



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



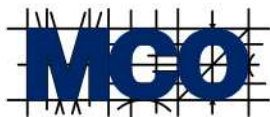
			ČÍSLO SOUPRAVY
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



Olišanská 1a  
130 80 Praha 3  
Česká republika  
tel.: +420 267 094 305  
IDDS: gi4w9x7  
e-mail : info@sudopeu.cz




Olišanská 1a  
130 80 Praha 3  
Česká republika  
tel.: +420 267 094 111  
IDDS: nd9sqfy  
e-mail : praha@sudop.cz



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.  
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444  
IDS: kjee9md  
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. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
ING. DUŠAN ŠEMBERA	ING. DUŠAN ŠEMBERA	ING. LADISLAV DORAZIL	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: DLE PŘÍLOH	OBEC: DLE PŘÍLOH	
"Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) - Olomouc"		ZÁK.ČÍSLO MCO	17-105-235-PS
		ÚČEL	DSP
		DATUM	PROSINEC 2018
		FORMÁT	-
		MĚŘÍTKO	-
Souhrnná technická zpráva		ČÁST B.	PŘÍLOHA 1

## Obsah

<b>B.1.1</b>	<b>Zhodnocení staveniště .....</b>	<b>7</b>
<b>B.1.2</b>	<b>Průzkumy a podklady .....</b>	<b>7</b>
B.1.2.a	Údaje o provedených průzkumech a měřeních a závěry z nich .....	7
B.1.2.a.1	Provedené průzkumy a měření .....	7
B.1.2.a.1	Základní vyhodnocení průzkumů .....	8
B.1.2.b	Vhodnost geologických, geotechnických a hydrogeologických poměrů v území - závěry .....	14
B.1.2.b.1	Geomorfologické poměry .....	14
B.1.2.b.2	Geologická stavba, tektonika a seismická aktivita .....	14
B.1.2.b.3	Hydrogeologické poměry .....	15
B.1.2.b.4	Radonové riziko .....	15
B.1.2.b.5	Konstrukce pražcového podloží .....	16
B.1.2.b.6	Využitelnost materiálu stávajícího štěrkového lože .....	17
B.1.2.c	Použité geodetické a mapové podklady, vytyčovací síť .....	17
B.1.2.c.1	Účelová mapa .....	17
B.1.2.c.2	Katastrální mapa .....	17
B.1.2.c.3	Vytyčovací síť .....	18
<b>B.1.3</b>	<b>Ochranná pásma .....</b>	<b>18</b>
B.1.3.a	Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích .....	18
B.1.3.a.1	Obecně ochranná pásma vyplývající z legislativy ČR .....	18
B.1.3.a.2	Projednání dotčených ochranných pásem .....	19
B.1.3.a.3	Dotčená pásma .....	20
B.1.3.b	Stanovení nových ochranných pásem .....	20
B.1.3.c	Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek .....	20
B.1.3.d	Údaje o zeleni .....	20
B.1.3.d.1	Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby .....	21
B.1.3.d.2	Ochrana památných stromů .....	21
B.1.3.d.3	Ochrana rostlin .....	21
B.1.3.e	Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu .....	23
<b>B.1.4</b>	<b>Koncepce stavby .....</b>	<b>23</b>
B.1.4.a	Účel stavby a její situování .....	24
B.1.4.b	Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu .....	24
B.1.4.c	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území .....	24
B.1.4.c.1	Urbanistické řešení .....	24
B.1.4.c.2	Architektonické řešení .....	27
B.1.4.d	Stručný popis navrženého technického řešení .....	28
B.1.4.d.1	Technologická část .....	28
B.1.4.d.2	Stavební část .....	65
B.1.4.e	Požadavky na postupné provádění stavby a lhůty výstavby .....	177

B.1.4.f Požadavky stavby na zdroje .....	177
B.1.4.f.1 Dočasné požadavky na zdroje .....	177
B.1.4.f.2 Trvalé požadavky na zdroje .....	177
B.1.4.g Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci .....	179
B.1.4.h Napojení na dopravní systém .....	180
B.1.4.h.1 Napojení na železniční dopravní systém .....	180
B.1.4.h.2 Napojení na silniční dopravní systém .....	180
B.1.4.h.3 Napojení na dopravní systém z hlediska ZOV .....	180
B.1.4.i Rozsah náhradní výsadby a ozelenění .....	180
B.1.4.j Bezpečnost práce .....	180
B.1.4.k Posouzení stavby vzhledem k užívání osob. s omez. schop. pohybu a orientace .....	182
B.1.4.l Podmiňující, vyvolané a jiné související investice .....	182
B.1.4.m Statické výpočty .....	182
<b>B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek .....</b>	<b>182</b>
B.1.5.a Podmínky rozhodnutí o umístění stavby .....	182
B.1.5.b Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí .....	182
B.1.5.c Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů .....	182
<b>B.1.6 Příprava pro výstavbu .....</b>	<b>182</b>
B.1.6.a Uvolnění staveniště (pozemků i objektů) .....	184
B.1.6.b Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby .....	184
B.1.6.b.1 Pro zhotovitele stavby .....	184
B.1.6.b.2 Pro řízení dopravy .....	184
B.1.6.c Způsob provedení demolic a místa skládek .....	184
B.1.6.d Likvidace porostů (přesazení, kácení, zužitkování) .....	185
B.1.6.e Likvidace škodlivých odpadů, řešit podle druhu odpadů .....	185
B.1.6.f Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby .....	185
B.1.6.g Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras .....	186
B.1.6.h Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby .....	186
B.1.6.i Výluky dopravy a jiná omezení dopravy (žel. a silniční apod.) .....	191
B.1.6.i.1 Koncepce náhradní autobusové dopravy .....	191
B.1.6.i.2 Harmonogram traťových výluk .....	192
B.1.6.i.3 Koncepce stavebních postupů .....	194
B.1.6.i.4 Omezení silniční dopravy .....	194
B.1.6.j Nutná omezení v dodávce energií, produktů, služeb .....	202
<b>B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor) .....</b>	<b>204</b>
<b>B.1.8 Výjimky z předpisů .....</b>	<b>204</b>
<b>B.1.9 Samostatné přílohy souhrnné části .....</b>	<b>204</b>

## Seznam použitých zkratk

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CNS	Celkové náklady stavby
CSM	metoda pro hodnocení a posuzování rizik
ČD	České dráhy a.s.
ČD GR	České dráhy a.s., Generální ředitelství
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKV Ol	Depo kolejových vozidel Olomouc (ČD a.s.)
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	European Train Control System - evropský vlakový zabezpečovač
ERTMS	European Rail Traffic Management System - evropský systém řízení železničního
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
ESA	Elektronické stavědlo
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	General Packet Radio Services - technologie paketového mobilního přenosu dat
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway - mobilní komunikační systém pro
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IN	Investiční náklady
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
KO	Kolejové obvody
KN	katastr nemovitostí
k. ú.	katastrální území
k. č.	kolej číslo
LDS	lokální distribuční systém
MěÚ	Městský úřad
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť

MŘS	místní řídící systém
NP	nadzemní podlaží
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka
ON	občasná návěst
OP	ochranné pásmo
PD	přípravná dokumentace
PIN	pořizovací náklady
PN	počítače náprav
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnárna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
RSM, ČD RSM	Regionální správa majetku (ČD a.s.)
SO	stavební objekty
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství (SŽDC s.o.)
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky (SŽDC s.o.)
SSZT	Správy sdělovací a zabezpečovací techniky (SŽDC s.o.)
SÚ	Stavědlová ústředna
SZE	Správa železniční energetiky
SZG Olomouc	Správa železniční geodézie Olomouc
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC GŘ	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Generální ředitelství
SŽDC OŘ	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství
T.K.	temeno kolejnice
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnárna
TMP	trakční měnárna podpůrná
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie

UNZ	univerzální napájecí zdroj
ÚSES	územní systém ekologické stability
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST.	železniční stanice

### B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavba „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc“ se z hlediska územně správního nachází v Olomouckém kraji, jsou dotčeny města Olomouc, Šternberk, Uničov a obce Hlušovice, Bohuňovice, Štarnov, Babice, Krakořice, Mladějovice, Újezd, Brníčko, Dolní Sukolom, Medlov a Troubelice. Pověřenými obecními úřady jsou Olomouc, Šternberk a Uničov.

Dotčená katastrální území jsou identifikována v průvodní zprávě a dotčené pozemky v kapitole A.1.b.2. Hlavním zadáním stavebníka bylo sledovat pozemky dráhy, tj. pozemky ve vlastnictví SŽDC s.o. nebo ČD a.s.. Zejména v případě napojení a vedení sítí bylo nicméně nutné stavbu umístit i na cizích pozemcích.

Stavba (trať) prochází extravilánem i intravilánem. Trasa trati zůstává nezměněna, pouze lokálně se posunuje osa koleje úpravou směrového řešení.

Z pohledu drážní identifikace se jedná o trať regionální, nezařazenou do evropského železničního systému. Dle TTP se jedná o trať Krnov – Olomouc hl. n., dle knižního jízdního řádu o trať č.290, dle TÚDC o traťové úseky 1361 Olomouc – Šternberk a 1362 Šternberk – Uničov. Z hlediska organizačního členění provozovatele dráhy se jedná o trať v působnosti SŽDC SSV Východ, správu trati vykonává SŽDC OŘ Olomouc, a jedná se o provozní obvod v působnosti Olomouc hl. n..

V části I.2 jsou doloženy seznam dotčených vlastníků pozemků na kterých se bude umísťovat stavba (včetně trvalých závorů) a pozemky potřebné k realizaci stavby (dočasné zábory). V rámci zpracování dokumentace byly dále projednány potenciální přístupové cesty ke stavbě (staveništní doprava) s vlastníky komunikací případně s vlastníky pozemků (viz dokladová část F).

V Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje (včetně Aktualizace č.1) v bodě A.4.1.2. *Železniční síť*, je uvedeno, že „je nutné respektovat železniční síť tvořenou tratí č.290 Olomouc – Šumperk a územně hájit návrh na modernizaci tratě č.290.“ Na základě novely drážního zákona č.266/1994 Sb. se jedná o veřejně prospěšnou stavbu (regionální dráha).

### B.1.2 Průzkumy a podklady

#### B.1.2.a Údaje o provedených průzkumech a měřeních a závěry z nich

##### B.1.2.a.1 Provedené průzkumy a měření

Průzkumy zpracované v rámci DSP - doloženo	<u>Doplňkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum</u> , (zpracovatel GeoTec GS a.s., 1-8/2018), B.14.1 Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum část A – Souhrnná zpráva část B – Geotechnický průzkum pražcového podloží část C – Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum mostních objektů část D – Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum pozemních objektů část E – Návrh konstrukce pražcového podloží část F – Hydrogeologický průzkum v oblasti ochranného pásma Černovír část G – Geotechnické posouzení skalních svahů v traťovém úseku Uničov – Olomouc v km 4,300 – 4,900 B.14.5. Posouzení kontaminace štěrku kolejového lože <u>Doplňkové geodetické doměření staveniště</u> , (zpracovatel MORAVIA CONSULT Olomouc, 3-8/2018), B.14.2. Doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby
--	---

	<p><u>Korozní průzkum (zpracovatel SŽDC TÚDC, 8/2018)</u></p> <p>B.14.3. Korozní průzkum</p> <p><u>Průzkumy v oblasti životního prostředí (zpracovatel Ecological Consulting a.s., 1-8/2018)</u></p> <p>B.3.2. Aktualizace akustické studie</p> <p>B.3.4. Přírodovědný průzkum - aktualizace</p> <p>B.3.5. Dendrologický průzkum – aktualizace</p> <p><u>Rádiové plánování pro posouzení GSM-R (zpracovatel SUDOP Praha, SŽDC TÚDC, 8/2018)</u></p> <p>B.14.6. Rádiové plánování</p>
Podklady pro DSP - doloženo	<p><u>Předkategorizace svrškového materiálu (zpracovatel SŽDC OŘ Olomouc, Správa trati, 3-6/2018)</u></p> <p>B.14.4. Předkategorizace svrškového materiálu</p>

#### B.1.2.a.1 Základní vyhodnocení průzkumů

Vyhodnocení průzkumů	<p><b>B.14.1 Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum, část B – Geotechnický průzkum pražcového podloží</b></p> <p><u>úsek Olomouc - Bohuňovice</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,50 m - 0,90 m, lokálně byla mocnost kolejového lože až 1,50 m.</li><li>• kolejové lože je převážně silně znečištěné až zcela zanesené prachem, hlinitým pískem a drtí.</li><li>• konstrukční vrstva o mocnosti 0,15 - 0,25 cm je tvořena hrubozrnnými zeminami třídy G3 a G4.</li><li>• zemní plášť tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé, místy měkké konzistence.</li><li>• vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý a velmi nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.</li><li>• hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.</li></ul> <p><u>žst. Bohuňovice</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• mocnost štěrkového lože ve staničních kolejích se pohybuje v intervalu 0,40 - 0,60 m, kolejové lože svrchu čisté, od poloviny mocnosti je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li><li>• místy zastižené konstrukční vrstvy jsou tvořeny štěrkovitými zeminami a škvárou.</li><li>• zemní plášť tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé konzistence.</li><li>• vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.</li><li>• hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena</li></ul> <p><u>úsek Bohuňovice - Šternberk</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,40 m - 0,60 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li><li>• zastižené konstrukční vrstvy jsou tvořeny hrubozrnnými zeminami</li></ul>
----------------------	--



charakteru štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy a štěrku jílovitého.

- zemní plášť tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F6 a F7) tuhé konzistence.
- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.
- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.

#### žst. Šternberk

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 m - 0,75 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.
- konstrukční vrstva se nachází v izolovaných úsecích a je tvořena hrubozrnnými zeminami charakteru štěrku s proměnlivým obsahem jemnozrnné příměši.
- zemní plášť tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F6) tuhé konzistence.
- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň převažuje nepříznivý vodní režim, zeminy v zemní pláni jsou převážně nebezpečně namrzavé.
- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.

#### úsek Šternberk - Újezd u Uničova

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,40 m - 0,75 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.
- konstrukční vrstva byla zastižena v převážné části úseku a je tvořena hrubozrnnými zeminami charakteru štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy a štěrku hlinitých.
- zemní plášť tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé konzistence, v zářezu v km cca 4,300 - 4,900 je zemní plášť tvořena skalním podložím.
- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň převažuje nepříznivý vodní režim, zeminy v zemní pláni jsou převážně nebezpečně namrzavé.
- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.

#### žst. Újezd u Uničova

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,45 - 0,55 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.
- konstrukční vrstva je tvořena štěrkem s příměsí jemnozrnné zeminy, v koleji č. 5 škvárou.
- zemní plášť tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé konzistence.
- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.
- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena

#### úsek Újezd u Uničova - Uničov

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 m - 0,75 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí, v sondě v km 14,900 byla na bázi kolejového lože zastižena separační geotextílie.
- konstrukční vrstva byla zastižena v převážné části úseku a je tvořena hrubozrnnými zeminami charakteru štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy a štěrku hlinitých.

- zemní pláň tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4, F5 a F6) tuhé konzistence.
- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň převažuje nepříznivý vodní režim, zeminy v zemní pláni jsou převážně nebezpečně namrzavé.
- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.

#### žst. Uničov

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,40 - 0,50 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.
- zemní pláň tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé konzistence.
- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.
- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena

#### **část C – Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum mostních objektů a část D – Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum pozemních objektů**

Provedený stavebnětechnický průzkum byl proveden v rozsahu dle jednotlivých stavebních objektů:

Vizuální prohlídka byla provedena metodou subjektivního hodnocení přístupných částí konstrukce se zaměřením na viditelné poruchy konstrukce.

Pevnost betonu - stanovení pevnosti betonu v prostém tlaku bylo provedeno jednak metodou nedestruktivní, a jednak metodou destruktivní.

Mezerovitost zdiva - ve vybraných objektů byla ověřována mezerovitost zdiva vodní tlakovou zkouškou (VTZ). Vyhodnocení VTZ je ve formě stanovení velikosti specifické vodní ztráty dle vztahu převzatého z dnes již historické oborové normy ON 73 7508.

Kopané sondy - u vybraných objektů byly provedeny kopané sondy pro ověření přítomnosti stávajícího potrubního nebo jiného vedení, zjištění jeho tvaru a hloubky uložení. Po odkryvu zájmových vedení byly jeho části očištěny, fotograficky zdokumentovány a bylo provedeno jejich zaměření. Na základě provedených terénních prací bylo u vybraných sond vyhotoveno grafické schéma, které je uvedeno v příloze za dokumentací jednotlivých kopaných sond.

Jádrové diagnostické vrtý byly provedeny jednoduchými jádrovkami s řezným průměrem 80 mm technologií na vodní výplach. Cílem vrtů bylo ověření skrytých rozměrů konstrukce (hloubka založení atd.), makroskopické ověření technického stavu betonu, zdiva a zdících prvků ve vrtu a odběr vzorků příslušných konstrukčních materiálů. Vrtý byly sanovány cementovou maltou.

Laboratorní zkoušky - v rámci provedení diagnostických jádrových vrtů byl proveden odběr vzorků betonu za účelem provedení destruktivních zkoušek pro stanovení pevnosti v prostém tlaku.

Fotodokumentace - u všech objektů byla provedena fotodokumentace vrtného jádra a technického stavu viditelných, resp. odkrytých částí konstrukce, která je v příloze všech pasportů s provedeným stavebnětechnickým průzkumem.

Kamerový průzkum - byl proveden pro objekt SO 01-27-01 TMP Olomouc, napojení na kanalizaci. Průzkum provedla firma SQZ a zpráva je součástí části D.

Radonový průzkum - u stávajících pozemních objektů výpravních budov v žst. Šternberk a v žst. Bohuňovice byl proveden radonový průzkum v rozsahu dle paragrafu 97, vyhlášky č. 422/2016 Sb.

Měření rezistivity půdy – u vybraných pozemních objektů bylo provedeno měření rezistivity půdy, pro založení nové konstrukce.

#### **část E – Návrh konstrukce pražcového podloží**

Předmětný traťový úsek Olomouc - Uničov leží na regionální trati Olomouc - Šumperk. Parametry modulu přetvárnosti jsou s ohledem na projektovanou rychlost  $v \geq 120$  kmh-1 a v souladu se stanoviskem č.j. 21792/2016-SŽDC-O13 ze dne 18.5.2016 pro řešený úsek Olomouc - Uničov určeny následovně:

##### traťové, hlavní a předjízdny staniční koleje

- zemní pláň ....  $E_0 = 30$  Mpa
- pláň spodku .....  $E_{e1} = 50$  MPa

##### ostatní koleje ve stanicích

- zemní pláň ....  $E_0 = 15$  Mpa
- pláň spodku .....  $E_{e1} = 30$  MPa

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží je hodnota modulu přetvárnosti (stanovena dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek):

- pláň spodku .....  $E_{e1} = 80$  Mpa

#### **část F – Hydrogeologický průzkum v oblasti ochranného pásma Černovír**

V zájmovém území (km 103,5 – 105,9 projektované stavby) je navrženo vybudování štětovnicových (Larsenových) stěn z důvodu ochrany mokřadních ekosystémů a zamezení či snížení přítoků podzemní vody do stavebních výkopů při sanaci podloží násypu a železničního spodku.

V rámci hydrogeologického posouzení vlivu štětovnicových stěn na proudění podzemní vody a mokřadní ekosystémy bylo zhodnoceno několik variant řešení. Pro sanaci podloží násypu v km 103,500 – 106,000 navrhuje postupovat dle varianty 4 (pažení pomocí sypaných hrázek) nebo varianty 5 (použití larsenových stěn (2m pod terén) v rozsahu nezbytně nutném s maximální délkou záběru 50m). Při těchto variantách nepředpokládáme ovlivnění proudění podzemní vody k jímacím studnám vodního zdroje Černovír, ani ovlivnění jejich vydatnosti, ani

nepředpokládáme negativní ovlivnění ekosystému v mokřadech. Doporučujeme na základě údajů o hladinách podzemní vody z let 2012 až 2014 a aktuálního zaměření z monitorovacích vrtů řady HV práce realizovat v období nejpříhodnějších podmínek snížené hladiny podzemní vody v měsících od července do prosince včetně.

#### **část G – Geotechnické posouzení skalních svahů v traťovém úseku Uničov – Olomouc v km 4,300 – 4,900**

V geotechnickém posudku byly zpracovány poznatky z prohlídky skalních zářezů. Bylo provedeno hodnocení míry rizika včetně doporučení provedení technických opatření. Zhodnocení bylo provedeno na základě účelové klasifikace RSP-PR, uvedeného v manuálu „Metodika pro hodnocení skalních svahů“ autor Ing. Stanislav Štábl, NEMETON 2013.

#### **B.14.5. Posouzení kontaminace štěrku kolejového lože**

##### Zóna A – štěrkové lože

Výsledky chemických analýz 36 bodových vzorků štěrkového lože, z nichž ze 34 vzorků bylo smícháno 12 vzorků směsných, byly porovnány s limitními hodnotami dle vyhl. 294/2005 Sb. Limitům třídy vyluhovatelnosti IIa, IIb a III dle tab. 2.1. vyhověly vzorky K6S, K10S a K14S, ostatní vzorky vyhověly pro třídu vyluhovatelnosti I uvedené vyhlášky tj. 11 ze 14 vzorků (78,6%). Celkem 50 % vzorků vyhovělo požadavkům tabulky 4.1, limitní koncentrace nebyly překročeny u 7 vzorků ze 14. Požadavkům tabulky 10.1 vyhovělo 7,1 % vzorků tzn. 1 vzorek ze 14. Na vzorku K5-109,700-ŠL by s ohledem na vyhovující výsledek analýzy v rozsahu dle tab. 10.1, proveden ekotoxikologický test (tab. 10.2). Na základě provedeného testu bylo zjištěno, že vzorek nesplňuje podmínky uvedené tabulky.

Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorků zemin štěrkového lože nebude možné materiál reprezentovaný analyzovanými vzorky používat na povrch terénu ve smyslu vyhl. 294/2005 Sb.

##### Zóna B – konstrukční vrstva

Výsledky chemických analýz 4 bodových vzorků konstrukční vrstvy, z nichž byl smíchán 1 vzorek směsný, byly porovnány s limitními hodnotami dle vyhl. 294/2005 Sb. Vzorek K16S je vyhovující pro třídy vyluhovatelnosti IIa, IIb a III.; nevyhovuje požadavkům třídy vyluhovatelnosti I. Vzorek K16S vyhověl požadavkům tabulky 4.1. a nevyhověl požadavkům dle tab.10.1. Vzhledem k výše uvedeným nepříznivým výsledkům znečištění vzorku jsme upustili od stanovení ekotoxicity dle tab. 10.2 vyhl. 294/2005 Sb.

Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorku zemin konstrukční vrstvy nebude možné materiál reprezentovaný analyzovaným vzorkem K16S používat na povrch terénu ve smyslu vyhl. 294/2005.

##### Zóna C – zemní pláň

Výsledky chemických analýz 63 bodových vzorků zemní pláně, z nichž z 61 vzorků bylo smícháno 16 vzorků směsných, byly porovnány s limitními hodnotami dle vyhl. 294/2005 Sb. Vzorky K5S a K7S jsou vyhovující pro třídy vyluhovatelnosti IIa, IIb a III. Ostatní vzorky (16 z 18 vzorků tzn. 88,9 %) splňují požadavky uvedené vyhlášky pro tř. vyluhovatelnosti I. Všechny vzorky vyhověly požadavkům tabulky 4.1 a 77,8 % vzorků vyhovuje požadavkům dle tab. 10.1. Vzhledem k příznivým výsledkům znečištění u vzorků K2S; K3S; K7S; K9S; K11S; K13S; K15S; K17S; K18S; K20S; K22S; K23S; K27S a K2-15,200-ZP jsme zadali stanovení ekotoxicity dle tab. 10.2 vyhl. 294/2005 Sb.

Na základě provedeného testu bylo zjištěno, že vzorky splňují podmínky uvedené tabulky kromě vzorku K2-15,200-ZP. Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorků zemin zemní pláně bude možné materiál reprezentovaný analyzovanými vzorky používat na povrch terénu ve smyslu vyhl. 294/2005, a to pouze u vzorků K2S; K3S; K7S; K9S; K11S; K13S; K15S; K17S; K18S; K20S; K22S; K23S a K27S.

#### **B.14.3. Korozní průzkum**

Cílem měření před elektrizací tratí bylo zjistit, zda vybraná úložná zařízení nejsou ohrožena korozními vlivy stejnosměrných bludných proudů.

Rozsah korozního měření:

- měření potenciálů úložných zařízení dle ČSN EN 13509,
- měření zdánlivého měrného odporu půdy Wennerovou metodou dle ČSN 03 8363,
- určení agresivity půdního prostředí dle ČSN 03 8375, tabulka 1.

Při měření nebyly porušeny bezpečnostní závěry (plomby).

#### **B.3.2. Aktualizace akustické studie**

V řešeném úseku Olomouc – Uničov, kde dochází jak ke zvýšení intenzit dopravy, tak podstatnému navýšení traťové rychlosti, se hluková situace po provedení rekonstrukce prakticky nezmění. To je dáno nejen zlepšením kolejového svršku a spodku, ale také uvažovanou obnovou vozidlového parku, kdy by měly být nasazeny nové elektrické jednotky (uvažováno bylo s jednotkami řady 440 či 640 – obch. značky Regiopanter). V mezistaničních úsecích, kde vlakové soupravy dosáhnou maximální rychlosti, dojde ve srovnání se stavem hlučnosti z roku 2000 k výraznému snížení hlučnosti v denní době a v noční době k nárůstu ekvivalentních hladin akustického tlaku až o 1,1 dB. V obcích, kde všechny osobní soupravy zastavují, dojde k poklesu hlučnosti v denní i noční době. Největší snížení hluku lze očekávat v blízkosti mostních ocelových konstrukcí, protože součástí elektrizace je změna uložení kolejí.

