, vypadávají z nich kameny i kamenné bloky, což ohrožuje železniční provoz. Na úzkých náspech chybí nejen stezka, což zhoršuje bezpečnost při dohlédací činnosti provozovatele dráhy, ale navíc štěrk kolejového lože padá z náspu dolů, a to i na chodníky, kde ohrožuje chodce; jako nouzová ochrana jsou na svazích osazeny záchytné dřevěné desky.

Mosty, propustky a zdi

Z 11 mostů, které se nacházejí v řešeném úseku, se jeden ponechává bez zásahu. Navrhuje se částečná přestavba kombinovaná s částečnou rekonstrukcí u 1 mostu a rekonstrukce u 9 mostů z níže uvedených důvodů:

- most ev. km 12,836: stavební stav nosné konstrukce (kombinovaná desková – prostá + trémová – prostá, monolitický železobeton + prefabrikovaný předpjatý beton, průběžné kolejové lože) a spodní stavby hodnocen stupněm 2/2, dosluhující systém vodotěsné izolace (SVI), dosluhující mostní závěry, nevyhovující zábradlí na římsách, nevyhovující přechody do trati, provizorní řešení převáděného kabelového žlabu, most je na hranici životnosti; 1. otvor – železobetonové konstrukce jsou značně degradované, odhalená korodující výztuž; 2. otvor – železobetonové konstrukce jsou značně degradované zejména v oblasti konzolových říms je patrný značný rozsah poškození;
- most ev. km 12,897: stavební stav nosné konstrukce (trémová – sled prostých polí, prefabrikovaný předpjatý beton, průběžné kolejové lože) a spodní stavby hodnocen stupněm 2/2, železobetonové konstrukce jsou degradované zejména v oblasti konzolových

říms, je patrný značný rozsah poškození, dosluhující SVI, dosluhující mostní závěry, nevyhovující zábradlí na římsách, nevyhovující přechody do trati, provizorní řešení převáděného kabelového žlabu;

- most ev. km 14,617: stavební stav nosné konstrukce (trámová – prostá, ocelová, prvková mostovka) a spodní stavby hodnocen stupněm 2/1, částečně degradované prvky ocelové nosné konstrukce, dosluhující protikorozi ochrana (PKO), nevyhovující přechody do trati;
- most ev. km 16,378: stavební stav nosné konstrukce (trámová – sled prostých polí, ocelová, prvková mostovka) a spodní stavby hodnocen stupněm 3/2, značně degradované a oslabené prvky ocelové nosné konstrukce, dosluhující PKO, dosluhující konstrukce kolejového roštu, nevyhovující zábradlí, nevyhovující přechody do trati;
- most ev. km 16,440: stavební stav nosné konstrukce (klenbová, kamenné zdivo, průběžné kolejové lože) a spodní stavby hodnocen stupněm 2/2, konstrukce z kamenného zdiva jsou degradované zejména v horní části mostu v místě mostního svršku, dosluhující SVI, římsy jsou nízké a dochází k vysypávání kolejového lože (provedeno provizorní zajištění kolejového lože pažením), chybějící zábradlí na římsách, nevyhovující přechody do trati;
- most ev. km 16,647: stavební stav nosné konstrukce (trámová příhradová – prostá, ocelová, prvková mostovka) a spodní stavby hodnocen stupněm 2/2, degradované a oslabené prvky ocelové nosné konstrukce, prvky ocelové konstrukce zasahují do VMP 2,5, dosluhující PKO, dosluhující konstrukce kolejového roštu, nevyhovující zábradlí, nevyhovující přechody do trati;
- most ev. km 17,580: stavební stav nosné konstrukce (trámová – prostá, ocelová, prvková mostovka) a spodní stavby hodnocen stupněm 2/2, částečně degradované prvky ocelové nosné konstrukce, dosluhující PKO, nevyhovující přechody do trati;
- most ev. km 17,790: stavební stav nosné konstrukce (trámová – prostá, prefabrikovaný předpjatý beton, průběžné kolejové lože) a spodní stavby hodnocen stupněm 1/1, most prošel v roce 2024 rekonstrukcí;
- most ev. km 18,449: stavební stav nosné konstrukce (trámová – prostá, ocelová, prvková mostovka) a spodní stavby hodnocen stupněm 2/2, částečně degradované prvky ocelové nosné konstrukce, dosluhující PKO, nevyhovující přechody do trati;
- most ev. km 18,582: stavební stav nosné konstrukce (klenbová, kamenné zdivo, průběžné kolejové lože) a spodní stavby hodnocen stupněm 1/1, konstrukce z kamenného zdiva jsou degradované zejména v horní části mostu v místě mostního svršku, dosluhující SVI, římsy jsou nízké a dochází k vysypávání kolejového lože, nevyhovující zábradlí na římsách – není dodržen VMP2,5, nevyhovující přechody do trati;
- most ev. km 18,902: stavební stav nosné konstrukce (trámová – sled prostých polí, ocelová, prvková mostovka) a spodní stavby hodnocen stupněm 2/2, degradované a oslabené prvky ocelové nosné konstrukce, dosluhující PKO, dosluhující konstrukce kolejového roštu, nevyhovující zábradlí, degradované konstrukce navazujících samostatně stojících křídel z kamenného zdiva, nevyhovující přechody do trati.

Z 18 propustků, které se nacházejí v řešeném úseku, se navrhuje celková přestavba u 14 propustků a rekonstrukce u 4 propustků z níže uvedených důvodů:

- propustek ev. km 11,404: stavební stav nosné konstrukce (trubní, beton) hodnocen stupněm 2, konstrukce jsou částečně degradované a rozrušené, kolejové lože má nedostatečnou výšku;
- propustek ev. km 11,772: stavební stav nosné konstrukce (desková, kámen) hodnocen stupněm 2, konstrukce jsou degradované a rozrušené, čela jsou dodatečně zvýšená z důvodu vysypávání kolejového lože podél říms, chybějící zábradlí na římse u výtokového čela;
- propustek ev. km 11,909: stavební stav nosné konstrukce (desková, zabetonované nosníky) hodnocen stupněm 2, konstrukce jsou degradované a rozrušené, čela jsou dodatečně

zvýšená z důvodu vysypávání kolejového lože podél říms, chybějící zábradlí na římse u výtokového čela, propustek je za hranicí životnosti;