#### **B.3.4. Přírodovědný průzkum – aktualizace**

Cílem provedeného biologického průzkumu bylo zhodnotit stav území dotčeného realizací záměru „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) - Olomouc“ po stránce floristické i faunistické a posoudit možný negativní vliv záměru na živou složku. Na základě zjištěného druhového složení v dotčené oblasti byla navržena opatření na zmírnění vlivu záměru

	<p>na faunu i flóru. Při dodržení těchto opatření hodnotíme vliv záměru jako akceptovatelný.</p> <p><b>B.3.5. Dendrologický průzkum – aktualizace</b></p> <p>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 (detailně viz. dále v textu), které by mohly být potenciálně dotčeny posuzovaným záměrem, slouží jako podklad pro vytvoření žádosti o udělení povolení kácení dřevin příslušným orgánem ochrany přírody a případnému stanovení náhradních výsadeb za skácené dřeviny.</p> <p>Na základě provedeného terénního průzkumu byly vyhodnoceny všechny dřeviny, které se nacházejí v záboru stavby, mimo porosty rostoucí na soukromých oplocených pozemcích, kde lze očekávat dřeviny s obvodem větším než 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí a mimo pozemky určené k plnění funkcí lesa. Jedná se o 833 dřevin rostoucích mimo les, z nichž 741 dosahuje rozměrů nad 80 cm v obvodu ve výšce 130 cm nad zemí.</p> <p><b>B.14.6. Radiové plánování</b></p> <p>Pokrytí signálem bylo graficky zpracováno plánovacím nástrojem Atoll, kterým byly simulovány základnové stanice. Dále bylo provedeno měření úrovně signálu ve spolupráci s měřícím vozem SŽDC TÚDC, s vyhodnocením úrovně signálu v návrhových místech umístění základnových stanic. Podrobněji viz PS 901408 a B.14.6.</p> <p><b>B.14.4. Předkategorizace svrškového materiálu</b></p> <p>Jako podklad projektantovi byla objednatel (SŽDC, s.o) předána předkategorizace železničního svršku v rozsahu stavby. Užití vyzískaného materiálu je doloženo do staveb objektů žel. svršku.</p>
--	---

## B.1.2.b Vhodnost geologických, geotechnických a hydrogeologických poměrů v území - závěry

### B.1.2.b.1 Geomorfologické poměry

Zájmové území dle regionálního členění ČSR reliéfu (Demek a kol., 1987) náleží do následujících geomorfologických jednotek:

Provincie: Západní Karpaty

Soustava (subprovincie): Vněkarpatské sníženiny

Podsoustava: Západní Vněkarpatské sníženiny

Celek: Hornomoravský úval

Podcelek: Uničovská plošina

### B.1.2.b.2 Geologická stavba, tektonika a seismická aktivita

#### Předkvarterní podklad

Zájmové území leží v oblasti Uničovské plošiny, které spadá podle širšího geomorfologického členění do Západních Vněkarpatských sníženin, subprovincie Vněkarpatské sníženiny a provincie Západní Karpaty. Uničovská plošina je plochou nížinnou pahorkatinou náležící do Hornomoravského úvalu. Zájmová oblast leží z regionálně geologického hlediska v oblasti tvořené neogenními a kvartérními usazeninami zejména náplavovými kužely vodních toků stékajících z Jeseníku a zčásti pokrytých spraší. V zájmové oblasti se



vyskytují proterozoické droby. Z období paleozoika se dále mohou vyskytovat břidlice, pískovce, prachovce a lokálně se mohou vyskytovat i vulkanity jako dolerit, metabazalt a metatuf. Výskyt horniny tohoto typu nebyl průzkumnými pracemi zastižen.

#### Kvartérní pokryv

Zájmová oblast leží v oblasti nivy řeky Moravy a je proto tvořena převážně neogenními nivními sedimenty s četným výskytem štěrků, písků a sprašových hlín pleistocenního vývoje. Průzkumnými pracemi byl ověřen výskyt těchto sedimentů ve všech průzkumných vrtech. V kvartérních sedimentech byly průzkumnými pracemi zastiženy ve převážném množství štěrky a písky jílovité, hlinité, s příměsí jemnozrnné zeminy ( G5 GC, G4 GM, G3 G-F, S5 SC, S4 SM, S3 S-F ) a dále různorodé hlíny a jíly. Dále se vyskytují téměř v celém úseku trasy a v místech, kde se kříží trať s místními komunikacemi navážky. Jedná se o heterogenní směs zemin, převážně místního původu.

#### Tektonika a seismická aktivita

Na základě informací z normy ČSN EN 1998 - 1 (73 0036) - „Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení - Část 1: Obecná pravidla, seismická zatížení a pravidla pro pozemní stavby“ je možné konstatovat, že v zájmovém území se nacházejí základové půdy třídy A. Pro třídu A je určena průměrná rychlost smykových vln průměrně v intervalu  $V_{s,30} = 180-360$  [m/s]. Zájmové území leží v okrese Olomouc. Olomouc je dle mapy seismických oblastí ČR (ČSN EN 1998 - 1, Národní příloha) charakterizována referenčním zrychlením základové půdy  $a_{gR}$  v intervalu 0,02 – 0,04 g.

#### B.1.2.b.3 Hydrogeologické poměry

Hydrologicky patří širší oblast zájmového úseku k povodím Moravy do oblasti 4-10-03 a 4-11-02. Z hlediska hydrogeologického rájování můžeme tuto oblast začlenit do rájónu 1621 Pliopleistocén Hornomoravského úvalu a rájón 6612 Kulm Nízkého Jeseníku v povodí Moravy. Kvartérní fluvialní uloženiny údolní nivy Moravy a jejich přítoků představují zvodnělé písčité štěrky a písky, které jsou překryty hlínami, působícími jako stropní izolátor. Kvartérní fluvialní štěrky a písky lze považovat za průlinově propustný hydrogeologický kolektor, vyplňují deprese v neogenním reliéfu, kde vytvářejí jednokolektorový zvodnělý systém, dosahující místy značné mocnosti. Z hydrogeologického hlediska lze v zájmové oblasti s výskytem písčitoštěrkových sedimentů očekávat pravděpodobně souvislou průlinovou zvodeň, dotovanou vodou ze srážek a břehovou infiltrací povrchové vody z řeky Moravy a jejích přítoků.

#### B.1.2.b.4 Radonové riziko

Měření radonu bylo provedeno pouze v objektu VB Bohuňovice, kde jsou navrhovány úpravy pobytových prostor sloužící pro veřejnost a trvalé obsazení prodejny jízdenek. Ostatní technologické budovy s dočasnou obsluhou nebo bez přístupu veřejnosti a nejsou tedy chápány jako pobytové. V případě objektu VB Šternberk, jsou pobytové prostory řešeny samostatnou stavbou (etapou 1), která je řešena v rámci samostatného projektu „Rekonstrukce VB Šternberk“ (zpracovatel SAGASTA s.r.o.). V rámci etapy 2 jsou stavbou elektrizace upraveny prostory pro umístění technologického vybavení trati.

Objekt VB Bohuňovice	<u>Měření objemové aktivity radonu</u>
	- bylo provedeno v místnostech systémem elektretové dozimetrie RM-1. Do hodnocených místností byly na 7 dní umístěny dvojice elektretů. Výsledek měření byl hodnocen pomocí testu odlehlých hodnot.
	<u>Příkon fotonového dávkového ekvivalentu</u>
	- k měření byl použit radiometr DC-3E-98. Měření bylo provedeno jednak v místech měření elektrety a dále pak ve výšce 1 m nad podlahou, ve vzdálenosti 0,5 m od stěn po obvodu místnosti.
	<u>Vyhodnocení</u>
	- naměřené hodnoty objemové aktivity radonu i dávkového příkonu ve všech obytných i pobytových místnostech objektu jsou nižší než referenční úroveň uvedená § 97,

	odst.1, písmeno a,b vyhlášky 422/2016 Sb. Ve výstavbě za podmínek měření pospaných v příloze 1. nebyla překročena referenční hodnota 300 Bqm-3 stanovená vyhláškou 422/2016 Sb.. Stavba za popsaných podmínek měření vyhovuje požadavkům vyhlášky 422/2016 Sb.
--	--

#### B.1.2.b.5 Konstrukce pražcového podloží

Souhrn poznatků z průzkumů pražcového podloží:

Olomouc - Bohuňovice	<ul style="list-style-type: none"><li>- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,50 m - 0,90 m, lokálně byla mocnost kolejového lože až 1,50 m.</li><li>- kolejové lože je převážně silně znečištěné až zcela zanesené prachem, hlinitým pískem a drtí.</li><li>- konstrukční vrstva o mocnosti 0,15 - 0,25 cm je tvořena hrubozrnnými zeminami třídy G3 a G4.</li><li>- zemní pláš tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé, místy měkké konzistence.</li><li>- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý a velmi nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.</li><li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.</li></ul>
Žst. Bohuňovice	<ul style="list-style-type: none"><li>- mocnost štěrkového lože ve staničních kolejích se pohybuje v intervalu 0,40 - 0,60 m, kolejové lože svrchu čisté, od poloviny mocnosti je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li><li>- místy zastižené konstrukční vrstvy jsou tvořeny štěrkovitými zeminami a škvárou.</li><li>- zemní pláš tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé konzistence.</li><li>- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.</li><li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena</li></ul>
Bohuňovice - Šternberk	<ul style="list-style-type: none"><li>- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,40 m - 0,60 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li><li>- zastižené konstrukční vrstvy jsou tvořeny hrubozrnnými zeminami charakteru štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy a štěrku jílovitého.</li><li>- zemní pláš tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F6 a F7) tuhé konzistence.</li><li>- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.</li><li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.</li></ul>
Žst. Šternberk	<ul style="list-style-type: none"><li>- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 m - 0,75 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li><li>- konstrukční vrstva se nachází v izolovaných úsecích a je tvořena hrubozrnnými zeminami charakteru štěrku s proměnlivým obsahem jemnozrnné příměsi.</li><li>- zemní pláš tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F6) tuhé konzistence.</li><li>- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň převažuje nepříznivý vodní režim, zeminy v zemní pláni jsou převážně nebezpečně namrzavé.</li><li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.</li></ul>
Šternberk – Újezd u Uičova	<ul style="list-style-type: none"><li>- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,40 m - 0,75 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li><li>- konstrukční vrstva byla zastižena v převážné části úseku a je tvořena hrubozrnnými zeminami charakteru štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy a štěrku hlinitých.</li><li>- zemní pláš tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé konzistence, v zářezu v km cca 4,300 - 4,900 je zemní pláš tvořena skalním podložím.</li><li>- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň převažuje nepříznivý vodní režim, zeminy v zemní pláni jsou převážně nebezpečně namrzavé.</li><li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.</li></ul>



Žst. Újezd u Uničova	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,45 - 0,55 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li> <li>- konstrukční vrstva je tvořena štěrkem s příměsí jemnozrnné zeminy, v koleji č. 5 škvárou.</li> <li>- zemní pláš tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé konzistence.</li> <li>- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.</li> <li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena</li> </ul>
Újezd u Uničova – Uničov	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 m - 0,75 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí, v sondě v km 14,900 byla na bázi kolejového lože zastižena separační geotextilie.</li> <li>- konstrukční vrstva byla zastižena v převážné části úseku a je tvořena hrubozrnnými zeminami charakteru štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy a štěrku hlinitých.</li> <li>- zemní pláš tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4, F5 a F6) tuhé konzistence.</li> <li>- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň převažuje nepříznivý vodní režim, zeminy v zemní pláni jsou převážně nebezpečně namrzavé.</li> <li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena.</li> </ul>
Žst. Uničov	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,45 - 0,55 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li> <li>- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,40 - 0,50 m, kolejové lože svrchu čisté, níže je silně znečištěné prachem, hlinitým pískem a drtí.</li> <li>- zemní pláš tvoří jemnozrnné zeminy (třídy F4 a F6) tuhé konzistence.</li> <li>- vzhledem ke konzistenci zemin zemní pláň hodnotíme vodní režim jako nepříznivý, zeminy v zemní pláni jsou nebezpečně namrzavé.</li> <li>- hladina podzemní vody v provedených sondách nebyla zastižena</li> </ul>

#### B.1.2.b.6 Využitelnost materiálu stávajícího štěrkového lože

V případě recyklace materiálu štěrkového lože doporučujeme uvažovat s ohledem na silné znečištění, s využitím cca 40% stávajícího kolejového lože pro úpravu na frakci 0 - 32 mm. Mocnost kolejového lože uváděná v této zprávě je vztažena k nulové úrovni sondy, tj. k úložné ploše pražce. Při výpočtu kubatury musí být tedy odečten objem pražců.

Podrobněji viz B.14.1 Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum.

#### B.1.2.c Použité geodetické a mapové podklady, vytyčovací síť

##### B.1.2.c.1 Účelová mapa

Podkladová mapa pro část	Zdroj mapových dat
Mapa 1:10 000 (situace C.1)	ČÚZK, Základní mapa ČR 1:10 000
Mapa 1:1 000 (situace C.2)	SŽDC SŽG Olomouc, vektorová JŽM 1:1 000

##### B.1.2.c.2 Katastrální mapa

Katastrální území	Digitální mapa, vyhlášená platnost digitalizace
Hodolany	DKM, 1:1000, platná 15.04.2002
Bělidla	DKM, 1:1000, platná 16.12.1999
Pavlovičky	DKM, 1:1000, platná 16.12.1999
Chválkovice	DKM, 1:1000, platná 28.06.2001
Týneček	DKM, 1:1000, platná 02.01.1998
Hlušovice	DKM, 1:1000, platná 16.12.2002
Trusovice	DKM, 1:1000, platná 19.12.2003
Moravská Loděnice	DKM, 1:1000, platná 30.09.2004
Bohuňovice	DKM, 1:1000, platná 19.12.2003

Štarnov	DKM, 1:1000, platná 29.11.2004
Lhota u Šternberka	DKM, 1:1000, platná 19.06.2000
Šternberk	DKM, 1:1000, platná 06.12.2007
Babice u Šternberka	DKM-KPÚ, 1:1000, platná 13.03.2008 (stav digitalizace 68%)
Krakořice	DKM-KPÚ, 1:1000, platná 10.11.2015 (stav digitalizace 53%)
Mladějovice u Šternberka	DKM-KPÚ, 1:1000, platná 10.11.2015 (stav digitalizace 2%)
Újezd u Uničova	FÚO, 1:2000, platná 01.01.1971
Brníčko	DKM, 1:1000, platná 01.09.2008
Dolní Sukolom	KMD, 1:1000, platná 02.11.2015
Uničov	DKM, 1:1000, platná 16.08.2010
Renoty	DKM, 1:1000, platná 11.10.2010

### B.1.2.c.3 Vytyčovací síť

Vytyčovací síť stavby je železniční bodové pole, které bude doplněno a částečně přeloženo dle Návrhu vytyčovací sítě (část I.3 DSP). Geodetické údaje o bodech železničního bodového pole byly získány u jeho správce (Správa železniční geodézie Olomouc).

## B.1.3 Ochranná pásma

Stavba je v celém svém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo u dráhy regionální je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. V rámci změn kolejového řešení dochází k mírným změnám rozsahu ochranného pásma dráhy, vlivem posunu/změny polohy osy koleje.

### B.1.3.a Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích

#### B.1.3.a.1 Obecně ochranná pásma vyplývající z legislativy ČR

OP lesa	dle § 14 z. 289/1995 Sb. je ochranné pásmo lesa vymezeno v pásu 50m od okraje lesa
OP vodního zdroje, povrchové nebo podzemní vody	dle § 30 z. č.254/2001 (vodní zákon) jsou rozdělena: - ochranná pásma I. stupně – chrání vodní zdroj v bezprostředním okolí jímacího či odběrného místa. - ochranná pásma II. stupně – vymezují se vně ochranného pásma I. stupně, nemusí se jednat o souvislá území, slouží k tomu, aby nedocházelo k ohrožení vydatnosti, jakosti či zdravotní nezávadnosti vodního zdroje.
OP ZCHÚ	dle § 37 zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vyhlášené oblasti: národních parků (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP), přírodní památky (PP).
OP památného stromu	dle § 46 z. 114/92 Sb. je OP památného stromu tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí
OP léčivých a minerálních vod	dle § 21 z. č.164/2001 (lázeňský zákon) do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod – individuální zákon uvádí pouze příkladné vymezení pro ochranná pásma I. Stupně.
OP památkové péče	dle § 17 z. č. 20/1987 Sb (o státní památkové péči) je OP individuálně vyhlášeno pro: nemovitá kulturní památky, nemovitá národní kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny nebo jejich prostředí
OP - CHLÚ	dle § 16 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), - individuálně.

OP silnic a dálnic	dle § 30 z. č. 13/1997 Sb. (zákon o pozemních komunikacích) se OP silnic rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m: - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy - 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy
OP nadzemních elektrických vedení	dle §46 energetického zákona č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany: - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace) - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací) - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace) - 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace) - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV - 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV - 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV
OP telekomunikačního vedení	dle § 102 z. č. 151/2000 Sb. (zákon o telekomunikacích) - u podzemního vedení – 1,5 metrů po stranách krajního vedení, - u nadzemního vedení – stanoveno individuálně v územním rozhodnutí stavebního úřadu na návrh vlastníka tohoto vedení.
OP plynovodů	dle § 68 energetického zákona č. 458/2000 Sb.: - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu - u technologických objektů 4 m od půdorysu
OP vodovodů a kanalizací	dle § 13 z. č. 274/2001 Sb. (zákon o vodovodech a kanalizacích), vodorovná vzdálenost od vnějšího líce potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu: - 1,5 metru u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 milimetrů včetně, - 2,5 metru v případě nad tento průměr
OP výroby a rozvodu tepel. energie	dle § 87 energetického zákona č. 458/2000 Sb. prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti - 2,5 metru po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie - 2,5 metru kolmo na půdorys výměníkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky
OP leteckých staveb	dle § 37 zákona o civilním letectví – individuálně
a dalších OP jako: OP vodního díla (§ 30 z. č. 254/2001), OP radiových zařízení a radiových směrových spojů (§ 103 z. č. 151/2000 Sb.), OP státních etalonů (§ 5 zákona č. 505/1990 Sb.), OP podzemních potrubí pro vedení pohonné látky a ropy (§ 4 VN 29/1959 Sb.), OP krematorií a veřejných pohřebišť (§ 12 z. č. 256/2001 Sb.), OP objektů důležitých pro obranu státu (§ 44 z. č. 240/2000 Sb.).	

## B.1.3.a.2 Projednání dotčených ochranných pásem

Dotčené ochranné pásmo (OP)	Projednání
OP z hlediska ŽP	Souhlas se stavbou v ochranném pásmu lesa. Souhlas se stavbou v OP vodního zdroje.

OP dráhy	<i>Jedná se o stavbu dráhy. Souhlas se stavbou projednán s Drážním úřadem, viz část E.</i>
OP silnic a dálnic	<i>Souhlas se stavbou v OP silnice II. a III. třídy projednán s Krajským úřadem, Odborem dopravy, viz část E.</i>
OP elektrického vedení	<i>Souhlas se stavbou v OP VN a VVN projednán se zástupci ČEZ a.s.. Dále řešeno smluvním vztahem mezi SŽDC s.o. a ČEZ a.s. – jako podmiňující investice. Viz Průvodní zpráva A.3.i.. Přeložky ostatních správců (do 1kV) jsou bez OP.</i>
OP telekomunikačního vedení	<i>Souhlas se stavbou v OP cizích sítí projednán s dotčenými zástupci (CETIN, obec Bohuňovice) viz část E.</i>
OP a BP plynovodů	<i>Souhlas se stavbou v OP plynovodních vedení projednán se zástupci RWE viz část E.</i>
OP kanalizací a vodovodů	<i>Souhlas se stavbou v OP kanalizací a vodovodů projednán se správcí příslušných sítí viz část E.</i>
OP leteckých staveb	<i>Souhlas se stavbou projednán s Úřadem pro civilní letectví (letišť Bohuňovice LKBO).</i>

#### B.1.3.a.3 Dotčená pásma

Dotyk obvodu stavby (pozemku dráhy včetně dočasných a trvalých záborů) viz část H.10 Situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky.

#### B.1.3.b Stanovení nových ochranných pásem

Při změně polohy zařízení, z níž vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma bude aktualizovaný průběh ochranného pásma stanoven na základě zaměřeného skutečného stavu provedení po dokončení realizace stavby.

S ohledem na dílčí změny polohy osy kolejí se ve smyslu zákona č. 266/1994 upraví ochranné pásmo dráhy, které je vymezeno svislou plochou 60m od krajní osy koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30m od hranice obvodu dráhy.

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

U nově budovaných, nebo překládaných sítí vzniká je ochranné pásmo v souladu s energetickým zákonem č. 458/2000 Sb., zákonem o telekomunikacích z. č. 151/2000 Sb. a zákonem o vodovodech a kanalizacích č.274/2001 Sb..

#### B.1.3.c Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek

Posuzovaná trasa železnice neprochází žádným dobývacím prostorem těženým či netěženým, také neprochází přes chráněná ložisková území, plochy vymezených ložisek, prognózních zdrojů atd. Nejbližše stavebnímu záměru se nachází ložisko nevyhrazených nerostů Brníčko (žel. km cca 27) vymezené kvůli těžbě cihlářských surovin. Nejbližší hranice tohoto území je cca 65 metrů od rekonstruované trati.

#### B.1.3.d Údaje o zeleni

Posuzovaný stavební záměr představuje elektrizaci a zkapacitnění železniční tratě v úseku Olomouc - Uničov, kde bude nově položen optický kabel. Na základě provedeného terénního průzkumu byly vyhodnoceny všechny dřeviny nacházející se v předpokládaném záboru stavby.

Jedná se o 833 dřevin rostoucích mimo les, z nichž 741 dosahuje rozměrů nad 80 cm v obvodu ve výšce 130 cm nad zemí. Pro těchto 741 dřevin je v případě požadavku ke kácení nutné požádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení k jejich kácení.

Stavební záměr je doprovázen zapojenými porosty. Z větší části se jedná o zapojené porosty jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*) a růže šípkové (*Rosa canina*). Mezi druhy v zapojených porostech se nachází také tis obecný (*Taxus baccata*) a dřín obecný (*Cornus mas*), které svým druhovým zařazením patří mezi zvláště chráněné druhy dřevin. Nicméně tyto dřeviny pochází z umělé výsadby dřevin rostoucích mimo les. Uměle vysazené dřeviny v obcích nejsou předmětem ochrany dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, proto není tedy třeba žádat o výjimku dle § 56 z. č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Celková plocha kácených porostů je 167 170 m<sup>2</sup>. V záboru stavebního záměru se nacházejí zapojené porosty s plochou větší než 40 m<sup>2</sup>.

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m<sup>2</sup> je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody a dřeviny, které jsou součástí významných krajinných prvků nebo stromořadí. Již ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí bylo požádáno o povolení ke kácení dřevin na pozemcích SŽDC, s.o., ČD a.s. a pozemcích ve vlastnictví obcí. V tomto stupni bude dořešena problematika kácených dřevin na pozemcích soukromých vlastníků. Kácení bude provedeno v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně (SŽDC 2016).

#### B.1.3.d.1 Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby

Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypolštářovaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy!! Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru! Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu!

#### B.1.3.d.2 Ochrana památných stromů

V blízkosti záměru se nenachází žádný památný strom.

#### B.1.3.d.3 Ochrana rostlin

Železniční trať v úseku Olomouc – Šternberk – Uničov vede převážně rovinatou, zemědělsky intenzivně obhospodařovanou krajinou, s minimální přítomností hodnotných společenstev. Jako botanicky nejhodnotnější úsek byl vyhodnocen úsek procházející okrajem Černovířského slatiniště u Olomouce a podmačený úsek v drážních km 105,0–105,9. Zajímavější byl také lesní komplex mezi zastávkami Babice u Šternberka a Mladějovice, který představuje solidní hercynskou dubohabřinu s celou řadou diagnostických druhů a populací lilie zlatohlavé (*Lilium martagon*), která dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, patří mezi druhy ohrožené. Na populaci lilie zlatohlavé však nebude mít posuzovaný záměr vliv. V silně zemědělsky využívané krajině Hané jsou však cenné i porosty doprovázející železniční trať, ať už se jedná o mokřadní křoviny či pásy bezlesé vegetace podél trati v úseku mezi Šternberkem a Uničovem. V okolní intenzifikované krajině představují poslední fragmenty hodnotnější vegetace. Paradoxně tak porosty, ať už dřevinné či luční, ve vazbě na železnici zvyšují biodiverzitu okolní krajiny.

Přímo ve vazbě na železniční těleso byl zaznamenán výskyt lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*), druhu zvláště chráněného dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Zaznamenán byl ve vlakových stanicích Hlušovice, Uničov a v jejich okolí a v úseku mezi Mladějovicemi a Újezdem u Uničova. Tento druh obvykle roste na skalních stepích a výslunných stráních. Na železničních náspech našel druhotné stanoviště.



Uváděný je také z dalších nádraží (Praha, jižní Morava, Šlapanice, Louky nad Olší, Ostrava Kunčice, Nový Jičín, Uničov, Třinec, Kutná Hora, Čáslav atd. (Plášek et Cimalová 2009, Fialová, vlastní pozorování). U tohoto druhu byla v posledních letech zaznamenána masová feroviatická expanze (Plášek et Cimalová 2009), kdy na mnoha místech pokrývá desítky m<sup>2</sup>, a to jak v České republice, tak po celé Evropě. Reisch (2007) provedl genetickou studii tohoto druhu s porovnáním populací nacházejících se na železnicích a v přirozených podmínkách. Genetická struktura rostlin se lišila mezi přirozenými a člověkem vytvořenými stanovišti. Tato studie tedy podporuje domněnku, že původ populací lomikamene trojprstého šířících se podél železnic se nachází v jiných geografických regionech a nejedná se tedy o původní genotyp zkoumané oblasti.

Také v aktuálním Červeném seznamu ČR (Grulich 2012) a soupisu druhů ČR (Danihelka et al. 2012) je poznámka, že v kategorii C3 (druhy ohrožené) jsou řazeny pouze autochtonní, tedy domácí populace. Vzhledem k tomu, že se jedná o sekundární populace, není třeba žádat o udělení výjimky ze zásahu do biotopy zvláště chráněného druhu.

Železnici doprovází řada druhů, které jsou uvedeny v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). Kromě lilie zlatohlavé, která dle Červeného seznamu patří do kategorie C4a – druhy vyžadující další pozornost, byly ve stejné kategorii zaznamenány také jilm habrolistý (*Ulmus minor*), svízel severní (*Galium boreale*) a sléz velkokvětý (*Malva alcea*). Na území Černovířského slatiniště pak byly nalezeny žluťucha lesklá (*Thalictrum lucidum*), vrba rozmarýnolistá (*Salix rosmarinifolia*) a okřehek trojbrázdý (*Lemna trisulca*), druhy dle Červeného seznamu ohrožené (C3).

V případě výskytu vrby rozmarýnolisté se jedná o poměrně hodnotný výskyt. Jedná se o drobný keřík dosahující výšky do 150 cm. Vzhledem k tomu, že její výskyt byl zaznamenán mezi pravidelně sečenou loukou a porosty vrby popelavé, cca 14 m od osy koleje, nepředpokládáme, že by došlo k jejímu ovlivnění. Nicméně doporučujeme během stavebních činností její populaci viditelně označit, aby nedošlo k jejímu poškození, např. vlivem pojezdů stavebních mechanismů. Na populaci vrby rozmarýnolisté je také třeba brát zřetel při kácení dřevin rostoucích mimo les. Plánované kácení dřevin však může v konečném důsledku vrbu rozmarýnolistou podpořit, neboť dojde k prosvětlení zarůstající lokality.