- propustek ev. km 12,082: stavební stav nosné konstrukce (trubní, beton) hodnocen stupněm 2, konstrukce jsou částečně degradované a rozrušené, nedostatečná výška kolejového lože;
- propustek ev. km 12,148: stavební stav nosné konstrukce (trubní, beton) hodnocen stupněm 1, konstrukce jsou částečně degradované a rozrušené, římsy jsou nízké a dochází k vysypávání kolejového lože, chybějící zábradlí na římsách;
- propustek ev. km 12,368: stavební stav nosné konstrukce (desková, monolitický železobeton) hodnocen stupněm 1, konstrukce jsou částečně degradované a rozrušené, římsy jsou nízké a dochází k vysypávání kolejového lože, nevyhovující zábradlí na římsách – není dodržen VMP2,5;
- propustek ev. km 13,062: stavební stav nosné konstrukce (trubní, beton) hodnocen stupněm 1, konstrukce jsou částečně degradované a rozrušené, kolejové lože má nedostatečnou výšku, vysypávající se kolejové lože podél nízkých říms, chybí zábradlí na římsách, zpevněné konstrukce zapuštěného koryta na vtoku i na výtoku jsou rovněž degradované a zanesené;
- propustky ev. km 13,284 a ev. km 13,515: stavební stav nosné konstrukce (desková, kámen) hodnocen stupněm 1, konstrukce jsou částečně degradované a rozrušené, otvor a čela propustku jsou zanesené;
- propustky ev. km 13,783 a ev. km 13,932: stavební stav nosné konstrukce (desková, kámen) hodnocen stupněm 2, konstrukce jsou značně degradované a rozrušené, otvor a čela propustku jsou zanesené;
- propustek ev. km 14,418: stavební stav nosné konstrukce (desková, kámen) hodnocen stupněm N/A, konstrukce jsou značně degradované a rozrušené, otvor a čela propustku jsou zanesené;
- propustek ev. km 15,280: stavební stav nosné konstrukce (desková, beton) hodnocen stupněm 2, konstrukce jsou degradované a rozrušené, otvor a čelo propustku na vtoku jsou zanesené, čelo propustku na výtoku je zakomponované do hmoty navazující opěrné zdi;
- propustky ev. km 15,774, ev. km 16,118 a ev. km 17,300: stavební stav nosné konstrukce (desková, kámen) hodnocen stupněm 3, konstrukce jsou značně degradované a rozrušené, otvor a čela propustku jsou zanesené;
- propustek ev. km 17,537: stavební stav nosné konstrukce (klenbová, kamenné zdivo) hodnocen stupněm 2, konstrukce jsou degradované, propustek je za hranicí životnosti, propustek má značnou výšku nadnáspy, který znemožňuje jednoduché odkrytí vnějších povrchů a standardní obnovu SVI shora, konstrukce portálů jsou degradované, svahy zejména u portálu na vtoku jsou rozrušené, chybí zábradlí na římsách, zpevněné konstrukce zapuštěného koryta na vtoku i na výtoku jsou rovněž degradované a zanesené;
- propustek ev. km 18,181: stavební stav nosné konstrukce (desková, kámen) hodnocen stupněm 2, konstrukce jsou degradované a rozrušené.

V řešeném úseku se nacházejí 2 opěrné zdi. Obě se navrhuje rekonstruovat z důvodů:

- opěrná tížná zeď ev. km 15,190 - 15,400: degradovaná koruna opěrné zdi z kamenného zdiva, stavební stav dané zdi je dobrý, celková stabilita a integrita zdi je zachována, nevyhovující zábradlí na římse zdi;
- opěrná tížná zeď ev. km 17,007 - 17,100: degradovaná a rozrušená koruna opěrné zdi z kamenného zdiva a monolitického betonu, stavební stav dané zdi je nevyhovující, celková stabilita a integrita zdi je zachována, vysypávající se kolejové lože nad korunou zdi, nevyhovující zábradlí na římse zdi.

Tři mosty a 12 propustků jsou starší 60 let (pocházejí z r. 1872 až 1936) a jsou svým věkem daleko za předpokládanou životností.

Silnoproud

Základy osvětlovacích věží a stožárů JŽ mají zvětralé betonové základy. Údržbu svítidel na stožárech JŽ je nutno provádět pouze z vysokozdvižné plošiny, což je značně nákladné. Z hlediska ekodesignu, úspory energie a výhledové nedostupnosti výbojkových světelných zdrojů bude v nejbližších letech nutná kompletní výměna všech výbojkových svítidel za nová svítidla s LED zdroji. Některé kabelové rozvody vykazují snížený izolační stav. Osvětlení a kabelové rozvody v ŽST Hlubočky byly vybudovány v roce 1992 a jsou tak již 33 let staré, v ŽST Hrubá Voda pochází osvětlení z r. 2009. EOv v ŽST Hlubočky jsou z r. 2014, v ŽST Hrubá Voda z r. 2009, důvodem k jejich rekonstrukci je náhrada výhybek za nové, s jinými nároky na ohřev (se žlabovými pražci).

2.3. Cíle a indikátory projektu

Stanovení cílů a měřitelných indikátorů projektu

Cílem projektu je zajištění provozuschopnosti trati ve stávajících parametrech.

Navržené indikátory projektu:

- délka kolejí s prostou rekonstrukcí železničního svršku novým materiálem: 5,347 km;
- počet rekonstruovaných výhybek: 8=5+1+2 kusů;
- rekonstruované nástupištní hrany s výškou 380 – 550 mm: 3=2+1;
- počet rekonstruovaných mostů s novou nosnou konstrukcí: 1 (v jednom poli);
- počet rekonstruovaných propustků s novou nosnou konstrukcí: 14;
- rekonstruované EOv: 6 výhybek.

2.4. Doplnující informace

Související náklady a související akce

a) Byly v posledních 5 letech vynaloženy investiční/neinvestiční prostředky v úseku, části úseku, nebo stavebním objektu, který je předmětem tohoto záměru projektu (kromě běžné údržby)?

Ano	<p>„Rekonstrukce TZZ Hlubočky – Hrubá Voda včetně PZS a přejezdu (P7535) v km 17,872 trati Olomouc – Opava.“ Investiční akce SŽ. Realizace 2023 – 2024, CIN 35,394 mil. Kč.</p> <p>„Zajištění skalních masivů na trati Hlubočky – Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí.“ Investiční akce SŽ, obsahovala skalní svahy v km 22,000 – 23,400 mimo řešený úsek. Realizace 2024.</p> <p>„Oprava mostů na trati Hlubočky – Domašov.“ Neinvestiční akce SŽ, obsahovala most ev. km 20,624 mimo řešený úsek. Realizace 2020 – 2021.</p> <p>„Oprava staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hlubočky.“ Neinvestiční akce SŽ, výměna venkovních prvků, náhrada kolejových obvodů za počítače náprav. Realizace 2022 – 2024, CNN 25,864 mil. Kč.</p> <p>„Oprava mostu v km 17,790 na trati Hlubočky – Hrubá Voda.“ Neinvestiční akce SŽ, oprava ložisek a sanace průsaků. Realizace 2024 – 2025, předp. CNN 9,210 mil. Kč.</p>
-----	---

b) Plánuje se v následujících 4 letech vynaložení dalších investičních/neinvestičních prostředků v úseku, části úseku, nebo stavebním objektu, který je předmětem tohoto záměru projektu (kromě běžné údržby)?