Obdobně jako u jiných železnic či liniových staveb se i podél této železniční trati šíří některé invazní druhy rostlin. V celém území se šíří drobnější invazní druhy jako je turan roční (*Erigeron annuus*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*), pětour malolobý (*Galinsoga parviflora*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*) či laskavec ohnutý (*Amaranthus retroflexus*). Z větších druhů pak v podstatě v celém úseku lze zaznamenat celík kanadský (*Solidago canadensis*), topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*), rukevnik východní (*Bunias orientalis*), třapatku dřívátou (*Rudbeckia laciniata*), vlčí bob mnoholistý (*Lupinus polyphyllus*), v okolí vodních toků netýkavku žláznatou (*Impatiens glandulifera*), z dřevin trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*), pajasan žláznatý (*Ailanthus altissima*), ve vlhčích místech javor jasanolistý (*Acer negundo*), z výsadeb pocházející topol kanadský (*Populus ×canadensis*). V blízkosti železniční stanice Újezd u Uničova byla zaznamenána populace astříček (*Symphyotrichum* sp.).

V celém úseku byly zaznamenány také porosty křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), které pocházejí z výsadeb či se samovolně šíří. Porosty křídlatky japonské byly zaznamenány v drážních km 103,4; 105,9; 108,82–108,86; 109; 109,9–110 a na okraji manipulační plochy v železniční zastávce Mladějovice. V drážním km 111,4 byl zaznamenán také porost křídlatky sachalinské (*R. sachalinensis*).

Před zahájením stavebních prací doporučujeme odborně odstranit porosty křídlatky japonské a sachalinské ve výše uvedených drážních kilometrech a třapatky dříváté v drážním km 7,2.

Během stavebních prací je třeba dbát na prevenci šíření výše uvedených druhů zejména v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě nových výskytů je nutné je okamžitě likvidovat.

Na území Černovířského slatiniště a v drážních km 105,0–105,9 omezit pojezdy stavební techniky pouze na stávající polní cesty, příp. na železnici. Neukládat zde stavební materiál, nezasahovat do podmačených stanovišť podél železnice v souvislosti s realizací stavby. V případě potřeby využít v úseku 105,0–105,9 dočasně Larsenové stěny.

Vzhledem k charakteru záměru a při dodržení navržených podmínek lze považovat vliv posuzovaného záměru na flóru jako akceptovatelný.

#### B.1.3.e Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Stavba bude v maximální možné míře realizována na dražních pozemcích. I přesto dojde stavbou k dotčení pozemků náležejících do zemědělského půdního fondu. Vzhledem k tomu je nutné požádat v souladu s § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu o vynětí ze ZPF. Souhlas s vynětím ze ZPF byl vydán již ve fázi zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Podrobnější informace jsou uvedeny v části B.3.6 Zemědělská příloha.

Stavba se nachází do 50 m od okraje lesa. Stavbou dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa. Rozsah dočasného záboru je 10 m<sup>2</sup>. V souladu s platnou legislativou bylo požádáno o souhlas se stavbou do 50 m od okraje lesa. O vynětí z PUPFL bude požádáno při ve fázi zpracování dokumentace pro stavební povolení.

#### B.1.4 Koncepce stavby

Koncepce stavby vychází ze schválených programových a koncepčních dokumentů ČR, ze zpracovaných a odsouhlasených projektů nižšího stupně, tj. studie proveditelnosti, záměru projektu a přípravné dokumentace, dále respektuje závěry EIA a územního rozhodnutí.

Z pohledu dražní legislativy stavba plní požadavky zadávací dokumentace (podrobněji viz A.3.c Zadávací dokumentace a A.3.d Obecné podklady platné pro zpracování dokumentace).

##### Návaznost přípravy stavby na schválené programy a koncepce

- Dopravní politika ČR – OBDOBÍ 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, - podpora elektrizace železniční a městské dopravy.
- Dopravní sektorové strategie, 2.fáze – záměr elektrizace trati Olomouc – Uničov identifikován v dokumentu s předpokladem realizace v období 2014 – 2020 (číslo opatření Z109).
- Operační program Doprava na období 2014 – 2020 – záměr elektrizace trati Olomouc – Uničov identifikován s předpokladem realizace v letech 2017 Q4 – 2020 Q3.

##### Návaznost na zpracované projekty

- Studie proveditelnosti: „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Olomouc“ – Centrální komisi Ministerstva Dopravy 19.5.2015 schválena Varianta C2 – 3kV ss trakční soustava. Zpracovatel studie MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. 04/2015.
- Záměr projektu: Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc, zpracovatel MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. 12/2016. Schválený 6.11.2017 na základě stanoviska MD ČR k ZP č.j. 91/2017 – 910 – IZD/8
- Přípravná dokumentace: Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc, zpracovatel MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. 12/2016. Schválená Posuzovacím protokolem přípravné dokumentace stavby Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc, č.j. 17135/2017-SŽDC-SSV-ÚT OLC/Bař a Schvalovacím protokolem přípravné dokumentace stavby Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc, č.j. 44558/2017-SŽDC-GŘ-O6-Hor

##### Projednání stavby s odbornými složkami zadavatele

Zpracování dokumentace bylo v souladu se zadávacími podmínkami průběžně projednáno na výrobních poradách se zástupci **SŽDC GŘ** (O6, O11, O12, O13, O14, O15, O16, O26, O30), se zástupci **OJ SŽDC** (Stavební správy Východ, Oblastní ředitelství Olomouc, Správy železniční geodézie Olomouc, Správy železniční energetiky Olomouc a Technickou ústřednou dopravní cesty), se zástupci **ČD a.s.** (O3, RSM), se zástupci objednatele dopravy **KIDSOK** a dotčenými orgány a osobami (příslušné dotčené orgány, obce, města, účastníci územního a stavebního řízení). Z hlediska koncepčního návrhu bylo

nutné prověřit a upravit návrh stanic (korekce polohy nástupišť a návěstidel) s ohledem na výnos SŽDC GŘ O6 s č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven. Došlo ke změnám řešení ve stanicích Újezd u Uničova (polohy nástupišť, s dalšími dopady na profese osvětlení, kabelovod, zpevněné plochy, atd.) Šternberk a Bohuňovice.

Dále byly zpracovány změny vyplývající z vyšší podrobnosti průzkumů (doplnění sanace skalního zářezu v km 4,430 – 4,750, rozšíření oblasti výměny nestabilního tělesa spodku o část od km 103,500 – 105,000, úpravy řešení některých mostních objektů), změn souvisejících investic a staveb (VB Šternberk, VB Bohuňovice, výhled samostatné demolice budovy zastávky Štarnov), požadavků a koordinace cizích zadavatelů (přípravy cyklopřejezdu ve Šternberku, výhledové zájmy v oblasti ulice Nádražní v Uničově /město Uničov, Olomoucký kraj/, navázání nového mostu v km 106,462 na návrh úprav komunikací DÚR v obci Bohuňovice, koordinace řešení zpevněných ploch cyklostezky u VB v Újezdu u Uničova, atp.) s dopadem na návrh přeložek inženýrských sítí (koordinace zájmů s návrhem VHS Olomouc hlavního řádu vodovodu v Uničově, koordinace skutečného provedení přeložek sítí ČEZ Distribuce a.s., atp.), a zpřesnění technického řešení s ohledem na vyšší detailnost zpracování dokumentace.

#### B.1.4.a Účel stavby a její situování

Účel stavby a její situování je podrobně popsáno v kapitolách A. Průvodní zprávy, kapitola A.2.b Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce a A.1.b.2 Údaje o stavebním pozemku a o majetkoprávních vztazích.

#### B.1.4.b Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu

Je řešeno v kapitole A. Průvodní zprávy, A.1.e Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu.

#### B.1.4.c Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

##### B.1.4.c.1 Urbanistické řešení

Umístění a urbanistické začlenění stavby je dáno stávajícím situováním dráhy. Elektrizací a modernizací trati vznikají požadavky na umístění nových technologických zařízení (např. objekty pro umístění technologie napájení trakčního vedení, objekty pro napájení stanic, závěsný napájecí systém 22kV, nové zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně objektů pro umístění potřebných technologií pro ně, atp.). Stavba nicméně v maximální možné míře sleduje stávající pozemek dráhy a umísťuje nové stavební objekty a provozní soubory se snahou minimalizace záborů mimodrážních pozemků. Z pohledu urbanistického řešení a využití pozemků jsou převážně využívány pozemky určené pro dopravu dle ÚP dotčených obcí. Vyhodnocení umístění stavby na jiné pozemky než drážní se s vyhodnocením dle zařazení v ÚPD:

Parcela KN	výměra (m2)	LV	Druh / využití	Vlastník	Využití dle ÚPD obce/města
Pozemky a stavby - dotčené realizací stavby					
katastrální území Pavlovičky					
85/2	3504	10001	orná půda	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc	ÚP Olomouc – 30.9.2014, hlavní výkres, <u>Plocha 08/005P – plocha pro dopravní infrastrukturu</u> <u>Plocha 08/007Z – plocha pro individuální rekreaci</u>
katastrální území Šternberk					
2605/1	45266	4621	ostatní plocha,	MALITAS s.r.o., č. p. 134, 78342 Slatinice	ÚP Šternberk – 5.2.2014, hlavní výkres,



			manipulační plocha		<u>VL – plocha výroby a skladování – lehký průmysl</u>
6037/62	2055	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Město Šternberk, Horní náměstí 78/16, 78501 Šternberk	ÚP Šternberk – 5.2.2014, hlavní výkres, <u>DS – plocha dopravní infrastruktury – silniční doprava</u>
katastrální území Babice u Šternberka					
1495	4601	10001	ostatní plocha, zeleň	Obec Babice, č. p. 65, 78501 Babice	ÚP Babice – 2.3.2009, hlavní výkres, <u>NZ – plochy zemědělské</u>
1582	4394	10001	ostatní plocha, zeleň	Obec Babice, č. p. 65, 78501 Babice	ÚP Babice – 2.3.2009, hlavní výkres, <u>NZ – plochy zemědělské</u>
1783	4102	10001	ostatní plocha, zeleň	Obec Babice, č. p. 65, 78501 Babice	ÚP Babice – 2.3.2009, hlavní výkres, <u>NZ – plochy zemědělské</u>
katastrální území Krakořice					
867	1891	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Město Šternberk, Horní náměstí 78/16, 78501 Šternberk	ÚP Šternberk – 5.2.2014, hlavní výkres, <u>DZ – plocha dopravní infrastruktury – drážní doprava</u>
katastrální území Újezd u Uničova					
1157	2217	50	trvalý travní porost	Kořístková Alena, č. p. 48, 78396 Újezd	ÚP Újezd u Uničova po změně č.7 4.8.2015, hlavní výkres - <u>zatravněné plochy</u>
1511	30625	265	ostatní plocha silnice	Olomoucký kraj, Jeremenkova 1191/40a, Hodolany, 77900 Olomouc, Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Lipenská 753/120, Hodolany, 77900 Olomouc	ÚP Újezd u Uničova po změně č.7 4.8.2015, hlavní výkres - <u>dopravní obsluha území</u>
310	2409	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Obec Újezd, č. p. 83, 78396 Újezd	ÚP Újezd u Uničova po změně č.7 4.8.2015, hlavní výkres - <u>sídelní zeleň</u>
311	790	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Obec Újezd, č. p. 83, 78396 Újezd	ÚP Újezd u Uničova po změně č.7 4.8.2015, hlavní výkres - <u>zeleň krajinná</u>
katastrální území Brničko					
370/4	7547	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>veřejná zeleň</u>

291	1103	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>polní cesty</u> <u>plochy pro dopravu a dopravní zařízení</u>
222/2	56141	670	orná půda	ZOD Agro Dlouhá Loučka a.s., Uničovská 564, 78386 Dlouhá Loučka	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>produkční krajinná zóna</u>
290	370	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>polní cesty</u> <u>plochy pro dopravu a dopravní zařízení</u>
289	701	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>polní cesty</u> <u>plochy pro dopravu a dopravní zařízení</u>
285	621	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>produkční krajinná zóna</u>
319/2	33	10001	ostatní plocha, ostatní komunikace	Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>polní cesty</u> <u>plochy pro dopravu a dopravní zařízení</u>
371/8	31393	10002	ostatní plocha, manipulační plocha	ČR, Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>výrobní aktivity</u>
katastrální území Uničov					
1694	607	81	ostatní plocha, manipulační plocha	MORAVO trading CZ spol. s r.o., Pavlovická 272/18, Bělidla, 77900 Olomouc	ÚP Uničov po změně č.13 – 15.3.2016, hlavní výkres - <u>plochy pro dopravu a dopravní zařízení</u>

Významnější změny v území a umístění objektů na mimodrážní pozemky:

Směrové a výškové úpravy koleje, úpravy kolejí ve stanicích dle dopravně-technologických požadavků	směrové a výškové úpravy koleje i úpravy železničních stanic a zastávek v maximální možné míře respektují stávající drážní pozemky (ve vlastnictví ČD/SŽDC). Umístění nástupních ploch (vlastní nástupiště a přilehlé zpevněné plochy) zůstává v zásadě bez změn (drobné posuny v rámci změny řešení stanic, zastávek). Veškeré přístupy na nástupiště jsou bezbariérové.
--	---

Nový objekt podpůrné trakční měnirny v Olomouci	pozemky ve vlastnictví města Olomouc. Nový přístup/sjezd z ulice Sladovní. Dle ÚP Olomouc jsou plochy pozemku určeny k individuální rekreaci. Bude projednán souhlas s umístěním stavby.
Nové technologické objekty, architektonické řešení	nové technologické objekty mimo TMP Olomouc jsou převážně umísťovány na pozemky dráhy. S ohledem na charakter stavby (regionální dráha) bylo architektem projektu doporučeno řešení navazující na tradiční řešení staveb dráhy, tj. hřeben sedlových střech je převážně rovnoběžný s kolejí (např. dtto stávající sklady ve Šternberku). Architektura staveb je navržena spíše jako respektující a v charakteru dřívějších drážních staveb, nicméně v souladu s požadavky a účelem nových technických a technologických požadavků na objekty (např. opuštění výpravních budov trvalými zaměstnanci např. ve VB Bohuňovice ubourání bytové jednotky, původně určenou k ubytování drážních zaměstnanců – výpravčích).

#### B.1.4.c.2 Architektonické řešení

Architektonicky významné objekty navrhované v rámci stavby můžeme z hlediska jejich charakteru a funkce rozdělit na:

##### Inženýrské objekty, mezi které patří zejména

- železniční svršek a spodek
- nástupiště
- železniční přejezdy
- železniční mosty a propustky
- pozemní komunikace
- kabelovody

Stavba obsahuje i další inženýrské objekty, které se však pohledově příliš neuplatňují (ochrana a napojení inženýrských sítí, přeložky, rozvody VN, NN, osvětlení, ukolejení kovových konstrukcí, vnější uzemnění atd.). Dominantním umělým prvkem v krajině je liniové těleso dráhy a související pozemní objekty (viz níže).

##### Pozemní stavební objekty

- trafostanice (Bohuňovice, Šternberk, Zast. Uničov)
- stavební úpravy VB (žst. Bohuňovice, žst. Šternberk, žst. Uničov)
- technologické budovy a rozvodny EPZ (žst. Újezd u Uničova, žst. Uničov)
- přístřešky pro cestující

Stavebně-architektonické řešení nových pozemních objektů je v maximální míře podřízeno jejich primární funkci – umístění technologie VN, NN. Dále je architektonické řešení ovlivněno požadavkem investora na dlouhou životnost a minimální údržbu, tomu odpovídají i použité materiály (pohledový beton, žárově zinkovaná ocel, střešní krytina z poplastovaného plechu). Nově navržené technologické objekty a objekty trafostanic hmotově a architektonicky ohlasově navazují na tradiční vesnickou zástavbu (protáhlý obdélníkový půdorys, sedlová střecha se sklonem 30 stupňů, minimální přesahy střech). Nové přístřešky pro cestující na zastávkách jsou uvažovány v jednotném designu a v provedení „antivandal“ - prefabrikované betonové dílce (pohledový beton doplněný keramickým obkladem z lícových pásků) v kombinaci s valbovou střechou s dřevěným krovem (pohledově viditelný), ve stanicích jsou navrženy přístřešky v kombinaci bezpečnostního skla (stěny), ocelové konstrukce (nosná část) a poplastované plechové střešní krytiny.

## B.1.4.d Stručný popis navrženého technického řešení

## B.1.4.d.1 Technologická část

D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)	
PS 01-28-01	Žst. Olomouc, úvazka TZZ
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>V ŽST Olomouc se nachází SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo ESA44. Volnost koleje je zjišťována kolejovými obvody KO4300 275 Hz. Stávající TZZ v mezistaničním úseku Olomouc – Bohuňovice je AH83 s hradlem Týneček. Vnitřní výstroje je umístěna na Ústředním stavědle. ŽST Olomouc je elektrifikována trakční soustavou 3kV DC. Trať Šumperk – Olomouc je neelektrifikovaná.</p> <p><u>Navržený stav:</u></p> <p>V ŽST Olomouc bude provedena úvazka integrovaného TZZ. V ŽST Bohuňovice budou zřízeny vzdálené panely elektronického rozhraní staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Olomouc. Stávající AH83 bude sneseno. Bude posunuto vjezdové návěstidlo BS a předvěst PŘBS. V ŽST Olomouc bude zřízeno společné návěstidlo LB v úrovni vjezdového návěstidla a stávající odjezdová návěstidla na staničních kolejích u nástupišť budou přejmenována na cestová. Vzhledem k ETCS bude zábrzdná vzdálenost v trati Šumperk – Olomouc 700 m i při nejvyšší traťové rychlosti 160 km/h. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Budou upraveny kolejové obvody v ŽST Olomouc v nezbytném rozsahu.</p>
PS 03-28-01	Žst. Bohuňovice, SZZ
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>ŽST Bohuňovice je stanice o dvou dopravních kolejích a jedné manipulační koleji a jedné kusé koleji. ŽST Bohuňovice je zabezpečena SZZ 2. kategorie typu TEST14. Odjezdová návěstidla jsou u každé dopravní koleje. Volnost koleje je zjišťována počítačem náprav. Výhybky na dopravní koleje a na manipulační kolej č. 3 jsou osazeny elektromotorickými přestavníky. Boční ochrana vlakových cest z manipulačních kolejí je provedena výkolejkami. Výkolejky v manipulační koleji č. 3 jsou opatřeny elektromotorickými přestavníky. Vnitřní výstroj je umístěna v reléové místnosti ve výpravní budově.</p> <p><u>Navržený stav:</u></p> <p>ŽST Bohuňovice bude nově stanice o dvou dopravních kolejích a jedné oboustranně zaústěné manipulační koleji.</p> <p>ŽST Bohuňovice bude zabezpečena SZZ 3. Kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. ŽST Bohuňovice bude dálkově ovládána prostřednictvím SZZ ŽST Šternberk z RDP vybudovaném v dopravním sále na ústředním stavědle v ŽST Olomouc. Technologický počítač bude umístěn v ŽST Šternberk. V ŽST Bohuňovice bude pouze vzdálená prováděcí výstroj. Návěstit se budou pouze rychlosti max. 50 km/h dodatkovou tabulkou při jízdě do předjízdny koleje. V úrovni vjezdového návěstidla v opačném směru bude zřízeno na obou zhlaví společné návěstidlo. Vzhledem k ETCS bude zábrzdá vzdálenost 700 m i při nejvyšší traťové rychlosti 160 km/h. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Výhybky na dopravní koleje a na manipulační kolej budou osazeny elektromotorickými přestavníky. Výhybka č. 4 je s pohyblivým hrotem srdcovky, který bude rovněž osazen elektromotorickým přestavníkem. Všechny přestavníky budou v nerozřezném provedení a výhybky budou osazeny snímači polohy. Všechny výkolejky budou s pohonem. Posun bude v celé stanici zabezpečený. Nejvyšší traťová rychlost bude 160 km/h. Budou nově zabezpečeny nebo rekonstruovány všechny staniční přejezdy. Vzhledem k traťové rychlosti nad 120 km/h budou všechny přejezdy s celými závory.</p>

PS 05-28-01	<b>Žst. Šternberk, SZZ</b>
	<p><u>Stávající stav:</u> ŽST Šternberk je stanice o čtyřech dopravních, pěti manipulačních a jedné odvratné koleje. V ŽST Šternberk se nachází tři vlečky. ŽST Šternberk je zabezpečena SZZ 2. kategorie typu TEST 14. Odjezdová návěstidla jsou samostatná u každé dopravní koleje. Volnost koleje je zjišťována kolejovými obvody 75 Hz. Výhybky na dopravní koleje a manipulační kolej č. 6 jsou osazeny elektromotorickými přestavníky. Výhybkové spojky č. 5/8 a 6/9 jsou opatřeny rovněž elektromotorickými přestavníky. Výkolejky Vk1, Vk2 a PVk1 jsou s pohonem. Výkolejky DVk1 a SVk1 z vlečkových kolejí jsou se kontrolním zámkem s klíčovou vazbou na nejbližší výhybku. Posun na lichém zhlaví se provádí z PSt1. vnitřní výstroj je v reléové místnosti ve stavědlové ústředně.</p> <p><u>Navržený stav:</u> ŽST Šternberk bude nově stanice o čtyřech dopravních kolejích dopravních kolejích a pěti manipulačních kolejích. ŽST Šternberk bude zabezpečena SZZ 3. Kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. ŽST Šternberk bude dálkově ovládána z RDP vybudovaném v dopravním sále na ústředním stavědle v ŽST Olomouc. V ŽST Šternberk bude technologický počítač. Dopravní kolej č. 3 bude rozdělena cestovými návěstidly na koleje 3a a 3. Návěstit se budou pouze rychlosti max. 50 km/h dodatkovou tabulkou při jízdě do předjízdne koleje. V úrovni vjezdového návěstidla v opačném směru bude zřízeno na obou zhlaví společné návěstidlo. Vzhledem k ETCS bude zábrzdna vzdálenost 700 m i při nejvyšší traťové rychlosti 160 km/h. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Mimo výhybky č. 8 budou všechny ostatní výhybky osazeny elektromotorickými přestavníky. Přestavníky budou v rozřezném provedení. Všechny výkolejky budou s pohonem. Na lichém zhlaví bude zabezpečený posun. Na sudém zhlaví bude Pst1 a Pst2. Z Pst1 bude řízen posun na koleje 2,4,6. Z Pst2 se bude řízen posun do zhašecího úseku Sk2 v případě delšího posunového dílu, který se nevejde mezi Se10 a Se11. Ostatní posun na sudém zhlaví bude zabezpečený. Traťová rychlost bude v ŽST Šternberk snížena rychlostníky na 90 km/h. Staniční přejezdy budou rekonstruovány.</p>
PS 07-28-01	<b>Žst. Újezd u Uničova, SZZ</b>
	<p><u>Stávající stav:</u> ŽST Újezd u Uničova je stanice o dvou dopravních kolejích a jedné kusé manipulační koleji. ŽST Újezd u Uničova je zabezpečena SZZ 2. kategorie typu TEST14. Odjezdová návěstidla jsou skupinová. Volnost koleje je zjišťována pomocí kolejových obvodů o frekvenci 50Hz. Krajiní výhybky jsou osazeny elektromotorickými přestavníky. Výhybka č. 2 na manipulační koleje je zabezpečena výměnovým zámkem s klíčovou vazbou na výkolejku Vk1. Výsledný klíč je držen v EZ u výkolejky. Vnitřní výstroj je umístěna v laminátovém domku na uničovském zhlaví.</p> <p><u>Navržený stav:</u> ŽST Újezd u Uničova bude nově stanice o dvou dopravních kolejích. Manipulační kolej nebude. ŽST Újezd u Uničova bude zabezpečena SZZ 3. Kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. ŽST Újezd u Uničova bude dálkově ovládána prostřednictvím SZZ ŽST Uničov z RDP vybudovaném v dopravním sále na ústředním stavědle v ŽST Olomouc. Technologický počítač bude umístěn v ŽST Uničov. V ŽST Újezd u Uničova bude pouze vzdálená prováděcí výstroj. Návěstit se budou pouze rychlosti max. 50 km/h dodatkovou tabulkou při jízdě do předjízdne koleje. V úrovni vjezdového návěstidla v opačném směru bude zřízeno na sudém zhlaví společné návěstidlo. Na lichém zhlaví společné návěstidlo nebude. Vzhledem k ETCS bude zábrzdna vzdálenost 700 m i při nejvyšší traťové rychlosti 160 km/h. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Obě</p>

	výhybky budou osazeny elektromotorickými přestavníky v nerozřezném provedení. Obě výhybky budou osazeny snímači polohy. Posun bude v celé stanici zabezpečený. Nejvyšší traťová rychlost bude 160 km/h. Budou nově zabezpečeny nebo rekonstruovány všechny staniční přejezdy. Vzhledem k traťové rychlosti nad 120 km/h budou všechny přejezdy s celými závory.
PS 09-28-01	Žst. Uničov, SZZ
	<p><u>Stávající stav:</u> ŽST Uničov je stanice o čtyřech dopravních kolejích a čtyřech kusých manipulačních kolejích. ŽST Uničov je zabezpečena SZZ 2. kategorie typu TEST A10. Na obou zhlavích se nachází po jednom závislém výhybkářském stanovišti. Odjezdová návěstidla jsou skupinová. Volnost koleje není zjišťována. Všechny výhybky jsou ručně stavěné, zabezpečené výměnovými zámky. Posun je v celé stanici nezabezpečený. Vnitřní výstroj je umístěna v reléové místnosti ve výpravní budově.</p> <p><u>Navržený stav:</u> ŽST Uničov bude nově stanice o šesti dopravních kolejích a dvou manipulačních kolejích a jedné odstavné koleji. ŽST Uničov bude zabezpečena SZZ 3. Kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. ŽST Uničov bude dálkově ovládána z RDP vybudovaném v dopravním sále na ústředním stavědle v ŽST Olomouc. V ŽST Uničov bude technologický počítač. Návěstit se budou pouze rychlosti max. 50 km/h dodatkovou tabulkou při jízdě do předjízdové koleje. Společná návěstidla v ŽST Uničov nebudou, protože na sudém zhlaví plní jeho funkci vysunutí odjezdové návěstidlo a na lichém zhlaví je výstup z řízené oblasti ETCS. Dalším důvodem je krátký mezistaniční úsek Troubelice – Libina. Vzhledem k ETCS bude zábrzdna vzdálenost 700 m i při nejvyšší traťové rychlosti 160 km/h. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Vlečka UNEX, a.s. bude začleněna do stanice. Budou vysunuty vjezdové návěstidlo S a odjezdové návěstidlo L1a, které bude kryt i přejezd u vlečky Unex. Návěstidla na konci dopravních kolejí v lichém směru budou cestová. Posun na vlečku Unex a.s. bude zabezpečený. Všechny výhybky mimo výhybky č. 7 budou s elektromotorickými přestavníky. Přestavníky budou v rozřezném provedení. Všechny výkolejky budou osazeny elektromotorickými přestavníky. Na lichém zhlaví bude zabezpečený posun. Na sudém zhlaví bude posun na kolej č. 5 a na vlečku Carman řízen z PSt1. Ostatní posun bude zabezpečený. Traťová rychlost bude v ŽST Uničov snížena rychlostníky na 100 km/h. Staniční přejezdy budou rekonstruovány.</p>
D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)	
PS 90-28-01	Olomouc - Uničov, DOZ
	<p><u>Stávající stav:</u> V t.ú. Šumperk – Uničov – Olomouc se nenachází žádné DOZ.</p> <p><u>Navržený stav:</u> Bude vybudována DOZ pro t.ú. Uničov (včetně) – Olomouc (mimo). Ovládána bude z RDP umístěném v dopravním sále na ústředním stavědle v ŽST Olomouc. Ve stanicích, kde je technologický počítač, tj. v ŽST Šternberk a ŽST Uničov bude doplněna skříň DOZ. Hranice oblasti DOZ je vjezdové návěstidlo BS v ŽST Olomouc. Na opačném konci bude v této stavbě hranice oblasti vjezdové návěstidlo L v ŽST Uničov. Po realizaci dalších dvou staveb Šumperk – Libina a Libina - Uničov bude hranicí DOZ vjezdové návěstidlo S v ŽST Šumperk. Protože bude realizována obchozí kabelová trasa přes Zábřeh nad Moravou, nebude zřízeno PPV. V případě zpoždění dvou navazujících staveb bude PPV zřízeno v ŽST Uničov, byť by mělo být pouze dočasné. Zřízení obchozí trasy (propojení vláken, optické opakovače na trati Olomouc – Česká Třebová) je zahrnuto v navazujících stavbách Šumperk – Libina a Libina - Uničov.</p>
PS 90-28-02	Olomouc – Uničov, ERTMS / ETCS