Ano	<p>„Vymístění dopravní kanceláře z bývalé výpravní budovy ŽST Hrubá Voda.“ Investiční akce SŽ, obsahuje vymístění prostor řízení provozu do prefabrikovaných kontejnerů z bývalé výpravní budovy, která je v cizím vlastnictví. Předpoklad realizace 2025, předpokládané CIN 12,751 mil. Kč.</p> <p>„Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7531 v km 12,418 trati Olomouc – Opava.“ Investiční akce SŽ. Realizace 2025 – 2026, předpokládané CIN 17,830 mil. Kč.</p> <p>„Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Hlubočky.“ Investiční akce SŽ, redukce objemu budovy, zateplení budovy, přípojky. Předpoklad realizace 2026 – 2028.</p> <p>„Prostá elektrizace trati Olomouc – Moravský Beroun – (Krnov)“. Investiční akce SŽ, zajištění elektrického provozu BEMU, z tohoto důvodu předpoklad zachování traťové třídy zatížení C3. Připravuje se zadání ZP. Předpoklad realizace po r. 2028.</p> <p>„Oprava silnoproudých zařízení v žst. Hrubá Voda.“ Uvažovaná neinvestiční akce SŽ, oprava trafostanice 22/0,4 kV, již se nesleduje.</p> <p>„Komplexní oprava trati v úseku Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí.“ Uvažovaná neinvestiční akce SŽ, předpoklad změny na investiční akci prosté rekonstrukce, náplní mj. výh. 1 a 2 v ŽST Hrubá Voda vč. EOv. Předpoklad realizace 2027.</p> <p>Všechny akce jsou v podrobnosti záměru projektu koordinovány.</p>
c)	Byl v minulosti vypracován jiný záměr projektu, týkající se úseku, části úseku, nebo stavebního objektu, který je předmětem tohoto záměru projektu?
Ne	-
d)	Nachází se v okolí další výše nezmíněné záměry projektu, se kterými je nutné tento záměr projektu technicky nebo časově koordinovat?
Ne	-

3. POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ PROJEKTU

3.1. Technické řešení projektu

Požadavky na technické řešení
<p>Navrhuje se prostá rekonstrukce infrastruktury mezistaničního úseku Hlubočky-Mariánské Údolí – Hlubočky, ŽST Hlubočky, úseku Hlubočky – Hrubá Voda a ŽST Hrubá Voda, týkající se železničního svršku, železničního spodku, mostů, propustků a osvětlení, částečně i zabezpečovacího zařízení:</p> <ul style="list-style-type: none"> výměna výhybek a kolejového roštu za nový spolu s pročištěním kolejového lože vyjma úsek Hlubočky-Mariánské Údolí - Hlubočky; obnova a doplnění odvodňovacích zařízení, rozšíření drážní stezky, sanace skal v úseku s rekonstrukcí koleje; rekonstrukce nástupišť v úseku s rekonstrukcí koleje; výměna vpréjezdových konstrukcí v úseku s rekonstrukcí koleje; rekonstrukce 9 mostů, částečná přestavba a částečná rekonstrukce 1 mostu; celková přestavba 14 propustků, rekonstrukce 4 propustků; rekonstrukce 2 opěrných zdí; rekonstrukce osvětlení a EOv ve dvou železničních stanicích; úpravy zabezpečovacího zařízení, vyvolané rekonstrukcí železničního svršku.

Základní parametry, třída zatížení ani prostorová průchodnost, se nezmění. Maximální traťová rychlost V rovněž zůstává, úpravou směrového řešení na tělese dojde k zavedení rychlostního profilu V₁₃₀.

Prostá rekonstrukce neobsahuje úseky obnovené v minulých letech: kolejový rošt km 16,681 – 16,750, 17,439 – 17,558 a 17,772 – 17,887 vč. přejezdových konstrukcí přejezdů P7534 a P7535, osvětlení Hrubá Voda zastávka z. Rekonstruováno nebude ani zabezpečovací zařízení.

Předběžná kategorie stavby podle vyhlášky č. 460/2021 Sb.

Jeví se, že stavební záměr spadá do kategorie stavby 0, tedy nepředstavuje zvláštní nebezpečí a nepodléhá výkonu státního požárního dozoru (bez požadavku na zpracování požární bezpečnostního řešení). Zajištění podmínek požární bezpečnosti bude vhodné následně podrobněji rozvést/vyhodnotit v dalším stupni projektové přípravy.

Dopravní technologie navrhovaného stavu

Výhledová dálková osobní doprava podle „Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2022 – 2026“ i dlouhodobě zachová stávající rozsah, případné zrychlení vlaků zachová uzel Olomouc L:00. V regionální osobní dopravě „Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje platný od roku 2024“ plánuje stabilizaci nabídky hodinového taktu a doplnění Sp v prokladu R. Navrhuje též elektrizaci a ETCS, výhledově propojení Os Hrubá Voda – Olomouc – Litovel/Drahanovice v systému tramtrain. Rozsah nákladní dopravy je uvažován podle SŽ GŘ O6.

Tabulka 6 Linky osobní dopravy, výhledový stav

linka	směr	interval	popis, řazení	Objednatel
R	Olomouc – Opava – Ostrava (R27)	120 min.	DMU200 (přip. BEMU200) s posilami	MD ČR
Os	Olomouc – Hrubá Voda	60 min.	DMU120, výhl. (B)EMU120/tramtrain	KÚ Olc. k.
Sp	Olomouc – Moravský Beroun	120 min.	DMU, výh. BEMU	KÚ Olc. k.

Tabulka 7 Rozsah dopravy, výhledový stav

úsek	směr Opava						směr Olomouc						celkem (nákl. doprava dle 9D)
	Ex	R	Sp	Os	9D Nex, Pn, Mn	Ø Nex, Pn, Mn	Ex	R	Sp	Os	9D Nex, Pn, Mn	Ø Nex, Pn, Mn	
Hlubočky – H. Voda	0/0	7/1	7/1	19/2	2/0	1/0	0/0	7/1	7/1	19/2	2/0	1/0	68/4

Počty vlaků osobní přepravy odpovídají pracovnímu dni, nákladních vlaků v maximální variaci (9. decil = 9D) a v roční průměrné denní intenzitě (Ø). Počty jsou uvedeny v pořadí celodenní / za špičkové 2 hodiny (16 – 18 hod.). Počet Sp vlaků v Plánu... není uveden, jde tedy o odhad.

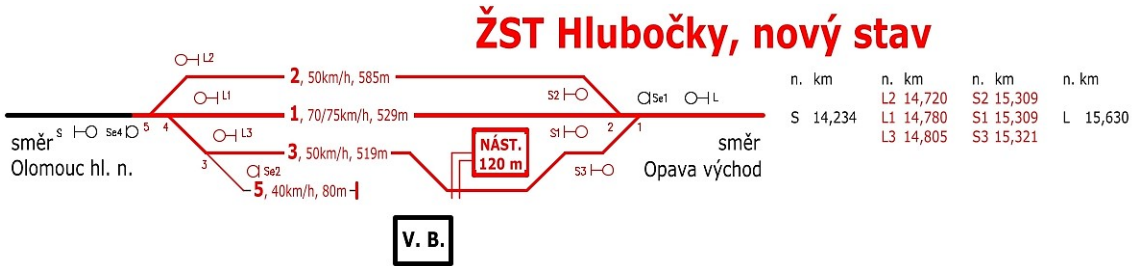
Oproti výchozímu stavu se částečně změní obě železniční stanice. Zast. Hlubočky zastávka v km 12,456 není akcí dotčena, na zast. Hrubá Voda zastávka v km 17,899 se zvýší nástupní hrana, zapojení vlečky 6216 ZAPA beton a. s. zůstává zachováno. Detailní dopravně technologické výpočty kapacity a provozních intervalů budou zpracovány a zohledněny v dalším stupni projektové přípravy.

ŽST Hlubočky bude upravena pro zlepšení podmínek přístupu cestujících k vlakům. Zůstanou tři dopravní koleje 1, 2, 3. Mezi kolejemi 1 a 3 je nově umístěno poloostrovní oboustranné nástupiště délky 110 m a výšky 550 mm, přístupné pomocí centrálního přechodu přes kolej 3. Vlak směr Olomouc využijí kolej 3, aby přes centrální přechod odjížděly (viz SŽ D1 část první, čl. 341) a před přechodem se osadí návěst „místo zastavení“, vlaky směr Hrubá Voda pojedou po koleji 1. Vzdálenost centrálního přechodu od nástupiště vyhoví i pro výhledové nasazení ETCS L1 LS. Manipulační kolej 5 bude zkrácena na část podél zpevněné plochy a zapojena jako kusá.

Využití stanice vlaky se nezmění.

Tabulka 8 **Přehled kolejí v ŽST Hlubočky, nový stav**

kolej č.	už. délka [m]	rychlost [km/h]	vybavení	poznámka
dopravní koleje				
1	529	70 / 75	nástupiště, bez trakčního vedení	hlavní kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná, Os směr Hrubá Voda
2	585	50	bez trakčního vedení	kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
3	519	50	nástupiště, bez trakčního vedení	kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná, Os směr Olomouc
manipulační kolej				
5	80	40	kusá, bez trakčního vedení	ložné manipulace



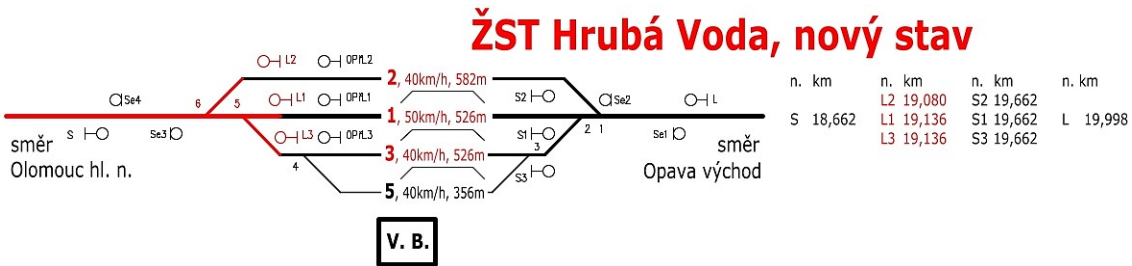
Obrázek 3 **Dopravní schéma ŽST Hlubočky, nový stav**

ŽST Hrubá Voda bude dotčena jen změnou výhybek 5 a 6. Koleje 1 a 3 se zkrátí, ale i tak budou mít délku přesahující největší dovolenou délku vlaku na trati. Kolejiště zbylé části stanice vč. nástupiště není akcí řešeno.

Využití stanice se nezmění.

Tabulka 9 **Přehled kolejí v ŽST Hrubá Voda, nový stav**

kolej č.	už. délka [m]	rychlost [km/h]	vybavení	poznámka
dopravní koleje				
1	526	60 / 65 až 50	nástupiště, bez trakčního vedení	hlavní kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
2	582	40	nástupiště, bez trakčního vedení	kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
3	526	40	nástupiště, bez trakčního vedení	kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná
manipulační kolej				
5	336	40	bez trakčního vedení	-



Obrázek 4 **Dopravní schéma ŽST Hrubá Voda, nový stav**

Výluky pro realizaci stavby

Prostá rekonstrukce bude provedena v roce 2026 v nepřetržitých výlukách:

- 46N t. ú. Hlubočky-M. Ú. – Hlubočky, ŽST Hlubočky, t. ú. Hlubočky – km 16,7 (k výh. K1);
- 14N t. ú. km 16,7 (vč. výh. K1) – Hrubá Voda, ŽST Hrubá Voda;
- 11N t. ú. km 17,5 (od výh. K1) – Hrubá Voda, ŽST Hrubá Voda.

3.2. Rozhodující stavební objekty a provozní soubory

Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Zabezpečovací zařízení

Staniční i traťová zabezpečovací zařízení budou zachována. Kabelové trasy budou ochráněny a podle potřeb přeloženy. Opětovně budou osazeny a zapojeny počítače náprav a návěstidla. Z důvodu změny konfigurace ŽST Hlubočky a ŽST Hrubá Voda je nutná úprava staničních zabezpečovacích zařízení v rozsahu zrušení výkolejky Vk1XA v ŽST Hlubočky, zrušení výměnových zámků na stávající výhybce 3 ŽST Hlubočky, elektromagnetického zámku, čidel počítačů náprav HPB6, úprav vnitřních vazeb, úprav kolejových pultů, oprava a přeschválení situačních schémat a závěrových tabulek a oprava stávající výkresové dokumentace. Na nových výhybkách budou osazeny nové přestavníky (podle SŽ S3/9 rozřezné elektromotorické, ve žlabových pražcích přírubových), které budou zapojeny do obou staničních zabezpečovacích zařízení. V dalším stupni projektové přípravy budou posouzeny posuny polohy kolejí na venkovní prvky zabezpečovacího zařízení a na kabelizaci.

Vzhledem k zachování stávajících zabezpečovacích zařízení není součástí ani ETCS. Pro budoucí instalaci ETCS je ale stavební část připravena, zejména poloha nástupiště ŽST Hlubočky.

Sdělovací zařízení

Není součástí projektu. Kabelové trasy budou ochráněny a podle potřeb přeloženy.

Silnoproudá technologie včetně dispečerské řídicí techniky, technolog. zařízení, osvětlení a EOv

Vyhovující osvětlení na obou zastávkách není akcí dotčeno.

V **ŽST Hlubočky** napájení výpravní budovy bude optimalizováno v rámci stavby „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Hlubočky“ a není tak součástí řešeného projektu.

Pro venkovní osvětlení bude vybudován nový řídicí rozváděč, umístěný mimo výpravní budovu (samostatný pilíř), napájený z přípojky pro EOv. Za tímto účelem bude provedeno posouzení přírodních kabelů a navýšen rezervovaný příkon.

Koncepce osvětlení počítá s výstavbou nových osvětlovacích věží cca 20 m, sklopných stožárů o výšce 12 m a na poloostrovním nástupišti sklopných stožárů o výšce 6 m. Svítidla v přístřešku u výpravní budovy jsou zánovní, budou pouze přepojena do nového rozváděče.

Vzhledem k nové konfiguraci kolejíště bude v ŽST Hlubočky vybudováno nové EOv na 4 výhybkách shodně s dnešním stavem, zohledňující požadavky dopravní technologie.

Ve středu stanice bude v blízkosti odstavné koleje vybudován nový zásuvkový pilíř.

Ovládání venkovní osvětlení a EOv (místní ovládání z REOV v kolejišti, dálkové ovládání z dohledového ovládacího panelu v místnosti obsluhy, ústřední ovládání z Regionálního dispečerského pracoviště, ústřední správa Olomouc prostřednictvím technologie DDTS ŽDC), dohled na klienty infrastruktury OE a SEE Olomouc.

V **ŽST Hrubá Voda** se předpokládá, že výchozím stavem budou úpravy provedené v rámci stavby „Vymístění dopravní kanceláře z bývalé výpravní budovy ŽST Hrubá Voda“, tj. vybudováno napájení z nové přípojky NN 0,4 kV z distribuční sítě, nový záložní zdroj el. energie, nový rozváděč HR a RO.

Předmětem projektu bude rekonstrukce venkovního osvětlení, kabelových rozvodů vč. zásuvkového stojanu a rekonstrukce EOv na dvou výhybkách 5 a 6, EOv na zbylých výhybkách 1 a 2 bude náležet do následující akce.