	<p><b>Stávající stav:</b> V t.ú. Uničov – Olomouc se nenachází ETCS ani žádný národní vlakový zabezpečovač typu B.</p> <p><b>Navržený stav:</b> V t.ú. Uničov (včetně) Olomouc (mimo) bude vybudován evropský vlakový zabezpečovač ETCS L2. Vstupní hranice do oblasti ETCS bude vjezdové návěstidlo L v ŽST Uničov. V traťovém úseku Troubelice – Uničov budou instalovány balízy tvořící vstup do oblasti. Vstupní oblast bude vytvořena takovým způsobem, který umožní, že nebude muset být pokryt signálem GSM-R v plné kvalitě celý mezistaniční úsek Troubelice – Libina, ale pouze nezbytná část. Předpokládá se, že v době realizace bude již hotové ETCS v ŽST Olomouc vybudované ve stavbě ETCS Přerov – Česká Třebová, případně budou budovány souběžně. Handover mezi dvěma oblastmi RBC (radiobloková centrála) bude u vjezdového návěstidla BS v ŽST Olomouc. ŽST Olomouc bude mít RBC umístěnou na CDP Přerov. Pro trať Uničov – Olomouc bude RBC umístěna na ústředním stavědle v ŽST Olomouc. Obě RBC budou spolu komunikovat po optickém kabelu, na němž je realizována DOZ Přerov – Olomouc. Bude upravena RBC na CDP Přerov. V ŽST Olomouc budou posunuty a přeprogramovány balízové skupiny tvořící ve stavbě ETCS Přerov – Česká Třebová vstup do oblasti od Bohuňovic. Na ústředním stavědle v Olomouci bude provedena úprava napájecího zdroje UNZ pro navýšení výkonu pro RBC.</p> <p>Pro vybudování ETCS byla ve staničních zařízeních provedena opatření podle dokumentu č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 8.3.2018 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní“ a dále byla zřízena společná návěstidla. Společná návěstidla nebyla zřízena na lichém zhlaví v ŽST Újezd u Uničova a v ŽST Uničov.</p> <p>Mimo mezistaničního úseku Uničov – Újezd u Uničova, který je krátký, budou všechny ostatní mezistaniční úseky rozděleny v ETCS na oddíly pomocí lokalizačních značek.</p>
--	---

**D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)**

PS 02-28-01	Olomouc - Bohuňovice, TZZ
	<p><b>Stávající stav:</b> Mezistaniční úsek Olomouc – Bohuňovice je zabezpečen TZZ 3. kategorie typu AH83 s hradlem na trati. V části koleje je volnost zjišťována počítačem náprav. Ve zbývajících částech jsou kolejové obvody KO3700 75Hz a KO 4300 275 Hz. Na trati se nachází čtyři přejezdy. Z toho jsou dva zabezpečené, rekonstruované v rámci ŽST Olomouc. Zbýlé dva přejezdy jsou s křížemi.</p> <p><b>Navržený stav:</b> Bude vybudováno integrované TZZ bez oddílového návěstidla. Mezistaniční úsek bude v ETCS rozdělen na oddíly lokalizačními značkami. ETCS nevybavené vlaky budou jezdit mezistaničně a max. rychlostí 100 km/h. Všechny přejezdy budou buď nově zabezpečeny, nebo budou doplněny o závory a další výstražníky. Všechny přejezdy budou s celými závory.</p>
PS 04-28-01	Bohuňovice - Šternberk, TZZ
	<p><b>Stávající stav:</b> Mezistaniční úsek Bohuňovice – Šternberk je zabezpečen TZZ 3. kategorie typu AH82A. Oddílová návěstidla nejsou. Volnost koleje je zjišťována v části trati počítačem náprav a v navazující části kolejovými obvody 75Hz. Na trati se nachází jeden přejezd zabezpečený výstražnými kříži.</p> <p><b>Navržený stav:</b> Bude vybudováno integrované TZZ bez oddílového návěstidla. Mezistaniční úsek bude v ETCS rozdělen na oddíly lokalizačními značkami. ETCS nevybavené vlaky</p>

	budou jezdit mezistaničně a max. rychlostí 100 km/h. Na trati se nachází pouze jeden přejezd P4206 v km 110,539. Tento přejezd bude ve stavbě zrušen.
PS 06-28-01	Šternberk - Újezd u Uničova, TZZ
	<p><u>Stávající stav:</u> Mezistaniční úsek Šternberk – Újezd u Uničova je zabezpečen TZZ 3. kategorie typu AH82A bez oddílových návěstidel. Volnost koleje je zjišťována kolejovými obvody o frekvenci 50 a 75Hz. V mezistaničním úseku se nachází 4 přejezdy. Z toho jeden přejezd je zabezpečen PZZ typu AŽD71 a jeden PZZ RE. Zbývající dva přejezdy jsou s výstražnými kříži.</p> <p><u>Navržený stav:</u> Bude vybudováno integrované TZZ bez oddílového návěstidla. Mezistaniční úsek bude v ETCS rozdělen na oddíly lokalizačními značkami. ETCS nevybavené vlaky budou jezdit mezistaničně a max. rychlostí 100 km/h. Všechny přejezdy budou buď nově zabezpečeny, nebo budou doplněny o závory a další výstražníky. Všechny přejezdy budou s celými závory.</p>
PS 08-28-01	Újezd u Uničova - Uničov, TZZ
	<p><u>Stávající stav:</u> Mezistaniční úsek újezd u Uničova – Uničov je zabezpečen TZZ 3. kategorie typu AH82 bez oddílových návěstidel. Volnost koleje zjišťována kolejovými obvody o frekvenci 50Hz. V mezistaničním úseku se nachází vlečka Unex, a.s. Obsluha vlečky je prováděna z Uničova s návratem do výchozího bodu. Zabezpečení vlečky je traťovým klíčem. V mezistaničním úseku se nachází dva přejezdy. Jeden je zabezpečen PZZ typu RE. Druhý přejezd u vlečky UNEX je zabezpečen PZZ AŽD71.</p> <p><u>Navržený stav:</u> Bude vybudováno integrované TZZ bez oddílového návěstidla. Dělení na úseky pomocí lokalizačních značek v ETCS v tomto mezistaničním úseku vzhledem k jeho krátké délce nebude. Mezistaničně budou jezdit všechny vlaky. ETCS nevybavené max. rychlostí 100 km/h a vlaky pod dohledem ETCS max. rychlostí 160 km/h. Budou posunuta vjezdová návěstidla proti stávajícímu stavu, tím zůstanou na trati pouze dva přejezdy, které budou rekonstruovány a nově zabezpečeny celými závory. Z přejezdu P4220 v km 13,147 se stane staniční přejezd. Vlečka Unex, a.s. bude začleněna do ŽST Uničov. Posun na vlečku Unex, a.s. bude zabezpečený.</p>

## D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

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

PS 01-14-01	Žst. Olomouc, TMP, místní kabelizace
	Místní kabelizace v TMP Olomouc řeší nové propojení rozvodny NN a trafostanice TS3 žst. Olomouc. Propoj bude proveden místním optickým kabelem 12 vl., který bude uložen do země v HDPE trubce 40mm. Optický kabel bude na obou koncích zakončen v optickém rozvaděči. Výkopové práce budou jak v části sdělovacího zařízení tak v části elektro silnoproud.
PS 03-14-01	Žst. Bohuňovice, místní kabelizace
	Místní kabelizace ve stanicích řeší nové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocných stavědel, elektromagnetických zámků a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu žst. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti ve stávající výpravní budově. Ukončení kabelů místní kabelizace bude provedeno v kabelové skříni 19", výšky 47U na zářezových páscích. Kabely pro místní kabelizaci budou v provedení ZE, čtyřkované, plněné, se žilami o průměru 0,6. Místní optické kabely budou vedeny k rozvaděčům ROV, REOV a ZS. Dále budou místní optické kabely vedeny do nové trafostanice a do technologického



	domku GSM-R. V rámci VB bude proveden propoj optického kabelu do rozvodny NN. V rámci místní kabelizace bude zajištěn propoj pro potřeby vzduchotechniky z místnosti komp-filtrace do sděl.místnosti v trafostanici. Propoj mezi klimatizačními jednotkami v místnostech zab.zař. a sdělovací místností bude proveden metalickým kabelem. Dále se počítá s kabelovým propojem do rozvaděče DDTS.
PS 05-14-01	Žst. Šternberk, místní kabelizace
	Místní kabelizace ve stanicích řeší nové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocných stavědel, elektromagnetických zámků a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu žst. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti ve stávající výpravní budově. Ukončení kabelů místní kabelizace bude provedeno v kabelové skříni 19", výšky 47U na zářezových páscích. Kabely pro místní kabelizaci budou v provedení ZE, čtyřkované, plněné, se žilami o průměru 0,6. Místní optické kabely budou vedeny k rozvaděčům ROV, REOV a ZS. Dále budou místní optické kabely vedeny do nové trafostanice, trakční napájecí stanice a do technologického domku GSM-R. V rámci VB bude proveden propoj optického kabelu do trafostanice a rozvodny NN. V rámci místní kabelizace bude zajištěn propoj pro potřeby vzduchotechniky z místnosti komp-filtrace do sděl. místnosti v trafostanici. Propoj ve VB mezi klimatizačními jednotkami v místnostech zab.zař. a sdělovací místností a propoj do diag.pracoviště. V rámci místní kabelizace bude provedeno napojení objektu TNS optickým kabelem SM 12 vláken 9/125. Ukončení optického kabelu MOK bude v objektu TNS provedeno v kabelové skříni 19", výšky 47U v optickém rozvaděči.
PS 07-14-01	Žst. Újezd u Uničova, místní kabelizace
	Místní kabelizace ve stanicích řeší nové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocných stavědel, elektromagnetických zámků a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu žst. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti v nové technologické budově. Ukončení kabelů místní kabelizace bude provedeno v kabelové skříni 19", výšky 47U na zářezových páscích. Kabely pro místní kabelizaci budou v provedení ZE, čtyřkované, plněné, se žilami o průměru 0,6. Místní optické kabely budou vedeny k rozvaděčům ROV, REOV a ZS. Dále budou místní optické kabely vedeny do technologického domku GSM-R. V rámci TB bude proveden propoj optického kabelu do trafostanice a rozvodny NN. V rámci místní kabelizace bude zajištěn propoj pro potřeby vzduchotechniky z místnosti komp-filtrace do sděl.místnosti v trafostanici. Propoj v TO mezi klimatizačními jednotkami v místnostech zab.zař. a sdělovací místností. Dále se počítá s kabelovým propojem do rozvaděče DDTS.
PS 09-14-01	Žst. Uničov, místní kabelizace
	Místní kabelizace ve stanicích řeší nové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel, pomocných stavědel, elektromagnetických zámků a venkovních telefonních objektů u přejezdu v obvodu žst. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Ukončení místních kabelů bude provedeno ve sdělovací místnosti v nové technologické budově. Ukončení kabelů místní kabelizace bude provedeno v kabelové skříni 19", výšky 47U na zářezových páscích. Kabely pro místní kabelizaci budou v provedení ZE, čtyřkované, plněné, se žilami o průměru 0,6. Místní optické kabely budou vedeny k rozvaděčům ROV, REOV a ZS. Dále budou místní optické kabely vedeny do nové trakční napájecí stanice, rozvodny EPZ a do technologického domku GSM-R. V rámci TB bude proveden propoj

	optického kabelu do trafostanice a rozvodny NN. V rámci místní kabelizace bude zajištěn propoj pro potřeby vzduchotechniky z místnosti komp-filtrace do sděl.místnosti v trafostanici. Propoj ve VB mezi klimatizačními jednotkami v místnostech zab.zař. a sdělovací místností a propoj do diag.pracoviště. . V rámci místní kabelizace bude provedeno napojení objektu TNS optickým kabelem SM 12 vláken 9/125. Ukončení optického kabelu MOK bude v objektu TNS provedeno v kabelové skříni 19", výšky 47U v optickém rozvaděči.
<b>D.2.2 Rozhlasové zařízení</b>	
PS 03-14-05	Žst. Bohuňovice, rozhlas pro cestující
PS 05-14-08	Žst. Šternberk, rozhlas pro cestující
PS 07-14-05	Žst. Újezd u Uničova, rozhlas pro cestující
PS 09-14-08	Žst. Uničov, rozhlas pro cestující
	<p>V jednotlivých ŽST na trati Olomouc – Uničov se navrhuje vybudovat nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících.</p> <p>Rozhlasové zařízení bude složeno z převodníku VoIP a zesilovače nf se 100V výstupem (IP rozhlasová ústředna), což zjednoduší a zpřehlední napojení na zdroje modulace. Rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům. Rozhlasové zařízení bude ovládáno z PC nebo mikropočítače pro automatická hlášení. Pro živá hlášení bude využit telefonní IP zapojovač (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude z ovládacího pracoviště telefonního zapojovače z RDP Olomouc, nebo z pohotovostního pracoviště výpravčího (PPV) v žst. Uničov.</p> <p>V jednotlivých železničních stanicích se navrhuje rozhlasovou technologii s rozhlasovým rozvodem umístit do nových 19" skříní, které budou dodány v rámci PS přenosového systému.</p> <p>Umístění RZ v jednotlivých stanicích:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Žst. Bohuňovice – Výpravní budova - místnost sdělovacího zařízení</li> <li>• Žst. Šternberk – Výpravní budova - místnost sdělovacího zařízení</li> <li>• Žst. Újezd u Uničova – Technologická budova - místnost sdělovacího zařízení</li> <li>• Žst. Uničov – Technologická budova - místnost sdělovacího zařízení</li> </ul> <p>Rozhlasová ústředna bude nahrávat jednotlivé větve proběhlého hlášení na záznamové zařízení.</p> <p>Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu platných norem, předpisů a vyhlášek.</p> <p>Mluvené informace (srozumitelnost) musí mít dle TSI PRM 1300/2014 minimální úroveň indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (metoda STI-PA) 0,45. To je v souladu se specifikací, EN 60268-16:2011.</p> <p>Před předáním stavby musí být provedeno autorizované měření akustického hluku na hranici ochranného pásma, zda nedochází k jeho překračování dle zákona č. 258/2000 Sb.</p> <p>Výstavbu rozhlasového zařízení nutno koordinovat s harmonogramem výstavby tak, aby hlášení pro cestující probíhalo postupně během výstavby s realizací jednotlivých nástupišť.</p>
PS 90-14-04	Olomouc - Uničov, zastávky, rozhlas pro cestující
	<p>V jednotlivých zastávkách na trati Olomouc - Uničov se navrhuje vybudovat nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících.</p> <p>Rozhlasové zařízení bude složeno z převodníku VoIP a zesilovače nf se 100V výstupem (IP rozhlasová ústředna), což zjednoduší a zpřehlední napojení na zdroje modulace. Rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.</p>

	<p>Rozhlasové zařízení bude ovládáno z PC nebo mikropočítače pro automatická hlášení. Pro živá hlášení bude využit telefonní IP zapojovač (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude z ovládacího pracoviště telefonního zapojovače z RDP Olomouc, ;nebo z pohotovostního pracoviště výpravčího (PPV) v žst. Uničov.</p> <p>Na zastávkách se navrhuje rozhlasovou technologii spolu s přenosovou technologií a rozvaděčem umístit do venkovní klimatizované skříně v provedení antivandal (v rámci PS 90-14-02 Olomouc - Uničov, DOK), nebo do RD u přejezdu.</p> <p>Umístění RZ v jednotlivých zastávkách:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zast. Hlušovice – Venkovní klimatizované skříně v provedení antivandal</li> <li>• zast. Šternov – Venkovní klimatizované skříně v provedení antivandal</li> <li>• zast. Babice u Šternberka – Venkovní klimatizované skříně v provedení antivandal</li> <li>• zast. Mladějovice – v domku RD-P4214</li> <li>• zast. Uničov – v domku RD-P4220</li> </ul> <p>Reproduktory pro ozvučení na zastávkách se navrhuje umístit na stožárky venkovního osvětlení, které budou součástí jednotlivých stavebních objektů. Pro ozvučení nástupišť se navrhuje použít reproduktory o jmenovitém příkonu 15W s přepínatelným výkonem 6-10-15W.</p> <p>Zemní kabelové rozvody se navrhuje vést kabely v provedení kabelem TCEPKPFLEZE 3XN0,8, které budou vedeny v samostatném kabelovém žlabu. Reprodukty budou na zemní kabelizaci připojeny vnitřkem osvětlovacího stožáru kabely YY-JZ 0,6/1kV 2x0,75 přes svorkovnici SS. Rozhlasové kabely budou ukončeny ve venkovní klimatizované skříně v provedení antivandal v jednotlivých zastávkách MK zářezovou technikou. Veškeré průchody do stožáru, skříní svorkovnic budou chráněny proti vniknutí vody kabelovou průchodkou popř. ucpávkou.</p> <p>Informace o poruchách hlášení budou z rozhlasové ústředny přenášeny do systému DDTS ŽDC prostřednictvím dotazu SNMP protokolem do MIB databáze řídicího systému rozhlasové ústředny (konverze SNMP na EN 60870-5-104) dle TS 2/2008-ZSE (třetí vydání).</p> <p>Rozhlasová ústředna bude nahrávat jednotlivé větve proběhlého hlášení na záznamové zařízení.</p> <p>Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu platných norem, předpisů a vyhlášek.</p> <p>Mluvené informace (srozumitelnost) musí mít dle TSI PRM 1300/2014 minimální úroveň indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (metoda STI-PA) 0,45. To je v souladu se specifikací, EN 60268-16:2011.</p>
--	--

#### D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)

PS 01-14-02	Žst. Olomouc, TMP, vnitřní sdělovací zařízení
PS 03-14-02	Žst. Bohuňovice, vnitřní sdělovací zařízení
PS 05-14-02	Žst. Šternberk, vnitřní sdělovací zařízení
PS 05-14-05	Žst. Šternberk, TNS, vnitřní sdělovací zařízení
PS 07-14-02	Žst. Újezd u Uničova, vnitřní sdělovací zařízení
PS 09-14-02	Žst. Uničov, vnitřní sdělovací zařízení
PS 09-14-05	Žst. Uničov, TNS, vnitřní sdělovací zařízení
	Hlavní náplní tohoto PS je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů (strukturované kabeláže) v rámci železniční stanice a ve vybraných objektech (výpravní budovy, technologické objekty, TNS a TMP). Jedná se zejména o:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vnitřní instalaci v jednotlivých objektech VB, TB v železniční stanici;</li> <li>• Hodinová zařízení včetně kabelových rozvodů (hlavní a podružné hodiny);</li> <li>• Přemístění/demontáž stávajícího sdělovacího zařízení;</li> <li>• Vybudování nových telefonních zapojovačů v IP provedení.</li> </ul> <p>Vnitřní instalace se navrhuje v systému strukturované kabeláže. Instalace bude ukončena na patchpanelech umístěných ve skříni 19" společně s optickými kabely nebo v samostatných skříních. Součástí instalace bude i rozvod pro hodinové zařízení. Jednotlivé hodiny musí umožnit řízení DCF signálem.</p> <p>Jednotlivá sdělovací zařízení, umístěná ve stávajících objektech VB, budou přemístěna do nových technologických objektů, případně zastaralá a nevyhovující zařízení budou demontována.</p> <p>V rámci sdělovacího zařízení je navržen v jednotlivých žst. nový telefonní zapojovač v IP provedení, do kterého bude provedeno nové připojení venkovních telefonních objektů. V žst. budou navržena nová ovládací pracoviště a nové náhradní zapojovače. Pro napájení zapojovače je požadováno samostatné zálohované napájení a samostatné pro náhradní zapojovač.</p> <p>V nové sdělovací místnosti TÚDC v žst. Uničov bude navržena nová telefonní ústředna jako náhrada za stávající telefonní ústřednu UE12, která je umístěna v budově vedle VB. Tato stávající ústředna po zprovoznění nové bude demontována včetně veškerého sdělovacího zařízení. U sdělovacího zařízení je uvažováno s provizorním sdělovacím zařízením během stavby a definitivním.</p>
--	---

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)	
PS 01-14-03	Žst. Olomouc, TMP, EZS
PS 03-14-04	Žst. Bohuňovice, EZS
PS 05-14-04	Žst. Šternberk, EZS
PS 05-14-06	Žst. Uničov, TNS, EZS
PS 07-14-04	Žst. Újezd u Uničova, EZS
PS 08-14-01	Zast. Unex Uničov, trafostanice, EZS
PS 09-14-04	Žst. Uničov, EZS
PS 09-14-06	Žst. Uničov, TNS, EZS
	<p>V rámci těchto PS je navrženo chránit vybrané místnosti a objekty (dopravní kancelář, sděl. místnost, stavební ústředna, nn rozvodna) v TB, VB, TNS a další v jednotlivých stanicích systémem EZS. Systémem EZS budou dále vybaveny přejezdové domky.</p> <p>Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapassivního) s čidlem MW (mikrovlnným). V technologických místnostech budou rozmístěny požární hlásiče a napojeny na ústřednu EZS. Zabezpečovací ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB, VB a Silnoproudých objektech. Pro připojení dalších objektů v žst. budou linky RS485 zavedeny pomocí převodníků OK/RS485 a místní optické kabelizace. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz.</p>

	<p>Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Na ústřednu EZS budou připojeny ovládací klávesnice a bezkontaktní čtečky karet, které se navrhnou umístit do technologických místností a u vchodu do objektů. Systém EZS bude doplněn o moduly pro dálkovou diagnostiku a parametrizaci ústředny (plná parametrizace EZS ústředny).</p> <p>Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016 (viz obecně ke sdělovacímu zařízení).</p> <p>Pro detekci vzniku požáru v jednotlivých místnostech budou k ústředně EZS připojeny požární kombinované hlásiče.</p>
PS 01-14-04	Žst. Olomouc, TMP, EPS
PS 05-14-07	Žst. Šternberk, TNS, EPS
PS 09-14-07	Žst. Uničov, TNS, EPS
	<p>V TMP Olomouc, v TNS Šternberk a TNS Uničov bude instalován systém elektrické požární signalizace (EPS). Objekt TMP a objekty TNS budou systémem EPS zabezpečeny komplexně.</p> <p>V systému bude použita adresovatelná ústředna EPS, umožňující připojení 4 jednoduchých nebo 2 kruhových hlásících linek. Použitá ústředna EPS bude umožňovat připojení do technologické datové sítě, po které budou přenášeny jednotlivé stavy EPS na ED SŽDC Přerov.</p> <p>Ovládání ústředny se bude provádět pomocí tlačítkové klávesnice ve 4 úrovních přístupu a bude splňovat požadavky EN 54-2. Optická signalizace bude provedena alfanumerickým displejem a barevnými LED. Součástí ústředny bude interní akustická signalizace.</p> <p>Požární hlásící linky budou osazeny automatickými, optickokouřovými hlásiči EPS, tepelnými hlásiči EPS, multisenzorovými hlásiči EPS a tlačítkovými hlásiči. Automatické hlásiče budou rozmístěny na stropě místností, dle výkresové části této projektové dokumentace. Tlačítkové hlásiče budou instalovány na únikových cestách z hlídaných prostor. Akustickou signalizaci bude zajišťovat venkovní siréna se zábleskovým majákem.</p> <p>Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016 (viz obecně ke sdělovacímu zařízení).</p>

**D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)**

PS 90-14-01	Olomouc - Uničov, TK
	Traťový kabel v úseku Olomouc – Uničov je navržen typu TCEPKPFLEZE 15XN0,8 a bude přiložen do společné trasy s kabely zabezpečovacími. Zemní práce jsou v mezistaničních úsecích řešeny v rámci sdělovacího zařízení. Do hlavní kabelové trasy budou přiloženy dvě trubky HDPE 40/33 (modrá, černá) do které bude následně zafouknut optický kabel DOK 48vl (optický kabel řeší PS-90-14-02).



	<p>Z traťového kabelu budou provedeny výpichy k venkovnímu telefonnímu objektu (VTO) u všech přejezdů, kterou nejsou řešeny v rámci místní kabelizace. Dále budou provedeny výpichy k VTO na všech zastávkách. Výpichy budou provedeny do sděl. místností ve všech Žst.</p> <p>Z HDPE trubek budou provedeny výpichy do TMP Olomouc, trafostanic na zastávkách a do sděl. místností ve všech Žst. V zast. Mladějovice bude proveden výpich do technologického domku GSM-R a v zast. Babice výpich do rozvaděče RO. Ve všech trafostanicích na zastávkách se počítá s propojením místnosti komp.filtrace a sděl.místností.</p> <p>Traťový kabel (TK) a HDPE trubky budou naspojovány na stávající TK a HDPE (stavba Rekonstrukce Žst. Olomouc) u žst. Olomouc v km 102,821.</p>
PS 90-14-02	Olomouc - Uničov, DOK
	<p>Na propojovací vedení pro dálkové řízení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a přenesení informací řídicí techniky se navrhuje použití optického kabelu, který bude po dokončení pokládky trubek HDPE zafouknut do hlavní trubky. Optický kabel DOK bude ve stanicích vyveden dle výnosu Ř O14 č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017 pro dimenzi DOK – 48 vláken. Kabelové skříně budou v dopravnách umístěny ve sdělových místnostech. Na optickém kabelu DOK budou ponechány kabelové rezervy délky 50m u kabelových spojek, u optických rozvaděčů a větších mostů. Kabelové rezervy a spojky budou umístěny v podzemních kabelových komorách. U optických rozvaděčů uvnitř stavebních objektů budou kabelové rezervy umístěny nad kabelovou skříní. Po montáži optického kabelu bude provedeno kontrolní optické měření. Optický kabel bude sloužit jak pro sdělovací zařízení, tak i pro zabezpečovací zařízení, pro dispečerskou řídicí techniku a také pro silnoproudou techniku.</p> <p>Z optického kabelu DOK budou provedeny výpichy do TMP Olomouc, trafostanic na zastávkách a do sděl. místností ve všech Žst. V zast. Mladějovice bude proveden výpich do technologického domku GSM-R, v zast. Babice výpich do rozvaděče RO. Optický kabel (DOK) bude zakončen na ústředním stavědle v Žst. Olomouc.</p>
PS 90-21-01	Olomouc - Uničov, přeložky a úpravy kabelů SŽDC
	<p>Stávající kabelová trasa a podchody pod kolejemi budou řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení skutečné hloubky uložení. V místě potřebné přeložky budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a nové kabely naspojovány na původní kabely v nezbytně nutném rozsahu. V místě snížení polohy kabelu bude dálkový kabel říznut a vložena kabelová vložka v nezbytně nutném rozsahu, stejného profilu a typu a nový kabel bude naspojován na stávající. Pro provizorní přeložky kabelové trasy budou v místech kolize se stavbou stávající kabely odkopány, následně říznuty a vložena nová kabelová vložka pro provizorní přeložku. V těchto dotčených místech bude provizorní kabelová trasa vedena mimo prostor stavebních prací. Veškeré stávající kabelové trasy musí zůstat během stavby v provozu. Stávající kabeláž v místě přeložek bude nahrazena novou kabelizací v odpovídající kapacitě. Před a po ukončení prací na úpravách kabelu bude provedeno stejnosměrné a střídavé měření. V místech, kde nedojde k úpravám na železničním spodku nebo železniční trať je vedena na náspu a nedojde ke kolizi kabelu se stavbou, bude provedeno pouze vytýčení kabelů, budou provedeny sondy pro ověření hloubky uložení a provedena případná ochrana kabelu. Stávající HDPE trubka nebude překládána. V rámci stavby se budou pokládat dvě nové HDPE trubky v úseku Olomouc – Uničov.</p> <p><u>Kolize stávajících kabelových tras se stavbou v km:</u></p> <p>102,300 až 102,900 kabely 15XN 0,8 a DK 47 (modrá fólie)</p> <p>Přejezd 103,864 kabely 15XN 0,8 a DK 47 (modrá fólie)</p>

	<p>Přejezd 104,324 15XN 0,8 a DK 47 (modrá fólie)</p> <p>104,324 až 105,000 15XN 0,8 a DK 47 (modrá fólie)</p> <p>105,500 až 105,900 15XN 0,8 a DK 47 (modrá fólie)</p> <p>Přejezd 108,462 15XN 0,8 a DK 47 (modrá fólie)</p> <p>108,462 až 109,900 15XN 0,8 a DK 47 (modrá fólie)</p> <p>Propustek 109,718 15XN 0,8 a DK 47 (modrá fólie)</p> <p>113,400 až 113,500 10XN a DK 47</p> <p>115,200 až 0,900 10XN 0,8 a DK 47</p> <p>1,600 až 15,900 10XN 0,8 a HDPE trubka (HDPE trubka nebude překládána)</p>
--	--

#### D.2.7 Informační systém pro cestující

PS 01-14-05	Žst. Olomouc, TMP, kamerový systém
PS 03-14-07	Žst. Bohuňovice, kamerový systém
PS 05-14-10	Žst. Šternberk, kamerový systém
PS 05-14-11	Žst. Šternberk, TNS, kamerový systém
PS 07-14-06	Žst. Újezd u Uničova, kamerový systém
PS 09-14-10	Žst. Uničov, kamerový systém
PS 09-14-11	Žst. Uničov, TNS, kamerový systém
PS 90-14-05.1	Olomouc - Uničov, zastávky a přejezdy, kamerový systém
	<p>V jednotlivých lokalitách se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému s kompresí H.264 nebo vyšší.</p> <p>Ve stanicích se navrhuje kamery umístit tak, aby sledovaly nástupištní hrany a úrovně přechody přes koleje. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem. Kamery budou umísťovány na samostatné stožáry, příp. na objekty budov. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc).</p> <p>V jednotlivých energetických objektech (TNS, TMP) se navrhuje kamery umístit tak, aby sledovaly areál objektu, vstupy do objektu, vjezdové brány a vnitřní technologie. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem. Ve vnitřních prostorách se navrhuje použít kamery DOME pro vnitřní prostředí. Kamery budou umísťovány na samostatné stožáry (v areálu), na objekty budov a do vnitřních prostor nazdi nebo na strop jednotlivých vytípaných místností. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc).</p> <p>Kamery budou ve venkovních prostorách připojeny pomocí optických kabelů ukončených v rozvodných skříních kamerového systému (na nástupištích, na stožárech). V rozvodných kamerových skříních bude umístěno příslušenství kamerového systému (průmyslový switch, napájecí zdroj, optický rozváděč a další příslušenství). Jednotlivé kamery budou do rozvodných skříní připojeny pomocí metalických datových kabelů.</p> <p>IP kamery budou pomocí datové sítě připojeny na dohledový a záznamový server, který umožní záznam na diskové pole. Pro připojení kamer na dohledový server bude v LAN síti (resp. v přenosovém systému) k dispozici minimální kapacita 500-1000Mbit/s.</p> <p>Dohledové pracoviště pro kamery z železničních stanic bude umístěno v RDP Olomouc na stole dispečera. Dohledové pracoviště pro kamery z energetických objektů bude umístěno v ED SŽDC Přerov na stole dispečera. Dohledová pracoviště se budou skládat z pracovních stanic, LCD monitorů a ovládání. Vymaskování kamer požadujeme provést ergonomicky vhodnou barvou.</p>

	<p>Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer bude využito nové uložení kamerového systému, které se navrhuje umístit v každé železniční stanici a energetickém objektu. Propojení jednotlivých kamer s dohledovými pracovišti bude prostřednictvím přenosového systému, technologické datové sítě TDS a optické kabelizace.</p> <p>Z hlediska ukládání záznamu je nutné respektovat zákon 101/200 Sb. a směrnici SŽDC č.97 o ochraně osobních údajů pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením a jejich registraci na Úřadu pro ochranu osobních údajů. Jde především o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line;</li> <li>• Dobu uchovávání záznamů – max. 168 hodin;</li> <li>• Vymaskování záběrů objektů, které nejsou v majetku SŽDC a ČD;</li> <li>• Vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru.</li> </ul> <p>Nově vybudovaný kamerový systém resp. kamery s přímou souvislostí na provoz dopravní cesty budou v rámci této stavby začleněny do Kontrolně analytického centra (KAC).</p> <p>Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016 (viz obecně ke sdělovacímu zařízení).</p> <p>Zřízení kamerových systémů a vytvoření podmínek pro jejich provozování včetně zpracování osobních údajů podle technických specifikací získaných kamerovými systémy musí být v souladu s právními předpisy upravujícími ochranu osobních údajů, včetně Směrnice SŽDC č. 97 o ochraně osobních údajů státní organizace Správa železniční dopravní cesty a musí být realizováno i s přihlédnutím k NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).</p> <p>Kamerový systém bude budován v souladu se Základními technickými požadavky na kamerové systémy (příloha k č.j.18453/2018-SŽDC-O14).</p>
PS 03-14-06	Žst. Bohuňovice, informační systém
PS 05-14-09	Žst. Šternberk, informační systém
PS 07-14-07	Žst. Újezd u Uničova, informační systém
PS 09-14-09	Žst. Uničov, informační systém
PS 90-14-05	Olomouc - Uničov, zastávky, informační systém
	<p>V železničních stanicích je navrženo nové informační zařízení. Účelem těchto provozních souborů je informování cestujících o železniční dopravě. Informační systém je složen ze zařízení, které poskytuje vizuální informace (informační tabule) a hlasové informace - automatické hlášení do rozhlasového zařízení.</p> <p>Informační tabule se navrhuje použít LCD s transreflektivním displejem s proporcionálními fonty o činné výšce znaků 75mm. Displej bude podsvícený.</p> <p>Informační zařízení bude ovládáno dálkově z řídicí stanice ze žst. Olomouc. Místně bude informační zařízení ovládáno z dopravní kanceláře pomocí technologické stanice (PC se standardním vybavením). Toto informační zařízení bude místně řízeno z technologického počítače umístěného v 19" skříni ve sdělovací místnosti SŽDC. Na stole výpravčího bude instalována ovládací klávesnice a LCD displej. Informační systém bude zapojen do systému DDTS.</p> <p>V žst. Bohuňovice bude instalován odjezdový LCD čtyřřádkový panel informačního zařízení, který bude oboustranný s digitálními hodinami s hlášením pro nevidomé. Odjezdový panel bude umístěn u centrálního přechodu na sloupu se stříškou.</p>



	<p>V hale ve výpravní budově bude umístěn odjezdový monitor 46" v krytu antivandal.</p> <p>V žst. Šternberk bude instalován odjezdový LCD čtyř řádkový panel informačního zařízení, který bude jednostranný s digitálními hodinami s hlášením pro nevidomé. Odjezdový panel bude umístěn pod přístřeškem u čekárny. V hale ve výpravní budově bude umístěn odjezdový monitor 46" v krytu antivandal.</p> <p>V žst. Újezd u Uničova bude instalován odjezdový LCD čtyř řádkový panel informačního zařízení, který bude oboustranný s digitálními hodinami s hlášením pro nevidomé. Odjezdový panel bude umístěn u centrálního přechodu na sloupu se stříškou.</p> <p>V žst. Uničov bude instalován odjezdový LCD 6ti řádkový panel informačního zařízení, který bude jednostranný s digitálními hodinami s hlášením pro nevidomé. Odjezdový panel bude umístěn pod přístřeškem u čekárny. V hale ve výpravní budově bude umístěn odjezdový monitor 46" v krytu antivandal. V žst. je požadován i příjezdový panel šesti řádkový, který bude umístěn pod přístřeškem v blízkosti odjezdového panelu.</p> <p>Napojení informačních panelů je řešeno pomocí sběrnice RS 485 procházející přes jednotlivé panely, bude použito datového kabelu pro zemní uložení např. LAMTWIN. Pro napájení tabulí se položí silové kabely typu CYKY 3Cx2,5mm<sup>2</sup>. Napájení informačního zařízení bude provedeno z podružného rozvaděče umístěného ve sdělovací místnosti samostatným vývodem. Přívod a podružný rozvaděč je řešen v silnoproudu.</p>
--	---

#### D.2.8 Traťové rádiové spojení

PS 90-14-06	Olomouc - Uničov, úprava TRS
	<p>V rámci této stavby proběhne provizorní úprava stávajícího rádiového systému TRS v úseku Olomouc – Uničov (pouze po dobu stavby a do plnohodnotného zprovoznění rádiového systému GSM-R). Vzhledem k budování rádiového systému GSM-R bude základnová radiostanice TRS ponechána stavbou pouze v ŽST Uničov. Vzhledem ke značné vzdálenosti mezi ŽST Uničov a ŽST Olomouc bude provoz TRS přenesen přes přenosový systém pomocí multiplexů E1 na RDP Olomouc.</p> <p>V ŽST Uničov bude zařízení TRS ponecháno ve výpravní budově. Mezi ZL 47 a ZO 47 bude instalován adaptér TRS pro možnost ovládání TRS přes IP síť. Adaptér TRS bude napájen z rozvodu 48V DC instalovaném v rámci přenosového zařízení. Součástí adaptéru bude i přepínací skříňka instalovaná pod ZO 47 umožňující přepínání ovládání z analogového nebo digitálního zařízení.</p> <p>V ŽST Olomouc bude mezi dispečerskou ZL 47 a ZO 47 instalován adaptér TRS pro možnost ovládání TRS přes IP síť. Adaptér TRS bude napájen z rozvodu 48V DC instalovaném v rámci přenosového zařízení. Součástí adaptéru bude i přepínací skříňka instalovaná pod ZO 47 umožňující přepínání ovládání z analogového nebo digitálního zařízení.</p> <p>V rámci doplnění TRS IP adaptéru budou vyměněny systémové kabely mezi ZL 47 a ZO 47, včetně dodávky dvou sad konektorů pro každou lokalitu.</p> <p>Na RDP v Olomouci a ŽST Uničov proběhne doplnění funkcionality TRS do dotykových terminálů. Předpokládá se, jako základ, ovládání TRS z RDP Olomouc z dotykového terminálu, zároveň bude možné ovládat zařízení TRS i přes ZO 47. V případě mimořádného ovládání z PPV Uničov bude možné TRS ovládat v této ŽST jak z dotykového terminálu, tak pomocí ZO 47.</p> <p>Záznam ZL 47 TRS v ŽST Uničov bude prováděn na nové záznamové zařízení v technologickém objektu. Záznamové zařízení bude doplněno kartou pro nahrávání</p>

	<p>analogových okruhů. Dojde k doplnění nové potřebné kabelizace a licence pro nahrávání, včetně licence do KAC.</p> <p>V ŽST Libina a Troubelice nebude v rámci této stavby do zařízení TRS zasahováno. Zařízení TRS v ŽST Uničov je zachováno z důvodu pokračování stuhly TRS směrem na Šumperk. Po realizaci GSM-R na celé trati z Olomouce do Šumperka bude možné zařízení TRS demontovat i v této lokalitě, demontáž však nemůže být součástí této stavby.</p>
PS 90-14-07	<p>Olomouc - Uničov, úprava MRS</p>
	<p>V ŽST Uničov se navrhuje po dohodě s O12 bude výstavba nové místní rádiové sítě (MRS) v IP provedení. Nový IP radiový blok MRS s jednou základnovou radiostanicí bude náhradou za stávající analogovou základnovou radiostanicí, které bude demontována. Základnová radiostanice bude umožňovat SNMP dohled a bude připojena do datového přepínače technologické datové sítě. Bude tak možné ovládat tuto radiostanici s využitím technologické datové sítě z IP dotykových terminálů dispečerů na RDP Olomouc a PPV Uničov. Základnová radiostanice bude umístěna do nové sdělovací místnosti v novém technologickém objektu.</p> <p>Napájení rádiového bloku bude provedeno z rozvodu 48V DC napájecího zdroje dodaného v rámci PS přenosového systému.</p> <p>Všesměrová anténní jednotka bude umístěna na stožár GSM-R (PS 90-14-08), v rámci tohoto PS bude na stožár GSM-R doplněn anténní výložník a uchycovací prvky pro koaxiální svod. Anténní jednotka bude umístěna cca 10m nad terénem. Koaxiální svody budou vedeny v připravených chráničkách zemní trasou ke stožáru GSM-R. Koaxiální svody budou doplněny přepětovou ochranou (bleskojistka, která bude uzemněna na uzemňovací bod (šroub) stožáru) a oddělovacím blokem.</p> <p>Nahrávání MRS bude řešeno přes nové záznamové zařízení v ŽST Olomouc. Zde bude doplněna licence pro VoIP záznam a zároveň bude doplněna licence do KAC. V ostatních lokalitách, dotčených stavbou, bude zařízení MRS demontováno bez náhrady po spuštění GSM-R.</p>
PS 90-14-08	<p>Olomouc - Uničov, GSM-R</p>
	<p>Tento PS řeší výstavbu základnových radiostanic rádiového systému GSM-R na železniční trati Olomouc – Uničov. Rádiový systém GSM-R bude zajišťovat mobilní hlasovou a datovou komunikaci pro potřeby železničního provozu – základní hlasovou komunikaci, komunikaci s jezdci vozidly, zasílání textových zpráv, datové služby a dále aplikace pro vytváření speciálních uživatelských skupin – posun, konference, dispečerské okruhy, apod. Realizací stavby dojde k úplnému pokrytí traťového úseku Olomouc – Uničov systémem GSM-R v kvalitě odpovídající mezinárodnímu standardu EIRENE a TSI v úrovni potřebné pro nasazení zabezpečovacího systému ETCS L2.</p> <p>Je navržena výstavba pěti nových BTS (žst. Bohuňovice, žst. Šternberk, zast. Mladějovice, žst. Újezd u Uničova, žst. Uničov) a provedení výměny antény na 2. sektoru stávající BTS Olomouc hl.n.. Základnové stanice BTS jsou navrženy jako jednosektorové, a to s ohledem na pokrývanou oblast dotčených ŽST, traťových úseků a na předpokládaný rozsah komunikace v dané lokalitě. Ve všech lokalitách se navrhuje výstavba nových anténních betonových stožárů výšky 25 až 35m. Součástí BTS je napojení na technologickou datovou síť SŽDC a připojení na zdroj elektrické energie.</p> <p>V rámci tohoto PS dojde také doplnění centrálních částí systému GSM-R v telekomunikačním objektu Praha Pernerova a v CDP Přerov a výstavbě radiovniků, a dodání přenosných terminálů GSM-R v odolném provedení.</p> <p>Oproti přípravné dokumentaci nebude touto stavbou budována BTS Troubelice, která bude realizována samostatnou stavbou.</p>

D.2.9 Jiná sdělovací zařízení (ústředny, přenosová zařízení)	
PS 90-14-03	<b>Olomouc - Uničov, přenosové zařízení</b> <p>V řešených železničních stanicích a zastávkách se navrhuje vybudovat novou přenosovou síť IP/MPLS tvořenou datovými páteřními a agregačními směrovači (routery) a přístupovými datovými přepínači a navázat je na již vybudované IP/ MPLS body v žst. Olomouc a následně žst. Šumperk (až po výstavbě navazujících staveb). Oba páteřní MPLS routery budou propojeny mezi sebou pomocí SFP 10Gbit/s. Na tyto páteřní MPLS routery budou v Žst. Bohuňovice, Žst. Šternberk, Žst. Újezd u Uničova, Žst. Uničov osazeny agregační MPLS routery společně s přístupovými L3 (CE) switchi 48p. V ostatních lokalitách tj. zastávky (zast. Hlušovice, zast. Štarnov, zast. Babice u Šternberka, zast. Mladějovice, zast. Uničov zastávka), PZS TTS a další budou osazeny L2 switche 12/24/48p. Nově dodávané agregační routery musí podporovat funkci synchronizace datového přenosu a musí obsahovat, nebo být připraveny pro připojení zařízení s komunikačním protokolem E1 (emulace E1 přes MPLS). Předpokládá se, že nové agregační routery budou připojeny do synchronizované datové sítě SŽDC, jejíž zprovoznění se předpokládá samostatnou investiční akcí před realizací této stavby.</p> <p>Kromě realizace páteřní přenosové sítě řeší tento PS také výstavbu lokální technologické datové sítě (LTDS) pro napojení energetických rozvaděčů (REOV, ROV) do technologické datové sítě (TDS). Tato LTDS bude vybudována v žst. Bohuňovice, Šternberk, Újezd u Uničova, Uničov.</p> <p>V rámci stavby bude také nakonfigurován přenos na Elektrodispečink Přerov pro potřeby DŘT a DDTS ŽDC a dále na RDP Olomouc a CDP Přerov pro potřeby DDTS ŽDC, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC a pro komunikaci výtahů s centrální GSM bránou.</p>
PS 90-14-09	<b>Olomouc - Uničov, dálkové ovládání sdělovacího zařízení</b> <p>V rámci tohoto PS bude provedena výstavba dvou dispečerských pracovišť v RDP Olomouc. Z pohledu sdělovacího zařízení bude vybudován nový server informačního zařízení pro úsek Olomouc – Uničov (včetně), který bude následně doplňován dalšími navazujícími stavbami („Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo)“ a „Elektrizace a zkapacitnění trati Libina – Uničov“) a klientská pracoviště ISC na stolech dispečerů. V RDP Olomouc budou dále vybudován klient kamerového systému, klient DDTS ŽDC a klientské pracoviště, provozních aplikací pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení.</p> <p>Na obě pracoviště dispečerů dodán terminál s dotykovou obrazovkou a IP telefon. Nové IP dotykové terminály musí umožnit instalaci funkcionality STOP GSM-R dle platné technické specifikace TS 03/2014-S.</p> <p>Dále tento PS řeší výstavbu datové a telefonní strukturované kabeláže. Instalace ovládacích terminálů s dotykovou obrazovkou včetně serveru pro spolupráci s InS dopravního klienta a nahrávání komunikace dopravních zaměstnanců a dispečerů (záznamové zařízení).</p> <p>Pracoviště dispečera bude vybaveno maticí monitorů 4x2. Ve spodní řadě matice budou umístěny monitory pro vedení dopravní dokumentace (1x), reliéf (2x), technologický monitor (1x). V horní řadě matice budou umístěny monitory s reliéfem ASVC (2x), kamerový systém (1x) a informační systém (1x). Na stůl dispečera bude dodán dispečerský terminál s dotykovou obrazovkou.</p> <p>Dále je předmětem tohoto PS zřízení pracoviště pohotovostního výpravčího (dále jen PPV) v ŽST Uničov. Vybavení musí být obdobné, jako pro RDP Olomouc s tím, že komfort ovládání nemusí kopírovat řídicí pracoviště v RDP Olomouc.</p>
PS 90-14-10	<b>Olomouc - Uničov, DDTS ŽDC</b>
	<u>Stávající stav:</u>

	<p>Ve stávajícím stavu není ve stanicích v traťovém úseku systém DDTS ŽDC vybudován. Výjimkou je žst. Olomouc, ve které je DDTS realizováno stavbou Rekonstrukce žst. Olomouc.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u></p> <p>Technické řešení respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým specifikacím SŽDC č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽDC – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání této směrnice.</p> <p>Komunikační rozhraní musí být dle směrnice vydané SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání.</p> <p>Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC.</p> <p>Do systému DDTS budou začleněny následující technologické systémy z jednotlivých stanic a zastávek: EOVS, OSV, EZS, EPS, ASHS, ROZ, ISC, KAMS, EE, EE-ELM, ZS, EPZ (pouze Uničov). Data z jednotlivých technologických systémů budou přenášena v rozsahu dle směrnice SŽDC č. TS 2/2008-ZSE druhé vydání na InS na CDP Přerov. V žst. Uničov bude ze samostatného objektu EPZ připojen do systému DDTS ŽDC systém EZS a EPS.</p> <p>Jednotlivé technologické systémy budou připojovány rozhraním Ethernet přes lokální technologickou datovou síť do nových integračních koncentrátorů systému DDTS. Integrační koncentrátoři budou umístěny ve stanicích Uničov, Šternberk a Bohuňovice.</p> <p>Signalizace vybraných prvků NN a odečty elektroměrů budou do systému DDTS ŽDC připojeny prostřednictvím rozvaděčů RDD, umístěných v rozvodnách nn. Na jednotlivých zastávkách budou v pilířových rozvaděčích RO připraveny 2 porty na SW LTDS pro připojení PLC a elektroměrů, kabelizace bude v rámci PS sděl. zař. V rámci objektů napájecích stanic a měníren na tomto traťovém úseku nejsou požadovány signalizace technologií NN ani odečty elektroměrů do systému DDTS ŽDC. V rámci těchto objektů bude do systému DDTS ŽDC připojena pouze EPS, EZS, případně ASHS a KAMS.</p> <p>Dohled a ovládání bude umožněn z nového klientského pracoviště umístěného na regionálním dispečerském pracovišti na ÚS v žst. Olomouc. Bude dodán nový mobilní klient pro SSZT Olomouc, pevný klient na RDP Olomouc a bude aktualizován klient na SŽE Hradec Králové.</p> <p>V každé stanici bude v DK vyvedena servisní zásuvka pro možnost připojení mobilních klientů DDTS ŽDC.</p>
--	--

### D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

#### D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 90-05-01	Olomouc - Uničov, DDTS ŽDC - silnoproudá zařízení
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Ve stávajícím stavu není ve stanicích v traťovém úseku systém DDTS ŽDC vybudován. Výjimkou je žst. Olomouc, ve které je DDTS realizováno stavbou Rekonstrukce žst. Olomouc.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u></p> <p>Technické řešení respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým</p>

	<p>specifikacím SŽDC č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽDC – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání této směrnice.</p> <p>Komunikační rozhraní musí být dle směrnice vydané SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání.</p> <p>Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC.</p> <p>Do systému DDTS budou začleněny následující technologické systémy z jednotlivých stanic a zastávek: EOVS, OSV, EZS, EPS, ASHS, ROZ, ISC, KAMS, EE, EE-ELM, ZS, EPZ (pouze Uničov). Data z jednotlivých technologických systémů budou přenášena v rozsahu dle směrnice SŽDC č. TS 2/2008-ZSE druhé vydání na InS na CDP Přerov. V žst. Uničov bude ze samostatného objektu EPZ připojen do systému DDTS ŽDC systém EZS a EPS.</p> <p>Jednotlivé technologické systémy budou připojovány rozhraním Ethernet přes lokální technologickou datovou síť do nových integračních koncentrátorů systému DDTS. Integrační koncentrátoři budou umístěny ve stanicích Uničov, Šternberk a Bohuňovice.</p> <p>Signalizace vybraných prvků NN a odečty elektroměrů budou do systému DDTS ŽDC připojeny prostřednictvím rozvaděčů RDD, umístěných v rozvodnách nn. Na jednotlivých zastávkách budou v pilířových rozvaděčích RO připraveny 2 porty na SW LTDS pro připojení PLC a elektroměrů, kabelizace bude v rámci PS sděl. zař. V rámci objektů napájecích stanic a měření na tomto traťovém úseku nejsou požadovány signalizace technologií NN ani odečty elektroměrů do systému DDTS ŽDC. V rámci těchto objektů bude do systému DDTS ŽDC připojena pouze EPS, EZS, případně ASHS a KAMS.</p> <p>Dohled a ovládání bude umožněn z nového klientského pracoviště umístěného na regionálním dispečerském pracovišti na ÚS v žst. Olomouc v rámci navazujícího PS DDTS.</p> <p>V Olomouci na pracovišti SEE v objektu SŽDC Nerudova 1 bude umístěno nové pevné klientské pracoviště pro potřeby SEE. Bude dodán nový mobilní klient pro SEE Olomouc a bude dodán mobilní klient DDTS pro SEE umístěný v žst. Uničov.</p> <p>Budou doplněny SW klientů na OE Zábřeh na Moravě, OE Olomouc a 2x ED Přerov</p>
PS 01-05-01	<p>TMP Olomouc - zařízení DŘT, SKŘ a MŘS</p> <p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie TMP Olomouc z ED Přerov a dálkového ovládání nové technologie TMP Olomouc z místního řídicího systému tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Na TMP je zároveň po zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu instalován místní řídicí systém umožňující vizualizaci, archivaci a vyhodnocování technologických dějů na TMP s možností dálkového ovládání zařízení TMP.</p> <p>Současně je v prostorách TMP umístěn signalizační dispečerský panel pro přímé připojení nové technologie TMP Olomouc.</p>
PS 01-05-03	<p>Žst.Olomouc, zařízení DŘT</p>