Ovládání venkovní osvětlení a EOv (místní ovládání z REOV v kolejišti, dálkové ovládání z dohledového ovládacího panelu v místnosti obsluhy, ústřední ovládání z Regionálního dispečerského pracoviště, ústřední správa Olomouc prostřednictvím technologie DDTS ŽDC), dohled na klienty infrastruktury OE a SEE Olomouc.

Železniční svršek a spodek, dopravní plochy dráhy, přejezdy a přechody

Prostá rekonstrukce **železničního svršku** zahrnuje:

- ŽST Hlubočky v plném rozsahu dopravních kolejí 1., 2. a 3., včetně výhybek 1 až 5. Zruší se část manipulační koleje 5 včetně jedné výhybky pro zlepšení nástupišť. Část manipulační 5. SK se zachová jako kusá, pro její napojení se využije vyzískaný rošt;
- mezistaniční úsek Hlubočky – Hrubá Voda vyjma ponechaných míst km 16,681 – 16,750, 17,439 – 17,558 a 17,772 – 17,887. Rekonstruována bude též výhybka K1;
- ŽST Hrubá Voda v rozsahu výhybek 5 a 6 na hlubočském zhlaví.

Koleje budou rekonstruovány na stávajícím drážním tělese. Výrazným limitem je pět mostů s prvkovou mostovkou, resp. s přímo pojižděnou mostovkou, kde se osa koleje nemění a je jen navrženo dílčí zvýšení převýšení na dvou mostech. Traťová rychlost se částečně zvýší v rozmezí $V=60-70$ km/h, $V_{130}=65-75$ km/h. Návrh geometrických parametrů koleje bude upřesněn v dalším stupni projektové přípravy a bude odsouhlasen SŽ GR O13.

Kolejový rošt bude vyměněn za nový z kolejnic 49E1, částečně s využitím ořezuvzdorných kolejnic R350HT podle předpisu SŽ S3, na pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním dl. 2,6 m. Vkládané výhybky budou soustavy S49 na betonových pražcích, jednoduché v základním tvaru a jedna jednostranná oblouková s typovou transformací. Kolejové lože bude strojně pročištěno a doplněno, přednostně bude otevřené. Opět bude zřízena bezстыková kolej, v obloucích malých poloměrů podle předpisu SŽ S3/2 budou osazeny pražcové kotvy. U mostů, u nichž je to podle předpisu SŽ S3 nutné, budou vložena kolejnicová dilatační zařízení.

Bude obnovena funkčnost **odvodňovacích zařízení**, navrhují se trativody v ŽST Hlubočky podél 1. SK (km 14,650 – 15,320) a 3. SK (14,980 – 15,095) pro odvodnění výhybek s EOv a odvodnění prostoru nástupišť. Dále se navrhují v traťovém úseku Hlubočky – Hrubá Voda na straně koleje přiléhající ke svahu (15,600 – 15,740 L; 15,930 – 16,360 L; 16,480 – 16,550 L+P; 16,700 – 17,400 L; 17,700 – 17,780 L+P; 17,880 – 18,180 L; 18,270 – 18,400 L; 18,650 – 18,800 L+P).

Násep v místě nedostatečné šířky stezky bude rozšířen, např. armovanou zeminou (km 16,400 – 16,470 L+P; 17,320 – 17,401 P; 18,590 – 18,640 L+P).

Skalní svahy, které dosud nebyly zajištěny, budou očištěny a zajišťovány pro zajištění bezpečnosti (km 16,480 – 16,550 L+P výška 5 m; 16,650 – 16,680 L výška 3 m; 17,700 – 17,780 P výška 15 m; 18,650 – 18,800 L výška 5 m).

Konstrukční vrstva je navržena v místě vyšších požadavků na únosnost, tedy pod výhybkami a podél nástupišť, předběžně 0,15 m šd. Návrh bude upřesněn v návazném stupni dokumentace podle geotechnického průzkumu. Správce neeviduje v úseku místa s projevující se nedostatečnou únosností zemní plně, např. zbahnění koleje.

Nástupiště v úseku:

- Hlubočky zastávka z: není součástí projektu, stav je vyhovující;
- ŽST Hlubočky: je navrženo poloostrovní oboustranné nástupiště délky 120 m a výšky 550 mm nad t. k., umístěné mezi 1. a 3. kolejí v km 14,970 – 15,090. Přístupné bude po centrálním přechodu přes 3. kolej, ležícím v km 14,947. Vzdálenost nástupiště od přechodu vyhoví i pro výhledové doplnění návěstidla a ETCS L1 LS. Konstrukce nástupiště se navrhuje s pevnou hranou. Poloha konce nástupiště proti navazujícímu oblouku poloměru menšího než 300 m byla ve smyslu ČSN 73 4959 čl. 5.3 ověřena;
- Hrubá Voda zastávka z: navrženo zvýšení na 380 mm nad t. k., vyšší výška není vzhledem k umístění zastávky v oblouku poloměru 268 m možná. Vzhledem k tomuto poloměru oblouku nemůže být nástupiště prodlouženo a zůstane tak 91 m (km 17,890 – 17,981), což vyhoví s rezervou pro veškeré stávající osobní vlaky. Povrch se opatří prvky zajišťujícími přístupnost a bezbariérové užívání. Konstrukce se navrhuje s pevnou hranou;

- ŽST Hrubá Voda: prostor nástupišť není součástí projektu.

V řešeném úseku se nachází **železniční přejezdy**:

- P7530, P7531, P7532, P7534, P7535 a P7537: mimo úsek s rekonstrukcí žel. svršku;
- P7533 ev. km 15,932: pro stávající traťovou rychlosti 70 km/h nevyhoví zabezpečení jen výstražnými kříži podle vyhl. 177/95 Sb., § 4. Projednání SŽ OŘ Ostrava s vlastníkem navazujících pozemků o zrušení přejezdu nebo převedení na přechod bylo neúspěšné, přejezd je jediným přístupem do lokality pro těžbu dřeva, OŘ proto zajistí vybudování PZM2 (nezávisle na akci prosté rekonstrukce) a převedení žluté turistické značky do jiné trasy. Na přejezdu je navržena rekonstrukce přejezdu s celopryžovými panely, úhel křížení upraven z 45° na 55°. S přejezdem bude vybudována zpevněná komunikace do vzdálenosti 8,5 m od osy koleje a osazena svodnice pro odtok vody;
- P7536 ev. km 18,153: náhrada přejezdové konstrukce, celopryžové panely, úhel křížení 75° se zachová. Ponechá se zabezpečení stávajícím PZS 3SNI. Pro zajištění sjízdnosti ve smyslu ČSN 73 6380 čl. 5.2.7 a 5.3.1 a odtoku vody navrženo zpevnění komunikace do vzdálenosti 8,5 m od osy koleje a osazení svodnice pro odtok vody. Přejezd nelze zrušit, zajišťuje přístupnost ke třem pozemkům s chatami, které jiný přístup nemají, případná náhrada novou komunikací by byla nákladově řádově dražší a vedla k záboru soukromých pozemků.