	<p><u>Stávající stav:</u> Doplňované trafostanice TS3 a TS4-ÚS Olomouc byly řešeny v rámci stavby „Rekonstrukce žst.Olomouc“.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> <u>Trafostanice TS3 žst.Olomouc</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>stávající DŘT</i> (ozn.RDRT – TM721P) v trafostanici TS3 bude doplněna o technologii rozvaděče RH a rozvaděčů R-T1 a T-OT1. Jedná se o rozšíření stávající optické komunikace na straně Rnn.</li><li>- SW úpravy telegramu Tecomat, kontrola kompletnosti, oživení</li></ul> <p><u>Trafostanice TS4 Ústřední stavědlo Olomouc</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>stávající DŘT</i> (ozn.RDRT2 – TM721P) v trafostanici TS4 bude doplněna o technologii DOÚO – 1ks odpojovače zapojen do stávajícího ovladače POZ.</li><li>- SW úpravy telegramu Tecomat včetně místního řídicího systému /MŘS/, kontrola kompletnosti, oživení</li></ul>
PS 03-05-01	<p>Žst.Bohuňovice, zařízení DŘT</p> <p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie TS22kV Bohuňovice, VB-STS6kV Bohuňovice z ED Přerov tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Cílem dodávky DŘT ve stanici <u>TS22kV Bohuňovice</u> je zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dodávka a montáž technické sestavy telemechanického zařízení PLC v TS22kV Bohuňovice</li><li>• připojení podřízených terminálů vývodového pole REFxx a PLC (technologie R22kV, RZS2, DOÚO) k telemechanickému zařízení PLC v TS22kV Bohuňovice</li><li>• připojení V/V jednotek PLC na technologii (RH, G1-D3.2, RK-kompenzace, DvK, EZS, ASHS)</li><li>• nasazení a oživení programového vybavení telemechanického zařízení , připojení na ethernetovou přenosovou cestu včetně jeho odzkoušení</li><li>• vyhotovení revizní zprávy + průkaz způsobilosti</li></ul> <p>Cílem dodávky DŘT ve stanici <u>VB-STS6kV Bohuňovice</u> je zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dodávka a montáž technické sestavy telemechanického zařízení PLC ve VB-STS6kV Bohuňovice</li><li>• připojení podřízených terminálů vývodového pole REFxx a PLC (technologie RZS) k telemechanickému zařízení PLC ve VB-STS6kV TS22kV Bohuňovice</li><li>• připojení V/V jednotek PLC na technologii (STS6kV, RH, G1-D3.2, RZZ, UNZ, DvK, EZS, ASHS)</li><li>• nasazení a oživení programového vybavení telemechanického zařízení , připojení na ethernetovou přenosovou cestu včetně jeho odzkoušení</li></ul>
PS 05-05-01	<p>TNS Šternberk - zařízení DŘT, SKŘ a MŘS</p> <p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u></p>



	<p>Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie TNS Šternberk z ED Přerov a dálkového ovládání nové technologie TNS Šternberk z místního řídicího systému tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Na TNS je zároveň po zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu instalován místní řídicí systém umožňující vizualizaci, archivaci a vyhodnocování technologických dějů na TNS s možností dálkového ovládání zařízení TNS.</p> <p>Současně je v prostorách TNS umístěn signalizační dispečerský panel pro přímé připojení nové technologie TNS Šternberk.</p>
PS 05-05-02	<p>Žst.Šternberk, zařízení DŘT</p>
	<p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie TS22kV Šternberk, VB-RNN Šternberk z ED Přerov tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Cílem dodávky DŘT ve stanici <u>TS22kV Šternberk</u> je zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dodávka a montáž technické sestavy telemechanického zařízení PLC v TS22kV Šternberk</li><li>• připojení podřízených terminálů vývodového pole REFxx a PLC (technologie R22kV, RZS2) k telemechanickému zařízení PLC v TS22kV Šternberk</li><li>• připojení V/V jednotek PLC na technologii (RH, G1-D3.2, RK-kompence, DvK, EZS, ASHS)</li><li>• nasazení a oživení programového vybavení telemechanického zařízení , připojení na ethernetovou přenosovou cestu včetně jeho odzkoušení</li></ul> <p>Cílem dodávky DŘT ve stanici <u>VB-RNN Šternberk</u> je zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dodávka a montáž technické sestavy telemechanického zařízení PLC ve VB-RNN Šternberk</li><li>• připojení podřízených terminálů vývodového pole REFxx a PLC (technologie RZS) k telemechanickému zařízení PLC ve VB-RNN Šternberk</li><li>• připojení V/V jednotek PLC na technologii (RH, G1-D3.2, RZZ, UNZ, DvK, EZS, ASHS)</li><li>• nasazení a oživení programového vybavení telemechanického zařízení , připojení na ethernetovou přenosovou cestu včetně jeho odzkoušení</li></ul>
PS 07-05-01	<p>Žst. Újezd u Uničova, zařízení DŘT</p>

	<p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie TS22kV žst.Újezd u Uničova z ED Přerov tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Cílem dodávky DŘT ve stanici <u>TS22kV žst. Újezd u Uničova</u> je zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dodávka a montáž technické sestavy telemechanického zařízení PLC v TS22kV Uničov</li><li>• připojení podřízených terminálů vývodového pole REFxx a PLC (technologie R22kV, RZS) k telemechanickému zařízení PLC v TS22kV Újezd u Uničova</li><li>• připojení V/V jednotek PLC na technologii (RH, G1-D3.2, RK-kompence, DvK, RZZ, UNZ, EZS)</li><li>• nasazení a oživení programového vybavení telemechanického zařízení , připojení na ethernetovou přenosovou cestu včetně jeho odzkoušení</li></ul>
PS 08-05-01	Zast.Uničov, zařízení DŘT
	<p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie TS22kV zast.Uničov z ED Přerov tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Cílem dodávky DŘT na zastávce <u>TS22kV Uničov</u> je zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dodávka a montáž technické sestavy telemechanického zařízení PLC v TS22kV Uničov</li><li>• připojení podřízených terminálů vývodového pole REFxx a PLC (technologie R22kV, RZS) k telemechanickému zařízení PLC v TS22kV Uničov</li><li>• připojení V/V jednotek PLC na technologii (RH, G1-D3.2, RK-kompence, DvK, EZS)</li><li>• nasazení a oživení programového vybavení telemechanického zařízení , připojení na ethernetovou přenosovou cestu včetně jeho odzkoušení</li></ul>
PS 09-05-01	TNS Uničov - zařízení DŘT, SKŘ a MŘS

	<p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie TNS Uničov z ED Přerov a dálkového ovládání nové technologie TNS Uničov z místního řídicího systému tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Na TNS je zároveň po zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu instalován místní řídicí systém umožňující vizualizaci, archivaci a vyhodnocování technologických dějů na TNS s možností dálkového ovládání zařízení TNS.</p> <p>Současně je v prostorách TNS umístěn signalizační dispečerský panel pro přímé připojení nové technologie TNS Uničov.</p>
PS 09-05-02	<p>Žst.Uničov, zařízení DŘT</p>
	<p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie TS22kV žst.Uničov z ED Přerov tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Cílem dodávky DŘT ve stanici <u>TS22kV žst.Uničov</u> je zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dodávka a montáž technické sestavy telemechanického zařízení PLC (např.TC700) v TS22kV Uničov</li><li>• připojení podřízených terminálů vývodového pole REFxx a PLC (technologie R22kV, RZS) k telemechanickému zařízení PLC v TS22kV Uničov</li><li>• připojení V/V jednotek PLC na technologii (RH, G1-D3.2, RK-kompence, DvK, RZZ, UNZ, EZS)</li><li>• nasazení a oživení programového vybavení telemechanického zařízení, připojení na ethernetovou přenosovou cestu včetně jeho odzkoušení</li></ul>
PS 09-05-03	<p>Žst. Uničov, EPZ - zařízení DŘT</p>
	<p><u>Stávající stav:</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u> Tento provozní soubor řeší komplexní dodávku nové dispečerské řídicí techniky (telemechanických jednotek) včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie EPZ žst.Uničov z ED Přerov tak, aby byly splněny požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz na elektrifikovaných tratích.</p> <p>Ústředně ovládaná technologie: EPZ – P1, EZS a dveřní kontakt – DvK1 dle „Zásad a požadavků na budování systémů DŘT a DDTS“.</p>

	Cílem dodávky DŘT je nasazení a oživení programového vybavení telemechanického zařízení, připojení na ethernetovou přenosovou cestu včetně jeho odzkoušení
PS 90-05-03	ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Traťový úsek Olomouc – Uničov spadá do působnosti elektrodispečera ED Přerov, kam jsou zavedeny navazující přenosové sítě telemechanizačních zařízení, které spolu s počítačovým řídicím systémem vytváří automatizovaný systém dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení /ASDŘ PETZ/ v oblasti OŘ Olomouc. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u></p> <p>Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) stavby „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) - Olomouc“ je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.</p> <p>Navrhovaný řídicí systém je určen pro centrální dispečerské řízení technologických celků s možností dálkového ovládání. Systém vychází z liniového charakteru výstavby dispečerské řídicí techniky, požadavkem na úplnou Sw a Hw kompatibilitu systému se stávajícími zařízeními na sousedních úsecích a na ED Přerov, řešených v rámci jiných staveb.</p> <p>Na straně řídicího systému na ED Přerov je řešeno vybudování a integrace ústředního dálkového řízení technologických objektů na nově elektrifikované trati Olomouc – Uničov s telemechanickým zařízením PLC automatů do systému dispečerského řízení. Komunikace s technologickými objekty stavby bude probíhat po datových izolovaných ethernetových kanálech přenosových systémů se zaústěním do přepínače datových Ethernetových přenosů řídicího systému. Pro zpracování zvýšeného objemu dat v řídicím počítačovém systému je navržena náhrada stávajících sestav systémových serverů, terminálových serverů a zařízení technologické LAN řídicího počítačového systému. V rámci programového vybavení řídicího systému je řešeno rozšíření, úprava a parametrizace programového</p>

	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.
--	--

### D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 01-09-01	TMP Olomouc, technologie - střídavá část 22kV včetně transformátorů
	<p><u>Stávající stav</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u> Součástí tohoto PS bude technologické zařízení střídavé části TNS Olomouc včetně transformátorů. Provozní soubor začíná připojením kabelu 22kV přípojky VN do přívodního pole rozvaděče 22kV. Přípojka VN bude jedna z lokální distribuční sítě LDS 22kV SŽDC, s.o., a to z TNS Šternberk. Rozvaděč R22kV slouží k napájení měničenského zařízení. Pro kompenzaci kapacity kabelu LDS 22kV bude použita dekompenzační olejová hermetizovaná tlumivka TL1. Jmenovitý výkon tlumivky je stanoven na základě výpočtu.</p> <p>TNS Olomouc bude dimenzována dle energetických výpočtů dle části B.2.9 této přípravné dokumentace. Z těchto výpočtů vyplývá, že TNS Olomouc bude osazena jednou usměrňovačovou skupinou se jmenovitým výkonem 5300kVA. Součástí tohoto PS je jeden trakční transformátor třívínový olejový hermetizovaný se jmenovitým výkonem 5300kVA s přetížitelností ve třídě V dle ČSN EN 50329.</p> <p>Součástí tohoto PS jsou dva transformátory vlastní spotřeby, každý o jmenovitém výkonu 160kVA. Transformátory budou olejové hermetizované.</p> <p>Součástí tohoto PS je rozladovací obvod 22kV tvořený třífázovým kondenzátorem a tlumivkou. Rozladovací obvod slouží ke zvýšení kapacity kabelu 22kV LDS 22kV v úseku TNS Šternberk a TMP Olomouc. Zdůvodnění viz kapitola Napěťové poměry na kabelovém rozvodu 22 kV. Kondenzátor bude třífázový 22kV: 3x 2,55μF, tlumivka bude třífázová 22kV, olejová, hermetizovaná: 388kvar.</p> <p>Všechny transformátory a tlumivky tohoto PS budou instalovány na vnitřních stanovištích. Každý z těchto elektrických strojů bude umístěn na samostatném stanovišti. Stanoviště jsou navržena dle platných technických norem. Stanoviště transformátoru TU1 bude vybaveno záchytnou a havarijní jímkou. Stanoviště transformátorů TVS1, TVS2 a tlumivek TL1 a TL2 budou vybavena kontejnmentem pro záchyt oleje v případě úniku. Všechna stanoviště transformátorů a tlumivek budou vybavena chlazením. Chlazení bude přednostně přirozené. Každé stanoviště bude také vybaveno ventilátory s automatickým řízením pro možnost nuceného chlazení v letním období.</p> <p>Součástí tohoto PS jsou VN kabely střídavé části a kabely ovládání. Součástí tohoto PS je také vystrojení kabelového prostoru kabelovými lávkami, žlaby a příslušenstvím. Součástí tohoto PS je provedení požárních ucpávek kabelů v rámci tohoto PS a kabelových protipožárních ucpávek a ucpávek proti tlakové vodě všech kabelů vstupujících do objektu TNS pomocí kabelových chrániček z vnějších kabelových šachet.</p> <p>Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT a MŘS. Dělicím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v rozvaděčích R22kV.</p> <p>Součástí tohoto PS je zařízení pro měření spotřeby elektrické energie. Pro obchodní měření LDS 22kV pro SŽDC, s.o. bude sloužit skříň měření RE1. Zařízení pro měření</p>

	<p>elektrické energie bude provedeno dle technických podmínek připojení a příslušných předpisů.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
PS 01-09-02	<p>TMP Olomouc, technologie - stejnosměrná část 3kV-DC včetně trakčních usměrňovačů</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Součástí tohoto PS bude technologické zařízení stejnosměrné části TMP Olomouc. Stejnosměrná část sestává s technologického zařízení pro přeměnu střídavého napětí na stejnosměrný a zařízení pro jištění a rozvod stejnosměrné trakční sítě 3kV DC v rámci TMP Olomouc. Bude použit skříňový rozvaděč 3kV DC sestávající z jednoho trakčního usměrňovače s dvanáctipuslím usměrněním a jmenovitým proudem 1500A. Trakční usměrňovač se skládá ze dvou třífázových usměrňovacích můstků o jmenovitém proudu 750A. Součástí rozvaděče budou dva trakční napáječe s rychlovypínači se jmenovitým proudem 4000A a jedna skříň s odpojovačem mínus pólu a zemních ochran. Rychlovypínače a můstkové usměrňovače budou umístěny na výsuvných částech, vozících, které zajiždějí do pevné části rozvaděče. Pevná část rozvaděče sestává z prostoru pro výsuvné části, s prostoru s hlavními přípojnými plus a mínus pólu a uzemnění v zadní části. Zadní část rozvaděče bude přístupné pomocí zadních dveří. Součástí každého pole bude ovládací skříň. Rozvaděč bude vyroben dle ČSN EN 50 123-1 (až 7 ed. 2), ČSN EN 50 328 a ČSN 33 3505 ed. 2. Jmenovitý proud rozvodny 3kV DC bude 4000A. Jmenovité napětí bude 3000V DC dle ČSN EN 50 163 ed. 3. Součástí rozvaděče 3kV DC bude zemní proudová a napěťová ochrana a havarijní ochrana dle ČSN 33 3505 ed. 2 a ČSN EN 50 123 ed. 2. a obvod pro občasnou návěst 50. K měření, ovládání, signalizaci a ochraně budou automaty PLC a stejnosměrné multifunkční digitální trakční ochrany. K měření proudu a napětí budou sloužit převodníky připojené k proudovým bočníkům a napěťovým děličům.</p> <p>Rozvaděč 3kV DC bude obsahovat jeden trakční usměrňovač, dva trakční napáječe, z nichž jeden bude sloužit pro napájení elektrizované tratě ve směru na TNS Šternberk a jeden ve směru na žst Olomouc. Vnitřní napájecí vedení 3kV DC bude kabelové. Kabely povedou krátkou cestou ve vzduchu a přes stěnové kabelové průchodky. Toto vedení bude ukončeno na vnější straně budovy, kde bude navazovat na venkovní napájecí vzdušné vedení.</p> <p>Budou použita jedna trakční vyhlazovací tlumivka, která omezuje strmost nárůstu stejnosměrného zkratového proudu. Tato bude zapojena v plus pólu sítě 3kV DC trakčního usměrňovače a bude umístěná v samostatné kobce. Tlumivka bude vzduchem chlazená s přirozenou ventilací se jmenovitými parametry 1750A, 4mH přetížitelnost V podle ČSN EN 50 329.</p> <p>Rozvaděč zpětného vedení – kabelů (RZK) bude vnitřní, skříňového provedení a bude sestávat z jednoho pole, které bude přisazeno z boční strany k rozvaděči R3kV. Toto pole budou osazeno odpojovačem mínus pólu trakční usměrňovačové skupiny, který bude mít současně funkci celkového odpojovače mínus pólu. Jmenovitý proud tohoto odpojovače bude 4000A. Odpojovač bude s motorovým pohonem. Toto pole bude kabelové a bude sloužit pro připojení zpětného kabelového vedení, které bude tvořeno sedmi paralelními kabely 10-CXEKVCEY 1x500/35. Součástí tohoto rozvaděče budou také zemní ochrany a ovládací obvody, havarijní ochranou a obvody pro občasnou návěst ON50.</p> <p>Součástí tohoto PS bude také zařízení vazby napáječů, která zajišťuje současně vypnutí napáječových rychlovypínačů, dvou sousedních měření, napájecích oboustranně stejný úsek trakčního vedení. Navržena je digitální vazba napáječů s</p>



	<p>komunikací pomocí optických kabelů. Vazba napáječů je navržena v souladu s ČSN 33 3505 ed. 2. čl. 8.12.</p> <p>Součástí tohoto PS jsou VN kabely stejnosměrné části a kabely ovládání. Součástí tohoto PS je provedení požárních ucpávek kabelů v rámci tohoto PS. Všechny kabely stejnosměrného rozvodu 3kV DC plus pólu budou stíněné. Žádný z těchto kabelů nebude uložen do země.</p> <p>Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT a MŘS. Dělicím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v polích trakčních usměrňovačů, napáječů a podélné spojky rozvaděče R3kV.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
PS 01-09-03	TMP Olomouc, technologie - vlastní spotřeba
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Součástí PS je potřebné zařízení pro realizaci a rozvod střídavé a stejnosměrné vlastní spotřeby.</p> <p>Vlastní spotřeba zajišťuje napájení střídavé vlastní spotřeby 230/400V AC 50Hz, stejnosměrné vlastní spotřeby 110V DC a zálohované napájení 230V AC. Napájení rozvaděče RVS je z transformátoru TVS1 napájeného z rozvaděče R22kV a z cizího zdroje přes oddělovací transformátor z přípojky nn z rozvodů žst. Olomouc z trafostanice TS3.</p> <p>Na straně vn začíná sekundární stranou transformátoru 22/0,4kV vč. vnitřního stanoviště transformátorů. Na straně nn PS končí na výstupních svorkovnicích rozvaděčů vlastní spotřeby popř. napájecími kabely.</p> <p>Pro zajištění střídavé vlastní spotřeby se navrhuje dva transformátory vlastní spotřeby 22/0,4kV o výkonu 160kVA, které napájejí rozvaděč RVS. Pro zajištění napájení ze sítě NN z cizího nezávislého zdroje se navrhuje přípojka nn z žst. Uni Šternberk přes oddělovací transformátor TO1 o výkonu 50kVA. Přípojka ze sítě NN SŽDC, s.o. bude měřená elektroměrem, který bude instalován na trafostanici TS3. Hlavní vypínač a jištění oddělovacího transformátoru TO1 bude v rozvaděči R1. Zajištěnou síť bude napájet rozvaděč RZS, který bude mít jednu přípojku z rozvaděče RVS a druhou přípojku z oddělovacího transformátoru TO1.</p> <p>Součástí rozvaděče RVS jsou veškeré napájecí kabely vývodní i přívodní a také kabely ovládání potřebné pro tento provozní soubor.</p> <p>Rozvaděč vlastní spotřeby bude osazen vlastním PLC pro ovládání, blokování a signalizaci Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT a MŘS. Dělicím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v rozvaděči RVS.</p> <p>Střídavá část vlastní spotřeby bude umístěna v samostatné místnosti rozvodny NN. Pro zajištění stejnosměrné vlastní spotřeby 110V DC a střídavého záložního zdroje 230V AC 50Hz se navrhuje samostatný zdroj složený ze dvou vstupních usměrňovačů 110V DC 50A, dvou sad baterií 110V DC 105Ah a jednoho střídače 110V DC/230V AC 50Hz 2,5kVA s elektronickým a ručním by-pasem.</p> <p>Zdroj 110V DC bude umístěn ve skříni G1, baterie 110V DC 105Ah budou umístěny v samostatné skříni GB1. Baterie budou s staniční řízené ventilem s elektrolytem vázaným v gelu.</p> <p>Rozvaděč G1 bude obsahovat také měnič 110V DC/230V AC 50Hz 2,5kVA, který bude napájen ze sítě 110V DC. Jako záloha je využito napětí 230V připojené přes by-pass z rozvaděče RVS. Z tohoto střídače bude napájeny zálohované jištěné vývody. Jističe výstupních napájených vývodů sítě 110V DC a jističe sítě 230V AC 50Hz ze střídače budou součástí rozvaděče G1.</p>

	<p>Pokud bude potřeba v některém technologickém zařízení použít síť 24V DC, použije se v tomto technologickém zařízení DC/DC měnič 110V DC/24V DC s galvanickým oddělením potřebného výkonu.</p> <p>Z vlastní spotřeby v síti 230/400V AC 50 Hz a 110V DC (jen pro ovládací obvody) bude kromě technologického zařízení napájena také elektroinstalace, venkovní osvětlení, vzduchotechnika a vytápění včetně rozvaděče měření a regulace pro vzduchotechniku a vytápění. Dále pak zařízení EPS a EZS.</p> <p>Všechny poruchové stavy jsou přivedeny do programovatelného automatu v RVS.</p> <p>Zdroj stejnosměrné vlastní spotřeby a záložní zdroj 230V AC 50 Hz bude umístěn v samostatné místnosti Záložní zdroj elektrické energie včetně baterií.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
PS 05-09-01	TNS Šternberk, technologie - střídavá část 22kV včetně transformátorů
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Součástí tohoto PS bude technologické zařízení střídavé části TNS Šternberk včetně transformátorů. Provozní soubor začíná připojení kabelů 22kV přípojky VN do přírodních polí rozvaděče 22kV.1. Přípojky VN budou dvě z distribuční sítě ČEZ Distribuce a.s. Rozvaděč R22kV.1 slouží k napájení měničenského zařízení a k primárnímu napájení transformátorů TSN1. Tento transformátor bude olejový, hermetizovaný. Na sekundární stranu transformátoru bude připojen rozvaděč R22kV.2 který budou sloužit pro napájení lokální distribuční sítě 22kV (LDS 22kV) ve směru na žst. Šternberk a TMP Olomouc. Síť 22kV pro LDS 22kV bude provozována s odporníkem zapojeným v uzlu transformátoru TSN1. Pro tyto sítě bude použita ochrana zemněním s rychlým vypnutím v sítích, kde není střed zdroje (uzel) přímo uzemněn. Ochrana zemněním v sítích IT(r) – síť s nepřímo uzemněným středem přes odpor. Je navržen odporník R1 ve vnitřním skříňovém provedení. Pro kompenzaci kapacity kabelů 22kV bude použita dekompenzační olejová hermetizovaná tlumivka TL1. Jmenovitý výkon tlumivky je stanoven na základě výpočtu. Jmenovitý výkon transformátoru TSN1 bude 10000kVA. Z tohoto transformátoru budou napájeny odběry trafostanic 22/0,4kV v úseku LDS 22kV TNS Šternberk – TNM Olomouc a úsek TNS Šternberk – žst. Šternberk.</p> <p>TNS Šternberk bude dimenzována dle energetických výpočtů dle části B.2.9 této přípravné dokumentace. Z těchto výpočtů vyplývá, že TNS Šternberk bude osazena jednou usměrňovačovou skupinou se jmenovitým výkonem 5300kVA. Součástí tohoto PS je jeden trakční transformátor třívinuťový olejový hermetizovaný se jmenovitým výkonem 5300kVA s přetížitelností ve třídě V dle ČSN EN 50329. Budova TNS Šternberk bude dimenzována na možnost budoucího doplnění technologie druhé usměrňovačové skupiny o jmenovitém výkonu 5300kVA.</p> <p>Součástí tohoto PS jsou dva transformátory vlastní spotřeby, každý o jmenovitém výkonu 250kVA. Transformátory budou olejové hermetizované.</p> <p>Všechny transformátory a tlumivky tohoto PS budou instalovány na vnitřních stanovištích. Každý z těchto elektrických strojů bude umístěn na samostatném stanovišti. Stanoviště jsou navržena dle platných technických norem. Stanoviště transformátorů TSN1, TU1 a TU2 budou vybavena záchytnou a havarijní jímku. Stanoviště transformátorů TVS1, TVS2 a tlumivky TL1 budou vybavena kontejnmentem pro zachyt oleje v případě úniku. Všechna stanoviště transformátorů a tlumivek budou vybavena chlazením. Chlazení bude přednostně přirozené. Každé stanoviště bude také vybaveno ventilátory s automatickým řízením pro možnost nuceného chlazení v letním období.</p> <p>Součástí tohoto PS jsou VN kabely střídavé části a kabely ovládání. Součástí tohoto PS je také vystrojení kabelového prostoru kabelovými lávkami, žlaby a</p>