Mosty, propustky a zdi

Obnova mostů je navržena:

- most ev. km 12,836: 1. otvor – přestavba části mostu novou rámovou konstrukcí, 2. otvor – sanace konstrukcí stávajícího objektu, rekonstrukce říms, doplnění nových přechodů do trati, obnova SVI, obnova mostních ložisek a mostních závěrů, výměna zábradlí, reprofilace mostního svršku, rekonstrukce převáděného kabelového žlabu a jeho zakomponování do mostního svršku;
- most ev. km 12,897: sanace konstrukcí stávajícího objektu, rekonstrukce říms, doplnění nových přechodů do trati, obnova SVI, obnova mostních ložisek a mostních závěrů, výměna zábradlí, reprofilace mostního svršku, rekonstrukce převáděného kabelového žlabu a jeho zakomponování do mostního svršku;
- most ev. km 14,617: sanace stávajících konstrukcí, obnova PKO, rekonstrukce zábradlí, obnova mostních ložisek a mostních závěrů, doplnění nových přechodů do trati, obnova kolejového roštu, rekonstrukce navazujících samostatně stojících křídel;
- most ev. km 16,378: sanace stávajících konstrukcí, výměna a zesílení prvků OK, obnova PKO, obnova mostních ložisek a mostních závěrů, výměna zábradlí, doplnění nových přechodů do trati, výměna kolejového roštu, rekonstrukce navazujících samostatně stojících křídel;
- most ev. km 16,440: sanace stávajících konstrukcí, těsnicí injektáž klenby, doplnění nových říms (rozšíření), výměna zábradlí, doplnění nových přechodů do trati, obnova SVI, reprofilace mostního svršku, rekonstrukce navazujících samostatně stojících křídel;
- most ev. km 16,647: sanace stávajících konstrukcí, sanace a zesílení prvků OK (z konstrukčních důvodů nebude možné zajistit na mostě VMP 2,5), obnova PKO, výměna zábradlí, obnova mostních ložisek a mostních závěrů, doplnění nových přechodů do trati, výměna kolejového roštu, rekonstrukce navazujících samostatně stojících křídel;
- most ev. km 17,580: sanace stávajících konstrukcí, obnova PKO, rekonstrukce zábradlí, obnova mostních ložisek a mostních závěrů, doplnění nových přechodů do trati, obnova kolejového roštu, rekonstrukce navazujících samostatně stojících křídel;
- most ev. km 17,790: bez zásahu;
- most ev. km 18,449: sanace stávajících konstrukcí, obnova PKO, rekonstrukce zábradlí, obnova mostních ložisek a mostních závěrů, doplnění nových přechodů do trati, výměna kolejového roštu, rekonstrukce navazujících samostatně stojících křídel;

- most ev. km 18,582: sanace stávajících konstrukcí, těsnicí injektáž klenby, doplnění nových říms (rozšíření), výměna zábradlí, doplnění nových přechodů do trati, obnova SVI, reprofilace mostního svršku, rekonstrukce navazujících samostatně stojících křídel;
- most ev. km 18,902: sanace stávajících konstrukcí, výměna a zesílení prvků OK, obnova PKO, obnova mostních ložisek a mostních závěrů, výměna zábradlí, doplnění nových přechodů do trati, výměna kolejového roštu, rekonstrukce navazujících samostatně stojících křídel.

Obnova propustků je navržena:

- propustky ev. km 11,404, ev. km 11,772 a ev. km 11,909: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a šachtovou vpustí na vtoku a zkoseným čelem na výtoku;
- propustek ev. km 12,082: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a svislými čely na vtoku i výtoku;
- propustek ev. km 12,148: sanace stávajících konstrukcí, rekonstrukce čel (zvýšení), rekonstrukce říms, doplnění nových přechodů do trati, obnova SVI, doplnění nového zábradlí, reprofilace mostního svršku;
- propustek ev. km 12,368: sanace stávajících konstrukcí, rekonstrukce říms, doplnění nových přechodů do trati, obnova SVI, doplnění nového zábradlí, reprofilace mostního svršku;
- propustek ev. km 13,062: sanace stávajících konstrukcí, rekonstrukce čel (zvýšení), doplnění nových říms, doplnění nových přechodů do trati, obnova SVI, doplnění nového zábradlí, reprofilace mostního svršku, rekonstrukce zpevněného zapuštěného koryta na vtoku i na výtoku;
- propustek ev. km 13,284: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a šachtovou vpustí na vtoku a zkoseným čelem na výtoku;
- propustky ev. km 13,515, ev. km 13,783, ev. km 13,932: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a zkosenými čely na vtoku i výtoku;
- propustek ev. km 14,418: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a šachtovou vpustí na vtoku a zkoseným čelem na výtoku;
- propustek ev. km 15,280: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a šachtovou vpustí na vtoku a svislým čelem na výtoku;
- propustek ev. km 15,774: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a zkosenými čely na vtoku i výtoku, vzhledem k výšce náspu bude v navazujícím stupni prověřeno řešení propustku jako průchozího;
- propustek ev. km 16,118: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a šachtovou vpustí na vtoku a zkoseným čelem na výtoku;
- propustek ev. km 17,300: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a zkosenými čely na vtoku i výtoku;
- propustek ev. km 17,537 sanace stávajících konstrukcí, těsnicí injektáž klenby, rekonstrukce čel a říms, doplnění nových přechodů do trati, částečná obnova SVI případně doplnění mezilehlého SVI, doplnění nového zábradlí, reprofilace mostního svršku, doplnění zpevnění svahů nad portály, rekonstrukce zpevněného zapuštěného koryta na vtoku i na výtoku;
- propustek ev. km 18,181: přestavba s využitím trubních nebo rámových prefabrikátů a šachtovou vpustí na vtoku a zkoseným čelem na výtoku.

Z hlediska návrhových parametrů a prostorového uspořádání jsou u všech železničních mostních objektů, u kterých je navržena celková přestavba nebo rekonstrukce (kromě mostu ev. km 16,647), dodrženy požadavky ČSN 73 6201, tedy VMP 3,0 ve stanicích a VMP 2,5 v širé trati s min. rezervou 125 mm pro šířkové uspořádání a 50 mm pro výškové uspořádání.

Návrhové zatížení bude na všech mostních objektech, u kterých dochází k výměně (přestavbě) nosné konstrukce, uvažováno dle ČSN EN 1991-2 pro trať 3. třídy modelem zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem $\alpha = 1,1$. U rekonstruovaných objektů bude zachována přechodnost pro traťovou třídu zatížení C3/70 případně zajištěna přechodnost pro výhledovou traťovou třídu zatížení C3/80.

Přechodnost (zatížitelnost) ponechaných konstrukcí bude stanovena přepočtem v kategorii C dle předpisu SŽ S5/1, který bude proveden v dalším stupni projektové dokumentace.

Obnova opěrných zdí:

- opěrná tížná zeď ev. km 15,190 - 15,400: sanace stávajících konstrukcí, rekonstrukce koruny zdi a doplnění nové římsy, obnova SVI, doplnění nového zábradlí;
- opěrná tížná zeď ev. km 17,007 - 17,100: sanace stávajících konstrukcí, rekonstrukce koruny zdi a doplnění nové římsy, obnova SVI, doplnění nového zábradlí.

Protihlukové objekty, ostatní inž. objekty, pozemní stavby, objekty osobních nádraží a přístřešky
Nejsou součástí projektu, protihlukové objekty se v úseku ani nenacházejí.

Trakční vedení, energetická zařízení

Dotyčný úsek není elektrizován a je bez trakčního vedení.

3.3. Územně technické podmínky

Územně technické podmínky

Projekt zasáhne do ochranných pásem technické infrastruktury křížících sítí. Budou dotčeny inženýrské sítě křížící dráhu v místě rekonstruovaných mostních objektů, u nichž se předpokládá jejich přeložení, popř. ochrana. Napojení stavby na technickou infrastrukturu se nemění.

3.4. Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

Požadavky ITS
a) Zhodnocení, zda akce svou realizací přispěje k naplnění cílů a na tyto cíle navazující opatření vládou schválených strategických materiálů (např. „Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ apod.).
Vzhledem k náplni projektu, jehož součástí nejsou ITS, se tohoto ZP netýká.
b) Základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS, stručně popisující použitou technologii, místo instalace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní. V případě, že některá z uvedených informací nebude při zpracování záměru projektu k dispozici (především v rámci nových staveb), uvede se popis, ze kterého bude patrné, jaké typy ITS budou instalovány, v jakém úseku dopravní infrastruktury a jejich informační vazba na nadřazené systémy ITS (např. napojení na JSDI/NDIC, dispečerské systémy, monitorovací systémy apod.).
Vzhledem k náplni projektu, jehož součástí nejsou ITS, se tohoto ZP netýká.
c) Vazba projektu na nadřazené systémy ITS (např. napojení na NDIC, dispečerské systémy apod.).
Vzhledem k náplni projektu, jehož součástí nejsou ITS, se tohoto ZP netýká.
d) Stručný popis životního cyklu projektu ITS s předpokládanou dobou ukončení projektu a návrh postupu po jeho řádném ukončení, tj. demontáž, modernizace nebo nasazení zcela nové technologie (nový projekt).
Vzhledem k náplni projektu, jehož součástí nejsou ITS, se tohoto ZP netýká.
e) Stanovení indikátorů KPI pro sledování, zda implementované řešení ITS plní funkci, která je realizací akce očekávána, tj. např. přináší realizace akce očekávané přínosy správci silniční sítě (ŘSD) nebo účastníkům silničního provozu?
Vzhledem k náplni projektu, jehož součástí nejsou ITS, se tohoto ZP netýká.
f) Zhodnocení souladu projektu/záměru projektu s povinnostmi vyplývajícími z usnesení vlády ČR č. 86/2020, resp. č. 831/2022, o uložení povinností informovat útvar Hlavního architekta

eGovernmentu Ministerstva vnitra v souvislosti s výdaji v oblasti informačních a komunikačních technologií.
Vzhledem k náplni projektu, jehož součástí nejsou ITS, se tohoto ZP netýká.
g) Stručný popis zajištění provozu služeb ITS a údržby ITS prvků včetně organizačních vazeb a vyčíslení přibližných zřizovacích a provozních nákladů.
Vzhledem k náplni projektu, jehož součástí nejsou ITS, se tohoto ZP netýká.

3.5. Vazba na jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty

Vazba na jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty
Projekt neobsahuje žádnou náplň s vazbou na jednotné záznamové prostředí žel. dopr. cesty (JZP).

4. EKONOMICKÉ PARAMETRY PROJEKTU

4.1. Hodnocení ekonomické efektivity projektu

Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu
<p>Posuzovaným projektem je prostá rekonstrukce, tedy akce, jejímž primárním cílem je náhrada stávající stavby nebo zařízení s končící životností vlivem fyzického opotřebení nebo degradace v důsledku působení času a vnějších vlivů a účinků morálního opotřebení, přičemž hlavním cílem rekonstrukce není změna technických parametrů. Vzhledem k tomuto charakteru prováděných prací je posouzení efektivity projektu řešeno v souladu s „Pravidly přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných SFDI“, schválenými čj. MD-46506-2024-910/1, kap. 8.4.1, bod g), tedy pomocí multikriteriální analýzy. Ta je popsána v „Rezortní metodice pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravní infrastruktury“ v příloze 14.</p> <p>V hodnocení ekonomické efektivity bylo posouzeno, že projekt naplňuje podmínky, uvedené v kapitole C uvedené přílohy, tedy že bude nahrazena část stavby s končící životností a nedojde k navýšení kapacitních údajů. Dále byla zpracována předepsaná multikriteriální analýza. Projekt získal plné bodové hodnocení v kritériích využitelnost (4 body), věcná přiměřenost (3 body), naléhavost (3 body) a soulad s jinými investicemi (3 body). Snížené bodové hodnocení získal v kategorii nákladová přiměřenost (2 body), neboť investiční náklady bez rezervy činí 96,46 % normativních nákladů.</p> <p>Celkem projekt získal v MKA 15 bodů. Převýšil tak minimálně požadovaných 14 bodů a naplnil požadovanou podmínku ekonomické efektivity podle uvedené Rezortní metodiky.</p> <p>Shrnutí podstatných kvantitativních a kvalitativních ukazatelů výsledků a dopadů projektů</p> <p>Délka obnovy železničního svršku: 5 347 m.</p> <p>Obnova nástupišť: 3 nástupní hrany, resp. 120+120+91 m.</p> <p>Železniční mosty s novou nosnou konstrukcí: 1 objekt v jednom mostním poli.</p> <p>Železniční propustky s novou nosnou konstrukcí: 14 objektů.</p> <p>Rekonstruovaný EOv: 6 výhybek.</p> <p>Nejvyšší traťová rychlost: $V=70$ km/h, $V_{130}=75$ km/h.</p> <p>Taťová třída zatížení: C3/75, jen změna přidružené rychlosti.</p>

4.2. Rozpis nákladů

Rozpis nákladů ve smíšené cenové úrovni 2025 – 2026			
p. č.	Popis položky	Náklady v tis. Kč	Vysvětlení k položce
1.	Poplatky za plány / stavební projekt	20 087	
2.	Nákup pozemků	0	
3.	Výstavba	438 891	
4.	Technologie	10 763	
	z toho ITS/telematika	0	
5.	Nepředvídatelné události	43 405	Rezerva 10 %
6.	Příp. úprava ceny	0	Inflace obsažena v cenách
7.	Technická pomoc	1 849	
8.	Propagace	0	
9.	Dozor v průběhu výstavby	1 339	
10.	Celkem bez DPH	516 334	
11.	Samostatně DPH	0	
12.	CELKEM s DPH	516 334	

Investiční náklady byly stanoveny podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie, 2024“. Do celkových investičních nákladů ve smíšené cenové úrovni je zahrnut inflační koeficient 2,0 % p. a. pro předpokládaný rok realizace 2026. Náklady na náhradní autobusovou dopravu byly stanoveny podle předpokládaných délek výluk a tras náhradní autobusové dopravy, činí 15,601 mil. Kč a jsou zahrnuty v řádku Výstavba. Náklady na integraci příslušných dat do JZP nejsou vzhledem k náplni projektu potřebné.

5. DALŠÍ ÚDAJE O PROJEKTU

5.1. Hodnocení z hlediska environmentálních vlivů

Zhodnocení navrhovaného řešení akce z hlediska vlivů na životní prostředí
<p>Vzhledem k charakteru prosté rekonstrukce trati v km 19,820 – 11,018 trati Opava východ – Olomouc hl. n. a skutečnosti, že záměr bude probíhat na pozemcích ve vlastnictví České republiky, se kterými má právo hospodařit SŽ, není předpokládán žádný významný negativní vliv na životní prostředí.</p> <p>Záměr je v celé délce situován v bezprostředním sousedství Evropsky významné lokality Údolí Bystřice (CZ0714772) a částečně do ní i zasahuje. Dále v těsné blízkosti leží i EVL Libavá (CZ0714133) a Ptačí oblast Libavá (CZ0711019). Téměř celý úsek leží i v Přírodním parku Údolí Bystřice. Investor požádal Krajský úřad Olomouckého kraje o vyjádření k nutnosti posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a o stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., odpověď po jejím získání bude využita v další projektové přípravě</p> <p>V místech křížení a souběhu s tokem Bystřice dosahuje k náspu železniční trati záplavové území Q₁₀₀, pláň tělesa železničního spodku je však situována nad ním.</p> <p>Podle evidence SŽ existuje riziko možného zbytkového znečištění v kolejišti ŽST Hlubočky. Dne 12. 6. 2023 zde došlo k úniku cca 50 l motorového oleje z hnacího vozidla ČD Cargo a. s. Kontaminované podloží bylo následně odtěženo a vyměněno.</p> <p>Výše uvedené skutečnosti budou zohledněny v navazujícím stupni přípravy.</p>

5.2. Požadavky na zabezpečení provozu a údržby

Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku
<p>Projekt je směřován výhradně do majetku ČR s právem hospodaření SŽ. Provoz a správu dotčené infrastruktury bude zajišťovat SŽ OŘ Ostrava prostřednictvím:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Úseku techniky; • Úseku provozu infrastruktury, vč. <ul style="list-style-type: none"> ○ Správy tratí Olomouc; ○ Správy mostů a tunelů; ○ Správy elektrotechniky a energetiky Olomouc; ○ Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Olomouc; • Úseku řízení provozu, vč. <ul style="list-style-type: none"> ○ Provozního obvodu Olomouc. <p>Požadavky na technické a finanční zabezpečení budoucího provozu se předpokládají standardní v rámci činností správce železniční infrastruktury.</p>

5.3. Majetkoprávní vztahy

Popis majetkoprávních vztahů
<p>Projekt navrhuje obnovu stávajících staveb a zařízení ve stávající poloze. Bude tak využívat drážní pozemky ČR s právem hospodaření SŽ.</p>

6. PŘÍLOHY

Přílohy		
Označení	Název a popis přílohy	Součást ZP
A	Formuláře VZOR 80 – 83	ANO
B	Požadavky na ITS (pokud není uvedeno v bodě 3.4 záměru projektu)	Netýká se
C	Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu	ANO
D	Oponentní posudek	Netýká se
E	Vyjádření investora k oponentnímu posudku	Netýká se
F	<p>Situace projektu a orientační výkres či mapa s vyznačením začátku a konce stavby, ev. další výkresy</p> <p>F.1.001 Přehledná situace F.2.001 Situace km 14,7 – 15,4 (ŽST Hlubočky) F.2.002 Situace km 19,0 – 19,8 (ŽST Hrubá Voda)</p>	ANO
G	Fotodokumentace současného stavu, výsledek diagnostiky, hlavní/mimořádná mostní prohlídka apod., výsledky průzkumů – pouze v případě rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních akcí	ANO
H	Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových databází pro investiční přípravu dopravních staveb“ vydávaných SFDI, a to dle	ANO

	ceníku (sborníku) odpovídající podrobnosti dokumentace, na jejímž základě je ZP či AZP zpracována	
I	Zpráva o prvotním hodnocení záměru, resp. Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací)	Netýká se
J	Vyhodnocení zprávy o prvotním posouzení záměru, resp. Hodnoticí list investora k Audit bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) - pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací	Netýká se
K	Srovnání celkových nákladů akce a jejich jednotlivých složek ve srovnatelné cenové úrovni oproti původnímu materiálu a jeho předchozím aktualizacím (v případě AZP)	Netýká se
L	Ostatní přílohy - např. výsledky zpracovaných studií	Netýká se
M	Neveřejné přílohy	Netýká se

Zpracoval, dne:

Ing Karel Fridrich, 11.04.2025

Schválil, dne:

Ing. Jiří Macho
ředitel OŘ Ostrava

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

© 2025

Datum tisku
2025-04-11

Obsah

1.	Základní údaje o projektu.....	1
1.1.	Celkové náklady projektu	1
1.2.	Návaznost na schválené koncepce a programy	2
1.3.	Soulad s územně plánovací dokumentací	3
2.	Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu	3
2.1.	Popis stávajícího stavu.....	3
2.2.	Zdůvodnění nezbytnosti	9
2.3.	Cíle a indikátory projektu	12
2.4.	Doplňující informace	12
3.	Požadavky na řešení projektu	13
3.1.	Technické řešení projektu	13
3.2.	Rozhodující stavební objekty a provozní soubory.....	16
3.3.	Územně technické podmínky	20
3.4.	Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)	20
3.5.	Vazba na jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty.....	21
4.	Ekonomické parametry projektu.....	21
4.1.	Hodnocení ekonomické efektivnosti projektu	21
4.2.	Rozpis nákladů.....	22
5.	Další údaje o projektu.....	22
5.1.	Hodnocení z hlediska environmentálních vlivů.....	22
5.2.	Požadavky na zabezpečení provozu a údržby	23
5.3.	Majetkoprávní vztahy.....	23
6.	Přílohy.....	23

Seznam zkratek

Zkratka	Vysvětlení zkratky
AH	automatické hradlo
BEMU, DMU	Battery-electric multiple unit = akutrolejová elektrická jednotka, Diesel m. u. = motorová jednotka
CIN	celkové investiční náklady
ČR	Česká republika
DDTS ŽDC	dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
DPH	daň z přidané hodnoty
EIB	Evropská investiční banka
EOV, R-EOV	elektrický ohřev výhybek, rozvaděč EOV
ETCS	European Train Control Systém = evropský vlakový zabezpečovací systém
Ex, R, Os, Sv	expresní vlak, rychlík, osobní vlak, soupravný vlak
IČO	identifikační číslo osoby
ISPROFOND	informační systém, jehož správcem je SFDI, jehož přidělené číslo slouží jako jedinečný identifikátor akce
ITS	inteligentní dopravní systémy
JŘ	jízdní řád
JZP	jednotné záznamové prostředí
KÚ	konec úseku
MD, CK MD	Ministerstvo dopravy, centrální komise MD
MKA	multikriteriální analýza
Nex, Pn, Mn, Vleč, Lv	nákladní expresní vlak, průběžný nákladní vlak, manipulační vlak, vlečkový vlak, lokomotivní vlak
NN	nízké napětí
OPD	Operační program doprava
PKO	protikoroziní ochrana
PRRON	Program revitalizace a rekonstrukce osobních nádraží pro roky 2025 až 2029
PSt	pomocné stavědlo
PZS, PZM	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné, přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SVI	systém vodotěsné izolace
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽ GR	SŽ, Generální ředitelství
TEN-T	Trans-European Transport Networks = transevropská dopravní síť
TES	technicko-ekonomická studie
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VMP	volný mostní průřez
z	zastávka
ZP	záměr projektu
ZÚ	začátek úseku
ŽST	železniční stanice