	<p>příslušenstvím. Součástí tohoto PS je provedení požárních ucpávek kabelů v rámci tohoto PS a kabelových protipožárních ucpávek a ucpávek proti tlakové vodě všech kabelů vstupujících do objektu TNS pomocí kabelových chrániček z vnějších kabelových šachet.</p> <p>Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT a MŘS. Dělicím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v rozvaděčích R22kV.1 a R22kV.2.</p> <p>Součástí tohoto PS je zařízení pro měření spotřeby elektrické energie. Pro obchodní měření z distribuční sítě 22kV ČEZ Distribuce a.s. bude sloužit skříň měření RE1. Pro obchodní měření LDS 22kV pro SŽDC, s.o. bude sloužit skříň měření RE2. Zařízení pro měření elektrické energie bude provedeno dle technických podmínek připojení a příslušných předpisů.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
PS 05-09-02	<p>TNS Šternberk, technologie - stejnosměrná část 3kV-DC včetně trakčních usměrňovačů</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Součástí tohoto PS bude technologické zařízení stejnosměrné části TNS Šternberk. Stejnosměrná část sestává s technologického zařízení pro přeměnu střídavého napětí na stejnosměrný a zařízení pro jištění a rozvod stejnosměrné trakční sítě 3kV DC v rámci TNS Šternberk. Bude použit skříňový rozvaděč 3kV DC sestávající ze jednoho trakčního usměrňovače s dvanáctipuslím usměrňováním a jmenovitým proudem 1500A. Budova TNS Šternberk bude dimenzována na možnost budoucího doplnění technologie druhé usměrňovačové skupiny o jmenovitým výkonu 5300kVA. Trakční usměrňovač se skládá ze dvou třífázových usměrňovacích můstků o jmenovitým proudem 750A. Součástí rozvaděče jsou dva trakční napáječe s rychlo vypínači se jmenovitým proudem 4000A a jedna skříň zemních ochran. Rychlo vypínače a můstkové usměrňovače budou umístěny na výsuvných částech, vozících, které zajišťují do pevné části rozvaděče. Pevná část rozvaděče sestává z prostoru pro výsuvné části, s prostoru s hlavními přípojnými plus a mínus pólu a uzemnění v zadní části. Zadní část rozvaděče bude přístupná pomocí zadních dveří. Součástí každého pole bude ovládací skříň. Rozvaděč bude vyroben dle ČSN EN 50 123-1 (až 7 ed. 2), ČSN EN 50 328 a ČSN 33 3505 ed. 2. Jmenovitý proud rozvodny 3kV DC bude 4000A. Jmenovité napětí bude 3000V DC dle ČSN EN 50 163 ed. 3. Součástí rozvaděče 3kV DC bude zemní proudová a napěťová ochrana a havarijní ochrana dle ČSN 33 3505 ed. 2 a ČSN EN 50 123 ed. 2. a obvod pro občasnou návěst 50. K měření, ovládání, signalizaci a ochraně budou automaty PLC a stejnosměrné multifunkční digitální trakční ochrany. K měření proudu a napětí budou sloužit převodníky připojené k proudovým bočnicím a napěťovým děličům.</p> <p>Rozvaděč 3kV DC bude obsahovat jeden trakční usměrňovač, dva trakční napáječe, které budou sloužit pro napájení elektrizované tratě ve směru na TNS Uničov a na TMP Olomouc. Dále bude obsahovat jedno pole se zemními ochrany a ovládacími obvody, havarijní ochranou a obvody pro občasnou návěst ON50. Vnitřní napájecí vedení 3kV DC bude kabelové. Kabely povedou krátkou cestou ve vzduchu a přes stěnové kabelové průchodky. Toto vedení bude ukončeno na vnější straně budovy, kde bude navazovat na venkovní napájecí vzdušné vedení.</p> <p>Budou použita jedna trakční vyhlazovací tlumivka, která omezuje strmost nárůstu stejnosměrného zkratového proudu. Tato bude zapojena v plus pólu sítě 3kV DC</p>

	<p>trakčního usměrňovače a bude umístěná v samostatné kobce. Tlumivka bude vzduchem chlazená s přirozenou ventilací se jmenovitými parametry 1750A, 4mH přetížitelnost V podle ČSN EN 50 329.</p> <p>Rozvaděč zpětného vedení – kabelů (RZK) bude vnitřní, skříňového provedení a bude sestávat ze tří polí. Dvě pole budou přívodní (z toho jedno rezervní) a budou osazena odpojovačem mínus pólu trakční usměrňovačové skupiny. Jmenovitý proud tohoto odpojovače bude 4000A. V druhém poli bude instalován celkový odpojovač mínus pólu celé TNS. Tento odpojovač bude se jmenovitým proudem 6000A. V tomto poli bude také instalován pojistkový spodek a pojistka pro jištění kabelového přívodu mínus pólu pro měřicí obvody rozvodny R3kV. Všechny odpojovače budou s motorovým pohonem. Tyto odpojovače budou řízeny pomocí PLC v poli trakčního usměrňovače U1. Třetí pole bude kabelové a bude sloužit pro připojení zpětného kabelového vedení, které bude tvořeno sedmi paralelními kabely 10-CXEKVCEY 1x500/35.</p> <p>Součástí tohoto PS bude také zařízení vazby napáječů, která zajišťuje současně vypnutí napáječových rychlovypínačů, dvou sousedních měníren, napájecích oboustranně stejný úsek trakčního vedení. Navržena je digitální vazba napáječů s komunikací pomocí optických kabelů. Vazba napáječů je navržena v souladu s ČSN 33 3505 ed. 2. čl. 8.12.</p> <p>Součástí tohoto PS jsou VN kabely stejnosměrné části a kabely ovládání. Součástí tohoto PS je provedení požárních ucpávek kabelů v rámci tohoto PS. Všechny kabely stejnosměrného rozvodu 3kV DC plus pólu budou stíněné. Žádný z těchto kabelů nebude uložen do země.</p> <p>Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT a MŘS. Dělicím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v polích trakčních usměrňovačů, napáječů a podélné spojky rozvaděče R3kV.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
PS 05-09-03	<p>TNS Šternberk, technologie - vlastní spotřeba</p> <p><u>Stávající stav</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u> Součástí PS je potřebné zařízení pro realizaci a rozvod střídavé a stejnosměrné vlastní spotřeby.</p> <p>Vlastní spotřeba zajišťuje napájení střídavé vlastní spotřeby 230/400V AC 50Hz, stejnosměrné vlastní spotřeby 110V DC a zálohované napájení 230V AC. Napájení rozvaděče RVS je z transformátorů TVS1, TVS2 napájených z rozvaděče R22kV a z cizího zdroje přes oddělovací transformátor z přípojky nn z rozvodů žst. Uničov.</p> <p>Na straně vn začíná sekundární stranou transformátorů 22/0,4kV vč. vnitřních stanovišť transformátorů. Na straně nn PS končí na výstupních svorkovnicích rozvaděčů vlastní spotřeby popř. napájecími kabely.</p> <p>Pro zajištění střídavé vlastní spotřeby se navrhuje dva transformátory vlastní spotřeby 22/0,4kV o výkonu 250kVA, které napájejí rozvaděč RVS. Pro zajištění napájení ze sítě NN z cizího nezávislého zdroje se navrhuje přípojka nn z žst. Uničov přes oddělovací transformátor TO1 o výkonu 63kVA. Zajištěnou síť bude napájet rozvaděč RZS, který bude mít jednu přípojku z rozvaděče RVS a druhou přípojku z oddělovacího transformátoru TO1.</p> <p>Součástí rozvaděče RVS jsou veškeré napájecí kabely vývodní i přívodní a také kabely ovládání potřebné pro tento provozní soubor.</p> <p>Rozvaděč vlastní spotřeby bude osazen vlastním PLC pro ovládání, blokování a signalizaci Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT</p>

	<p>a MŘS. Dělicím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v rozvaděči RVS.</p> <p>Střídavá část vlastní spotřeby bude umístěna v samostatné místnosti rozvodny NN. Pro zajištění stejnosměrné vlastní spotřeby 110V DC a střídavého záložního zdroje 230V AC 50Hz se navrhuje samostatný zdroj složený ze dvou vstupních usměrňovačů 110V DC 100A, dvou sad baterií 110V DC 200Ah a dvou střídačů 110V DC/230V AC 50Hz 2x 5kVA s elektronickým a ručním by-pasem</p> <p>Zdroj 110V DC bude umístěn ve skříni G1 a G1, baterie 110V DC 200Ah budou umístěny v samostatných chlazených skříních GB1 a GB2. Baterie budou s staniční řízené ventilem s elektrolytem vázaným v gelu.</p> <p>Rozváděč G3 obsahuje dva měniče 110V DC/230V AC 50Hz, které jsou napájeny z rozváděče G1 a G2. Jako záloha je využito napětí 230V připojené přes by-pass z rozváděče RVS. Ze zdroje G3 je napájen rozváděč zálohovaného napájení RZN.</p> <p>Pokud bude potřeba v některém technologickém zařízení použít síť 24V DC, použije se v tomto technologickém zařízení DC/DC měnič 110V DC/24V DC s galvanickým oddělením potřebného výkonu.</p> <p>Z vlastní spotřeby v síti 230/400V AC 50 Hz a 110V DC (jen pro ovládací obvody) bude kromě technologického zařízení napájena také elektroinstalace, venkovní osvětlení, vzduchotechnika a vytápění včetně rozvaděče měření a regulace pro vzduchotechniku a vytápění. Dále pak zařízení EPS a EZS.</p> <p>Zdroj stejnosměrné vlastní spotřeby a záložní zdroj 230V AC 50 Hz bude umístěn v samostatné místnosti Záložní zdroj elektrické energie včetně baterií.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
PS 09-09-01	<p>TNS Uničov, technologie - střídavá část 22kV včetně transformátorů</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Součástí tohoto PS bude technologické zařízení střídavé části TNS Uničov včetně transformátorů. Provozní soubor začíná připojení kabelů 22kV přípojky VN do přírodních polí rozvaděče 22kV.1. Přípojky VN budou dvě z distribuční sítě ČEZ Distribuce a.s. Rozvaděč R22kV.1 slouží k napájení měnírenského zařízení a k primárnímu napájení transformátoru TSN1. Tento transformátor bude olejový, hermetizovaný. Na sekundární stranu transformátoru TSN1 bude připojen rozvaděč R22kV.2, který bude sloužit pro napájení lokální distribuční sítě 22kV (LDS 22kV) ve směru na TMP Hrabšíň a žst. Uničov. Síť 22kV pro DLS 22kV bude provozována s odporníkem zapojeným v uzlu transformátoru TSN1. Pro tyto sítě bude použita ochrana zemněním s rychlým vypnutím v sítích, kde není střed zdroje (uzel) přímo uzemněn. Ochrana zemněním v sítích IT(r) – síť s nepřímo uzemněným středem přes odpor. Je navržen odporník R1 ve vnitřním skříňovém provedení. Pro kompenzaci kapacity kabelů 22kV budou použity dekompenzační olejové hermetizované tlumivky TL1 a TL2. Jmenovité výkony tlumivek jsou stanoveny na základě výpočtu. Jmenovitý výkon transformátoru TSN1 bude 10.000kVA. Z tohoto transformátoru bude napájena TMP Hrabšíň a odběry trafostanic 22/0,4kV v úseku LDS 22kV TNS Uničov – TMP Hrabšíň – TNS Šumperk a úsek TNS Uničov – žst. Uničov. TNS Uničov bude dimenzována dle energetických výpočtů dle části B.2.9 této přípravné dokumentace. Z těchto výpočtů vyplývá, že TNS Uničov bude osazena dvěma usměrňovačovými skupinami se jmenovitým výkonem 5300kVA. Součástí tohoto PS jsou dva trakční transformátory třívínutové olejové hermetizované se jmenovitým výkonem 5300kVA s přetížitelností ve třídě V dle ČSN EN 50329. Součástí tohoto PS jsou dva transformátory vlastní spotřeby, každý o jmenovitém výkonu 250kVA. Transformátory budou olejové hermetizované.</p>



	<p>Všechny transformátory a tlumivky tohoto PS budou instalovány na vnitřních stanovištích. Každý z těchto elektrických strojů bude umístěn na samostatném stanovišti. Stanoviště jsou navržena dle platných technických norem. Stanoviště transformátorů TSN1, TU1 a TU2 budou vybavena záchytnou a havarijní jímku. Stanoviště transformátorů TVS1, TVS2 a tlumivek TL1 a TL2 budou vybavena kontejnmentem pro zachyt oleje v případě úniku. Všechna stanoviště transformátorů a tlumivek budou vybavena chlazením. Chlazení bude přednostně přirozené. Každé stanoviště bude také vybaveno ventilátory s automatickým řízením pro možnost nuceného chlazení v letním období.</p> <p>Součástí tohoto PS jsou VN kabely střídavé části a kabely ovládání. Součástí tohoto PS je také vystrojení kabelového prostoru kabelovými lávkami, žlaby a příslušenstvím. Součástí tohoto PS je provedení požárních ucpávek kabelů v rámci tohoto PS a kabelových protipožárních ucpávek a ucpávek proti tlakové vodě všech kabelů vstupujících do objektu TNS pomocí kabelových chrániček z vnějších kabelových šachet.</p> <p>Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT a MŘS. Dělicím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v rozvaděčích R22kV.1 a R22kV.2.</p> <p>Součástí tohoto PS je zařízení pro měření spotřeby elektrické energie. Pro obchodní měření z distribuční sítě 22kV ČEZ Distribuce a.s. bude sloužit skříň měření RE1. Pro obchodní měření LDS 22kV pro SŽDC, s.o. bude sloužit skříň měření RE2. Zařízení pro měření elektrické energie bude provedeno dle technických podmínek připojení a příslušných předpisů.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
PS 09-09-02	TNS Uničov, technologie - stejnosměrná část 3kV-DC včetně trakčních usměrňovačů
	<p><u>Stávající stav</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u> Součástí tohoto PS bude technologické zařízení stejnosměrné části TNS Uničov. Stejnosměrná část sestává s technologického zařízení pro přeměnu střídavého napětí na stejnosměrný a zařízení pro jištění a rozvod stejnosměrné trakční sítě 3kV DC v rámci TNS Uničov. Bude použit skříňový rozvaděč 3kV DC sestávající ze dvou trakčních usměrňovačů s dvanáctipuslíním usměrněním a jmenovitým proudem 1500A. Každý usměrňovač se skládá ze dvou třífázových usměrňovacích můstků o jmenovitém proudu 750A. Součástí rozvaděče jsou tři trakční napáječe s rychlovypínači se jmenovitým proudem 4000A a jedna podélná spojka s motorově ovládaným odpojovačem. Rychlovypínače a můstkové usměrňovače budou umístěny na výsuvných částech, vozících, které zajíždějí do pevné části rozvaděče. Pevná část rozvaděče sestává z prostoru pro výsuvné části, s prostoru s hlavními přípojnými plus a minus pólu a uzemnění v zadní části. Zadní část rozvaděče bude přístupné pomocí zadních dveří. Součástí každého pole bude ovládací skříň. Odpojovač v podélné spojně včetně uzemňovačů přípojníc bude pevně namontován v zadní části rozvaděče. Rozvaděč bude vyroben dle ČSN EN 50 123-1 (až 7 ed. 2), ČSN EN 50 328 a ČSN 33 3505 ed. 2. Jmenovitý proud rozvodny 3kV DC bude 4000A. Jmenovité napětí bude 3000V DC dle ČSN EN 50 163 ed. 3. Součástí rozvaděče 3kV DC bude zemní proudová a napěťová ochrana a havarijní ochrana dle ČSN 33 3505 ed. 2 a ČSN EN 50 123 ed. 2. a obvod pro občasnou návštěvu 50. K měření, ovládání, signalizaci a ochraně budou automaty PLC a stejnosměrné multifunkční digitální trakční ochrany. K měření proudu a napětí budou sloužit převodníky připojené k proudovým bočníkům a napěťovým děličům.</p>



	<p>Rozvaděč 3kV DC bude obsahovat dvě trakční usměrňovače, tři trakční napáječe, z nichž dva budou sloužit pro napájení elektrizované tratě ve směru na TMP Hrabšíns a na TNS Šternberk a jeden bude sloužit pro napájení EPZ v žst. Uničov. Dále bude obsahovat jedno pole podélné spojky. Vnitřní napájecí vedení 3kV DC bude kabelové. Kabely povedou krátkou cestou ve vzduchu a přes stěnové kabelové průchodky. Toto vedení bude ukončeno na vnější straně budovy, kde bude navazovat na venkovní napájecí vzdušné vedení.</p> <p>Budou použity dvě trakční vyhlazovací tlumivky, které omezují strmost nárůstu stejnosměrného zkratového proudu, budou zapojeny v plus pólu sítě 3kV DC každého trakčního usměrňovače a každá bude umístěná v samostatné kobce. Tlumivka bude vzduchem chlazená s přirozenou ventilací se jmenovitými parametry 1750A, 4mH přetížitelnost V podle ČSN EN 50 329.</p> <p>Rozvaděč zpětného vedení – kabelů (RZK) bude vnitřní, skříňového provedení a bude sestávat ze čtyř polí. Dvě pole budou přívodní, budou osazeny odpojovači mínus pólu obou trakčních usměrňovačových skupin. Jmenovitý proud těchto odpojovačů bude 4000A. Ve třetím poli bude instalován celkový odpojovač mínus pólu celé TNS. Tento odpojovač bude se jmenovitým proudem 6000A. V tomto poli budou také instalovány pojistkové spodky a pojistky pro jištění kabelových přívodů mínus pólu pro měřicí obvody rozvodny R3kV části A a B. Všechny odpojovače budou s motorovým pohonem. Tyto odpojovače budou řízeny pomocí PLC v polích trakčních usměrňovačů U1 a U2. Čtvrté pole bude kabelové a bude sloužit pro připojení zpětného kabelového vedení, které bude tvořeno sedmi paralelními kabely 10-CXEKVCEY 1x500/35.</p> <p>Součástí tohoto PS bude také zařízení vazby napáječů, která zajišťuje současně vypnutí napáječových rychlovyypínačů, dvou sousedních měnících, napájecích oboustranně stejný úsek trakčního vedení. Navržena je digitální vazba napáječů s komunikací pomocí optických kabelů. Vazba napáječů je navržena v souladu s ČSN 33 3505 ed. 2. čl. 8.12.</p> <p>Součástí tohoto PS jsou VN kabely stejnosměrné části a kabely ovládání. Součástí tohoto PS je provedení požárních ucpávek kabelů v rámci tohoto PS. Všechny kabely stejnosměrného rozvodu 3kV DC plus pólu budou stíněné. Žádný z těchto kabelů nebude uložen do země.</p> <p>Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT a MŘS. Dělícím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v polích trakčních usměrňovačů, napáječů a podélné spojky rozvaděče R3kV.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
PS 09-09-03	TNS Uničov, technologie - vlastní spotřeba
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Součástí PS je potřebné zařízení pro realizaci a rozvod střídavé a stejnosměrné vlastní spotřeby.</p> <p>Vlastní spotřeba zajišťuje napájení střídavé vlastní spotřeby 230/400V AC 50Hz, stejnosměrné vlastní spotřeby 110V DC a zálohované napájení 230V AC. Napájení rozvaděče RVS je z transformátorů TVS1, TVS2 napájených z rozvaděče R22kV a z cizího zdroje přes oddělovací transformátor z přípojky nn z rozvodů žst. Uničov.</p> <p>Na straně vn začíná sekundární stranou transformátorů 22/0,4kV vč. vnitřních stanovišť transformátorů. Na straně nn PS končí na výstupních svorkovnicích rozvaděčů vlastní spotřeby popř. napájecími kabely.</p> <p>Pro zajištění střídavé vlastní spotřeby se navrhuje dva transformátory vlastní spotřeby 22/0,4kV o výkonu 250kVA, které napájejí rozvaděč RVS. Pro zajištění</p>

	<p>napájení ze sítě NN z cizího nezávislého zdroje se navrhuje přípojka nn z žst. Uničov přes oddělovací transformátor TO1 o výkonu 63kVA. Zajištěnou síť bude napájet rozvaděč RVS, který bude mít jednu přípojku z rozvaděče RVS a druhou přípojku z oddělovacího transformátoru TO1.</p> <p>Součástí rozvaděče RVS jsou veškeré napájecí kabely vývodní i přívodní a také kabely ovládání potřebné pro tento provozní soubor.</p> <p>Rozvaděč vlastní spotřeby bude osazen vlastním PLC pro ovládání, blokování a signalizaci Technologické zařízení tohoto PS bude připojeno k řídicímu systému DŘT a MŘS. Dělicím místem jsou switche pro připojení optokomunikace s rozhraním ethernet s protokolem IEC 61850 v rozvaděči RVS.</p> <p>Střídavá část vlastní spotřeby bude umístěna v samostatné místnosti rozvodny NN. Pro zajištění stejnosměrné vlastní spotřeby 110V DC a střídavého záložního zdroje 230V AC 50Hz se navrhuje samostatný zdroj složený ze dvou vstupních usměrňovačů 110V DC 100A, dvou sad baterií 110V DC 200Ah a dvou střídačů 110V DC/230V AC 50Hz 2x 5kVA s elektronickým a ručním by-pasem</p> <p>Zdroj 110V DC bude umístěn ve skříni G1 a G1, baterie 110V DC 200Ah budou umístěny v samostatných chlazených skříních GB1 a GB2. Baterie budou s staniční řízené ventilem s elektrolytem vázaným v gelu.</p> <p>Rozvaděč G3 obsahuje dva měniče 110V DC/230V AC 50Hz, které jsou napájeny z rozvaděče G1 a G2. Jako záloha je využito napětí 230V připojené přes by-pass z rozvaděče RVS. Ze zdroje G3 je napájen rozvaděč zálohovaného napájení RZN.</p> <p>Pokud bude potřeba v některém technologickém zařízení použít síť 24V DC, použije se v tomto technologickém zařízení DC/DC měnič 110V DC/24V DC s galvanickým oddělením potřebného výkonu.</p> <p>Z vlastní spotřeby v síti 230/400V AC 50 Hz a 110V DC (jen pro ovládací obvody) bude kromě technologického zařízení napájena také elektroinstalace, venkovní osvětlení, vzduchotechnika a vytápění včetně rozvaděče měření a regulace pro vzduchotechniku a vytápění. Dále pak zařízení EPS a EZS.</p> <p>Zdroj stejnosměrné vlastní spotřeby a záložní zdroj 230V AC 50 Hz bude umístěn v samostatné místnosti Záložní zdroj elektrické energie včetně baterií.</p> <p>Součástí tohoto PS je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
--	--

#### D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

Obecně:	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Ve stávajícím stavu jsou stávající zastávky a stanice napájeny z distribučního rozvodu ČEZ Distribuce a.s.. V zastávkách a ve stanicích nejsou vlastní transformační stanice 22/0,4 kV.</p> <p><u>Nový stav:</u></p> <p>Vybudováním vlastní energetické sítě SŽDC 22 kV, vedené závěsným VN kabelem převážně na trakčních podpěrách vzniká potřeba nově vybudovat ve všech stanicích a v zastávce Uničov transformační stanice 22/0,4 kV. Trafostanice budou umístěny v nových technologických objektech.</p> <p>VN rozvaděče budou v provedení vzduchem izolovaný kovově krytý rozvaděč. V rozvaděčích budou použity ovládací prvky (vypínače, odpojovače, ...). Rozvaděče budou vybaveny inteligentním elektronickým zařízením pro ochranu, ovládání a měření.</p>
PS 03-13-01	<p>Žst. Bohuňovice, trafostanice 22/0,4kV</p> <p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN 22kV, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN 22 kV, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař..</p>

	<p>Rozvodna VN22 kV: Rozváděč VN 22kV se bude skládat ze dvou přírodních kabelových polí, vývodového pole na transformátor 22/0,4 kV a vývodového pole na tlumivku VN 22 kV.</p> <p>Stání transformátoru 22/0,4 kV: bude zde osazen nový olejový hermetizovaný transformátor – 160kVA.</p> <p>Stání tlumivky VN 22 kV: bude zde osazena nová hermetizovaná olejová dekompenzační tlumivka VN 100 kvar.</p>
PS 05-13-01	<p>Žst. Šternberk, trafostanice 22/0,4kV</p> <p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky NN případně sklad, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař..</p> <p>Rozvodna VN: Rozváděč VN se bude skládat z přírodních kabelového pole a vývodového pole na transformátor.</p> <p>Stání transformátoru 22/0,4 kV: bude zde osazen nový olejový hermetizovaný transformátor – 400kVA.</p>
PS 07-13-01	<p>Žst. Újezd u Uničova, trafostanice 22/0,4kV</p> <p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN, dále pak rozvodna NN oddělovacího transformátoru se stáním oddělovacího transformátoru, rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař.. Dále zde budou umístěny samostatné prostory profesí zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.</p> <p>Rozvodna VN: Rozváděč VN se bude skládat z přírodních kabelového pole, vývodového pole na transformátor a vývodového pole na tlumivku VN.</p> <p>Stání transformátoru 22/0,4 kV: bude zde osazen nový olejový hermetizovaný transformátor – 100kVA</p> <p>Stání tlumivky VN: bude zde osazena nová hermetizovaná olejová dekompenzační tlumivka VN 200 kvar.</p>
PS 08-13-01	<p>Zast. Uničov, trafostanice 22/0,4kV</p> <p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař..</p> <p>Rozvodna VN: Rozváděč VN se bude skládat ze dvou přírodních kabelových polí, vývodového pole na transformátor a vývodového pole na tlumivku VN.</p> <p>Stání transformátoru 22/0,4 kV: bude zde osazen nový olejový hermetizovaný transformátor – 50kVA</p> <p>Stání tlumivky VN: bude zde osazena nová hermetizovaná olejová dekompenzační tlumivka VN 100 kvar.</p>
PS 09-13-01	<p>Žst. Uničov, trafostanice 22/0,4kV</p> <p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, dále pak rozvodna NN oddělovacích transformátorů se stáními oddělovacích transformátorů, rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař..Dále zde budou umístěny samostatné prostory profesí zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.</p> <p>Rozvodna VN: Rozváděč VN se bude skládat ze dvou přírodních kabelových polí a vývodového pole na transformátor.</p> <p>Stání transformátoru 22/0,4 kV: bude zde osazen nový olejový hermetizovaný transformátor – 400kVA.</p>

#### D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)

Stávající stav:

	<p>Ve stávajícím stavu je v úseku mezi žst. Olomouc hlavní nádraží (STS 314A) a žst. Bohuňovice (STS 375) zrealizován rozvod zajištěné sítě zemním kabelem 6 kV. V traťovém úseku se nacházejí TTS 371, TTS 372, TTS 373 a TTS 374. Jedná se o paprskovitou síť napájenou jednostranně z Olomouce.</p> <p><u>Nový stav:</u></p> <p>Dojde k rekonstrukci a dovybavení stávající STS 375 v Bohuňovicích, k vybudování nové traťové TTS 372A a k technologickým úpravám stávající TTS 373.</p>
PS 02-08-01	Olomouc - Bohuňovice, nová TTS 372A v km 103,868
	V km 103,848 bude osazena nová plně vybavená typizovaná kiosková aluzinková trafostanice 6/0,4 kV, 50 HZ, 1x10 kVA.
PS 02-08-02	Olomouc - Bohuňovice, úprava TTS 373
	Ze stávající TTS 373 v km 104,325 bude demontován transformátor 6/0,4 kV. Ve stávajícím rozvaděči VN 6 kV budou ponechána přívodní kabelová pole, odvodní pole na demontovaný transformátor zůstane nevyužito. TTS 373 bude nadále sloužit pouze jako přepínací stanice.
PS 03-08-01	Žst. Bohuňovice, úprava STS 375
	<p>Stávající rozvaděč 6 kV – kompaktní zapouzdřený systém se třemi poli, vzduchem izolovaný (systém Xiria) zůstane zachován beze změny. Rozvaděč nebude napojen do systému DŘT ani DDTs.</p> <p>Stávající transformátor 6/0,4 kV, 25 kVA zůstane zachován beze změny.</p> <p>Stávající rozvaděč RZS bude v rámci místnosti přemístěn a dovyzbrojen.</p> <p>V rozvodně budou osazeny rozvaděče RD, RZS1 (původní RZS), RZS2, RZZ, DŘT, RDO, případně rozvaděč zajištěného napájení, dále hlavní rozvaděč výpravní budovy RH-VB.</p> <p>V rozvodně bude rovněž umístěn oddělovací transformátor 0,4/0,4 kV, 63kVA od přípojky ČEZu, včetně případného rozběhového a odvodního rozváděče.</p>

#### D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu

PS 01-07-01	<p>Žst. Olomouc, úprava rozvodny nn TS3</p> <p>Ze stávající trafostanice TS3 v Olomouci, z rozvodny nn bude proveden vývod zálohovaného napájení podpůrné měřírny TMP Olomouc.</p> <p>V rozvodně nn budou provedeny následující úpravy:</p> <p>Stávající skříňové oceloplechové rozvaděče D1, G1, G2 a G3 se prostorově posunou o cca 0,5m blíže k zadní straně rozvodny nn, dále od dveří. Před tyto rozvaděče vedle skříně G3 budou osazeny rozvaděče nového oddělovacího transformátoru, rozběhový rozvaděč R-OT1 a odvodový rozvaděč R-T1. Před tyto rozvaděče se dále umístí oddělovací transformátor OT1 0,4/0,4 kV, 50Hz, 80 kVA. Napájení OT1 přes R-OT1 bude vyvedeno ze stávajícího rozvaděče RH z rezervního vývodu. Odvod do TMP Olomouc bude realizován z rozvaděče R-T1.</p>
PS 03-07-01	<p>Žst. Bohuňovice, rozvodna nn</p> <p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN 22 kV, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař.</p> <p>Rozvodna nn: je umístěna v samostatné místnosti a bude zajišťovat zásobování el. zařízení prostřednictvím rozvaděčů v ní umístěných</p> <p>V rozvodně nn bude umístěno přívodní pole z transformátoru, na něž budou navazovat odvodní pole pro ostatní odběry. Rozvodna nn bude dále osazena skříňovými poli G1, G2 a G3 pro zajištění napájení 24 V DC, a 230 V AC i v případě výpadku sítě z vlastních baterií. V rozvodně bude dále umístěna řídící skříň D1,</p>

	přechodová skříň PS, RDO, DŘT, rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč Sděl.Zař. pro optický kabel – ochrany závěsného kabelového systému 22kV, případně další rozvaděče a zařízení. Rozvodna bude vybavena jedním zařízením typu REF. Kompenzační rozvaděče kondenzátorové i tlumivkové a zařízení pro případnou filtraci sítě budou umístěny v samostatné místnosti.
PS 05-07-01	Žst. Šternberk, rozvodna nn
	<p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, případně sklad, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař..</p> <p>Rozvodna nn: je umístěna v samostatné místnosti a bude zajišťovat zásobování el. zařízení prostřednictvím rozvaděčů v ní umístěných</p> <p>V rozvodně nn bude umístěno přívodní pole z transformátoru, na něž budou navazovat odvodní pole pro ostatní odběry. Rozvodna nn bude dále osazena skříňovými poli G1, G2 a G3 pro zajištění napájení 24 V DC, 110 V DC a 230 V AC i v případě výpadku sítě z vlastních baterií. V rozvodně bude dále umístěna řídicí skříň D1, přechodová skříň PS, RDO, DŘT, rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč Sděl.Zař. pro optický kabel – ochrany závěsného kabelového systému 22kV, případně další rozvaděče a zařízení. Rozvodna bude vybavena jedním zařízením typu REF. Kompenzační rozvaděče kondenzátorové i tlumivkové a zařízení pro případnou filtraci sítě budou umístěny v samostatné místnosti.</p>
PS 05-07-02	Žst. Šternberk, rozvodna nn ve VB
	<p>Nová rozvodna nn a rozvodna OT oddělovacích transformátorů budou umístěny v přízemí stávající výpravní budovy.</p> <p>Rozvodna nn OT – je umístěna v samostatné místnosti. V rozvodně nn – OT je umístěn oddělovací transformátor OT1 0,4/0,4 kV, 50 Hz, 630 kVA včetně rozběhového rozvaděče ROT1 a odvodního rozvaděče RT1 pro oddělení přípojky nn ČEZ Distribuce od sítě SŽDC. Připojení z distribuční sítě ČEZu přes OT1 bude sloužit jako druhé nezávislé zálohované napájení pro rozvaděč RZS. Zařízení Ramez, případně Qerp bude zajišťovat přenos energetických dat ČEZ, řídit kompenzaci na odběru, zajišťovat řízení sazbových elektroměrových tarifů na odběru.</p> <p>Rozvodna nn ve VB – je umístěna v samostatné místnosti a bude zajišťovat zásobování el. zařízení umístěného ve VB prostřednictvím rozvaděčů v ní umístěných.</p> <p>V rozvodně nn bude umístěno přívodní pole z hlavního rozvaděče technologického objektu nezajištěná síť. Na něj navazují odvodní pole do jednotlivých podružných rozvaděčů nezajištěné sítě. Dále je v rozvodně umístěno přívodní pole rozvaděče RZS. Na něj navazuje odvodní pole do jednotlivých podružných rozvaděčů zajištěné sítě. Dále je v rozvodně umístěno pole pro přívod a odvod z rozvaděče RZZ z technologického objektu do zařízení UNZ ve stavědlové ústředně ve VB. Dále pak přechodová skříň, pole RDO, DŘT, rozvaděč zajištěného napájení 230V a 24V RZN a rozvaděč vlastní spotřeby RVS. Rozvodna bude vybavena jedním zařízením typu REF..</p>
PS 07-07-01	Žst. Újezd u Uničova, rozvodna nn
	<p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN, dále pak rozvodna NN oddělovacího transformátoru se stáním oddělovacího transformátoru, rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař.. Dále zde budou umístěny samostatné prostory profesí zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.</p> <p>Rozvodna nn je umístěna v samostatné místnosti a bude zajišťovat zásobování el. zařízení prostřednictvím rozvaděčů v ní umístěných.</p> <p>V rozvodně nn bude umístěno přívodní pole z transformátoru, na něž budou navazovat odvodní pole pro ostatní odběry. Rozvodna nn bude dále osazena</p>



	<p>skříňovými poli G1, G2 a G3 pro zajištění napájení 24 V DC a 230 V AC i v případě výpadku sítě z vlastních baterií. V rozvodně bude dále umístěna řídicí skříň D1, přechodová skříň PS, RDO, DŘT, rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč Sděl.Zař. pro optický kabel – ochrany závěsného kabelového systému 22kV, případně další rozvaděče a zařízení. Rozvodna bude vybavena jedním zařízením typu REF. Kompenzační rozvaděče kondenzátorové i tlumivkové a zařízení pro případnou filtraci sítě budou umístěny v samostatné místnosti.</p> <p>V rozvodně nn – OT je umístěn oddělovací transformátor OT1 0,4/0,4 kV, 50 Hz, 50 kVA včetně rozběhového rozvaděče ROT1 a odvodního rozvaděče RT1 pro oddělení přípojky nn ČEZ Distribuce od sítě SŽDC. Připojení z distribuční sítě ČEZu bude sloužit jako druhé nezávislé zálohované napájení pro rozvaděč RZS.</p>
PS 08-07-01	Zast. Uničov, rozvodna nn
	<p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař..</p> <p>Rozvodna nn je umístěna v samostatné místnosti a bude zajišťovat zásobování el. zařízení prostřednictvím rozvaděčů v ní umístěných.</p> <p>V rozvodně nn bude umístěno přívodní pole z transformátoru, na něž budou navazovat odvodní pole pro ostatní odběry. Rozvodna nn bude dále osazena skříňovými poli G1, G2 a G3 pro zajištění napájení 24 V DC, 110 V DC a 230 V AC i v případě výpadku sítě z vlastních baterií. V rozvodně bude dále umístěna řídicí skříň D1, přechodová skříň PS, RDO, DŘT, podružný rozvaděč RZS, rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč Sděl.Zař. pro optický kabel – ochrany závěsného kabelového systému 22kV, případně další rozvaděče a zařízení. Rozvodna bude vybavena jedním zařízením typu REF. Kompenzační rozvaděče kondenzátorové i tlumivkové a zařízení pro případnou filtraci sítě budou umístěny v samostatné místnosti.</p>
PS 09-07-01	Žst. Uničov, rozvodna nn
	<p>V novém technologickém objektu bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN, dále pak rozvodna NN oddělovacích transformátorů se stánkami oddělovacích transformátorů, rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost pro zařízení sděl. zař..Dále zde budou umístěny samostatné prostory profesí zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.</p> <p>Rozvodna nn je umístěna v samostatné místnosti a bude zajišťovat zásobování el. zařízení prostřednictvím rozvaděčů v ní umístěných.</p> <p>V rozvodně nn bude umístěno přívodní pole z transformátoru, na něž budou navazovat odvodní pole pro ostatní odběry. Rozvodna nn bude dále osazena skříňovými poli G1, G2 a G3 pro zajištění napájení 24 V DC a 230 V AC i v případě výpadku sítě z vlastních baterií. V rozvodně bude dále umístěna řídicí skříň D1, přechodová skříň PS, RDO, DŘT, rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč Sděl.Zař. pro optický kabel – ochrany závěsného kabelového systému 22kV, případně další rozvaděče a zařízení. Rozvodna bude vybavena jedním zařízením typu REF. Kompenzační rozvaděče kondenzátorové i tlumivkové a zařízení pro případnou filtraci sítě budou umístěny v samostatné místnosti.</p> <p>V rozvodně nn – OT je umístěn oddělovací transformátor OT1 0,4/0,4 kV, 50 Hz, 630 kVA včetně rozběhového rozvaděče ROT1 a odvodního rozvaděče RT1 a oddělovací transformátor OT2 0,4/0,4 kV, 50 Hz, 630 kVA včetně rozběhového rozvaděče ROT2 a odvodního rozvaděče RT2 pro oddělení přípojek nn ČEZ Distribuce od sítě SŽDC. Připojení z distribuční sítě ČEZu přes OT1 bude sloužit jako druhé nezávislé zálohované napájení pro rozvaděč RZS. Připojení z distribuční sítě ČEZu přes OT2 bude sloužit jako druhé nezávislé zálohované napájení pro rozvaděč vlastní spotřeby TNS Uničov.</p>
PS 09-07-02	Žst. Uničov, rozvodna EPZ
	Rozvodna EPZ 3 kV je umístěna uvnitř areálu TNS Uničov.



	V rozvodně je instalováno: přívodní pole rozvaděče 3kV, 2x vývodové pole rozvaděče 3kV. Rozvodna bude dále osazena skříňovými poli G1, G2 a G3 pro zajištění napájení 24 V DC, 110 V DC a 230 V AC i v případě výpadku sítě z vlastních baterií. V rozvodně bude dále umístěna řídicí skříň D1, přechodová skříň PS, RDO, DŘT, rozvaděč vlastní spotřeby RVS. Rozvodna bude vybavena jedním zařízením typu REF. Rozvaděč RVS bude napojen z rozvaděče RVS trakční měnirny TNS Uničov. Rovněž napětí 110V DC bude přivedeno z rozvaděče TNS Uničov.
--	--

#### D.4 OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

##### D.4.2 Měření a regulace (MaR), automatický systém řízení (ASŘ), elektrická požární signalizace (EPS)

PS 90-28-03	Olomouc - Uničov, AVV
	<p><u>Stávající stav:</u> Ve stávajícím stavu není v t.ú. Uničov – Olomouc traťová část AVV vybudována.</p> <p><u>Navržený stav:</u> V současné době trať není vybavena systémem AVV tedy na trati není osazen žádný MIB.</p> <p>V rámci tohoto PS je řešeno finální umístění MIB v jednotlivých dopravních a mezistaničních úsecích po dokončení stavby. Počet MIB pro vybavení konkrétní tratě vychází z počtu a velikosti stanic, délky traťových úseků a z počtu traťových kolejí a traťových oddílů.</p> <p>V rámci této stavby bude nutné dodat 32 nových MIB včetně upevňovacích souprav a umístit je do příslušných kilometrických poloh podle tabulky MIB.</p> <p>Kilometrické polohy MIB jsou orientační a jejich skutečné umístění se upřesní po dokončení stavby dle pravidel pro osazování MIB (např. střed MIB 5-10 metrů od izolovaného styku či počítače náprav, střed MIB 50-55 metrů od krajní výhybky směrem do tratě atd.).</p> <p>MIB budou ke kolejovému svršku připevněny odpovídající upevňovací soupravou dle typu pražce v místě uložení.</p>

#### B.1.4.d.2 Stavební část

##### E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

##### E.1.1 Železniční svršek a spodek

##### E.1.1.1 Železniční svršek

SO 02-17-01	Olomouc - Bohuňovice, železniční svršek
	<p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je max. traťová rychlost 90 km/h s lokálním omezením rychlosti na 80, příp. 70 km/h z důvodu směrových poměrů nebo vzhledem k vyskytujícím se častým poruchám GPK. Rychlost 60 km/h je na výjezdu / vjezdu do žst. Olomouc hl.n.</p> <p>Z hlediska směrových poměrů se na trati střídají úseky s poloměry oblouků od 500 do 1920 m doplněnými přímými úseky a dlouhým přímým úsekem délky 5 426m.</p> <p>Sklonově celá trať stoupá ve směru staničení. Hodnoty podélných sklonů nivelety se pohybují v rozmezí 0,3-3,3‰.</p> <p>Kolejový rošt je tvořen kolejnicemi tv.T a S 49 uloženými na převážně dřevěných pražcích s rozdělením "d-c" a dále pak uložených na betonových pražcích SB 5, SB8P s rozdělením "d-c", upevnění je tuhé podkladnicové. Kolej je svařena do bezстыkové koleje.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p>

	<p>Stavební objekt začíná v začátku výhybky č. 114 žst. Olomouc hl.n. v km 102,034 949 kde začíná směrová a výšková úprava koleje navrhované a realizované v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ a končí na začátku výhybky č. 4 žst. Bohuňovice v km 109,097 155. Směrová a výšková úprava koleje je navržena v rozsahu rekonstrukce kolejového roštu v rámci stavby předcházející. Samotná rekonstrukce kolejového roštu začíná v km 102,113 a končí v km 109,097 155, délka rekonstruovaného úseku činí 6 985,4 m (měřeno v ose traťové koleje č.1). Do nerekonstruované úseku je nutno doplnit přechodové kolejnice pro změnu tvaru kolejnic ve stanici Olomouc (kolejnice 49 E1) a nově vkládaným kolejovým roštem tratového úseku z kolejnic 60 E2 – dále budou doplněny pražcové kotvy na každý 3. pražec do stávajícího kolejového roštu a to do vzdálenosti 50m od změny tvaru kolejnic. Rekonstrukce traťové koleje je navržena v plném rozsahu, tj. rekonstrukce kolejového roštu i šterkového lože.</p> <p>Dále bude zkrácena kolej č. 108 žst. Olomouc hl.n. zapojená do šternberského zhlaví pomocí výhybky č. 114. Kolej bude zkrácena tak, aby délka ponechané koleje za koncem výhybky č.114 byla 135m. Kolej bude opatřena kolejnicovým zarážedlem.</p> <p>Úkolem projektanta bylo navrhnout směrové a sklonové úpravy rekonstruovaných kolejí, které umožní zvýšení rychlosti až na 160 km/h.</p> <p>Rekonstruovaný kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.</p> <p>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.</p>
SO 03-17-01	<p><b>Žst. Bohuňovice, železniční svršek</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je v hlavní koleji rychlost 70 km/h. Rychlost v ostatních kolejích je 40 km/h.</p> <p>Sklonově trať stoupá ve směru staničení. Hodnoty podélných sklonů nivelety se pohybují v rozmezí 0,31-2,53‰.</p> <p>V hlavní koleji je kolejový rošt tvořen užitým kolejovým roštem z kolejnic tv. 60 E1 uložených na betonových pražcích B 91P s rozdělením “d”. V koleji č. 2 je kolejový rošt tvořen kolejnicemi tv. S 49 uložených převážně na dřevěných pražcích s rozdělením “c”. V koleji č. 3 je kolejový rošt tvořen kolejnicemi tv. S 49 uložených na dřevěných a betonových pražcích SB 3, SB 4 a PB 3 s rozdělením “c / d”. V koleji č. 5 je kolejový rošt tvořen kolejnicemi tv. T uložených na dřevěných pražcích s rozdělením “c”.</p> <p>Stávající výhybky jsou převážně poměrové tvaru S49 1. generace – 3 ks J S49 1:9-300, 1 ks J S49 1:7,5-190 a 1 ks O T6° I na dřevěných pražcích.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Stavební objekt začíná v km 109,097 155 v začátku výhybky č.4, kde navazuje na předchozí stavební objekt SO 02-17-01 “Olomouc - Bohuňovice, železniční svršek” a končí v km 109,881 285 v začátku výhybky č.1, na který navazuje sousední SO 04-17-01 “Bohuňovice - Šternberk, železniční svršek”.</p> <p>Předmětem celé stavby je mimo jiné rekonstrukce železniční stanice Bohuňovice za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu a bezpečnosti cestujících při nastupování, vystupování a přístupu k vlakům.</p> <p>Je navržen posun hlavní staniční koleje č.1 do stopy stávající staniční koleje č.2, která bude zrušena bez náhrady. Dále je navržena k rekonstrukci dopravní kolej č.3/3a a posun manipulační koleje č.5 mimo nové nástupiště do místa stávající úrovně nakládky a vykládky.</p>

	<p>Ve stanici je navrženo poloostrovní jednostranné nástupiště umístěné mezi kolejemi č. 1 a 3 s délkou nástupní hrany 110 m. Bezbariérový přístup na nástupiště je zajištěn pomocí centrálního přechodu přes kolej č. 3. U koleje č. 3 je navrženo nové vnější jednostranné nástupiště délky 105 m. Nová nástupiště budou zřizována s výškou nástupních hran 550 mm nad TK.</p> <p>Rychlost v hlavní staniční (traťové) koleji č. 1 je od začátku rekonstrukce žel. svršku v km 109,097 po km 109,643 navržena na <math>V=140</math> km/h a <math>V_{130}=V_{150}=160</math> km/h, dále za pravostranným obloukem s přechodnicemi je od km 109,643 rychlost <math>V=V_{130}=V_{150}=160</math> km/h. Rychlost v koleji č.3/3a je ze strany od Šternberka až po centrální přechod 60 km/h, odjezd směr Olomouc je umožněn rychlostí 50 km/h.</p> <p>Rekonstruovaný kolejový rošt hlavní koleje č.1 bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolej č.3 bude provedena z regenerovaného materiálu vyzískaného ze stavby tvořeného kolejnicemi UIC60 uložených na betonových pražcích B 91P s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolej č.5 bude tvořena regenerovanými kolejnicemi S 49 uloženými na nových betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.</p> <p>Nově vkládané výhybky budou tvaru 60 E2 na betonových pražcích. Koleje i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.</p> <p>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.</p>
SO 04-17-01	<b>Bohuňovice - Šternberk, železniční svršek</b>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je traťová rychlost 90 km/h, ve směrovém oblouku před žst. Šternberk 70 km/h. Kolejový rošt je převážně tvořen kolejnicemi tv.T na betonových pražcích SB3 nebo SB4 převážně z roku 1969, upevnění je tuhé podkladnicové pomocí rozponových podkladnic. Kolej je svařena do bezстыkové koleje.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Předmětný traťový úsek začíná na krajní výhybce č.1 žst. Bohuňovice v km 109,881 a končí na krajní výhybce č.14 žst. Šternberk v km 115,329.</p> <p>Za žst. Bohuňovice je situován krátký směrový levostranný oblouk <math>R=8000</math>m bez převýšení a krajních přechodnic. Od km 110,104 po km 114,660 je trať vedena v souvislé přímé o souhrnné délce 4 556m. Před žst. Šternberk je mezi km 114,661 – 115,324 trať vedena v levostranném směrovém složeném oblouku <math>R=1325/1030</math>m s převýšením <math>D=80</math>mm.</p> <p>Rychlost v předmětném úseku je po km 114,660 160km/h pro všechna rychlostní pásma, v levostranném složeném oblouku je rychlost <math>V=120</math> km/h, <math>V_{130}=V_{150}=130</math>km/h.</p> <p>Sklonově celý traťový úsek stoupá ve směru staničení k žst. Šternberk. Sklony se pohybují v rozmezí 0,7 – 7,2‰. Nový návrh ovlivňuje požadovaný zdvih u mostu v km 111,696 v zastávce Šternov, kde je požadovaný zdvih cca 0,5m.</p> <p>Materiál žel. svrku bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích dl. 2,6m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Před žst. Šternberk bude vloženo přechodové pole pro přechod na svršek tv. 49 E1, který bude v celé sousední stanici Šternberk. Kolej bude svařena do bezстыkové koleje.</p>
SO 05-17-01	<b>Žst. Šternberk, železniční svršek</b>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je žst. Šternberk tvořena 4 dopravními kolejemi č. 1, 2, 3, 4, doplněnými o koleje manipulační č. 5, 5a, 6, 6a, 6b a 8. Do stanice je zaústěna</p>

	<p>vlečka PVK Šternberk výhybkou č. 15, vlečka VOP Šternberk výhybkou č. 7 a v současnosti nevyužívaná vlečka MALITAS Šternberk výhybkou č. 1.</p> <p>Stávající rychlost v hlavní koleji č.1 je přes celou stanici 70 km/h. V ostatních dopravních či manipulačních kolejích je rychlost 40 km/h.</p> <p>Materiál žel. svršku je zejména v manipulačních kolejích a v dopravní koleji č.4 na hranici své životnosti (koleje č.4, 6, 6a a 6b jsou z roku 1947). Koleje jsou tvořeny převážně kolejnicemi tv. S49 nebo tv.T, v kolejích č.1, 2 a 3 převážně uložené na betonových pražcích SB3 nebo SB8. V ostatních kolejích jsou pak převážně dřevěné pražce.</p> <p>Výhybky stanice jsou v dopravních kolejích poměrové tv.1:9-300, 1:9-190 nebo 1:7,5-190; v manipulačních kolejích se vyskytují výhybky stupňové T 6°. Všechny výhybky jsou na dřevěných pražcích.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Stavební objekt žel. svršku začíná v km 115,329 v začátku výhybky č.14 a končí v km 116,136 v koncovém styku nové výhybky č.1.</p> <p>Ve stanici zůstávají čtyři dopravní koleje. Pro osobní dopravu koleje č.1 a 3/3a s jednostrannými nástupišti délky 110 m umístěnými částečně v zákrytu, uprostřed se společným centrálním přechodem krytým cestovými návěstidly v koleji č.3/3a. Dále zůstávají zachovány dopravní koleje č.2 a 4 určené pro nákladní dopravu. Manipulační kolej č.5 je z důvodu nového jednostranného nástupiště u koleje č.3 rozdělena v místě výpravní budovy na 2 části, kusé koleje č.5 a 5b jsou nově zapojeny do obou přiléhajících zhlaví stanice.</p> <p>Návrhová rychlost v hlavní koleji č.1 je přes celou stanici <math>V=90</math> km/h, <math>V_{130}=V_{150}=95</math> km/h. Staniční kolej č.3 je na rychlost 80/50 km/h (rychlost 80 km ze směru od Olomouce po cestové návěstidlo před centrálním přechodem), dopravní koleje č.2 3a a 4 na 50 km/h, ostatní manipulační koleje na 40 km/h.</p> <p>Sklonové poměry vychází ze stávajícího stavu s ohledem na stávající objekty. V první části stanice je olomoucké zhlaví ve sklonu +6,5‰ a 3,75‰, od km 115,680 je sklon kolejí navržen 1,00‰.</p> <p>Rekonstruována budou obě zhlaví stanice, rekonstrukce kolejí je navržena u kolejí č.1, 2, 3, 4, 5, 5a a 6.</p> <p>Zrušeny jsou stávající manipulační koleje č.6b a 5a včetně stávající výhybek, kterými jsou zapojeny do kolejiště stanice. Zrušena je rovněž stávající výhybka č.1 zapojující vlečku Malitas.</p> <p>Materiál žel. svršku všech rekonstruovaných kolejí bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na bet. pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rovněž všechny výhybky budou tv. 49 E1 2.generace na betonových pražcích. Změna tvaru žel. svršku na traťový tvar 60 E2 je navržena pomocí přechodových kolejnic před krajními výhybkami stanice v rámci sousedních SO.</p>
SO 06-17-01	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, železniční svršek</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je traťová rychlost 80-90 km/h. Kolejový rošt je převážně tvořen kolejnicemi tv.T na různých typech betonových i dřevěných pražců s rozdělením „d“, upevnění je tuhé podkladnicové pomocí rozponových či žebrových podkladnic. Kolej je svařena do bezстыkové koleje.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Předmětný traťový úsek začíná na krajní výhybce č.1 v žst. Šternberk a končí na krajní výhybce č.2 žst. Újezd u Uničova v km 9,676 064.</p> <p>Za žst. Šternberk je situován levostranný směrový oblouk <math>R=520</math>m s převýšením 95mm na <math>V=90/95/100</math> km/h. Následuje pravostranný oblouk <math>R=1100</math>m s <math>D=112</math>m, který je navržen na <math>V=140/150/155</math> km/h. Od km 1,148 444 po km 3,163 184 je trať vedena v souvislé přímé. V km 1,148 444 se rychlost zvyšuje na <math>V=140/150/160</math>. Následuje dvojice protisměrných oblouků z čehož první je složený</p>

	<p>levostranný o <math>R=1328/1227\text{m}</math> se shodným <math>D=103\text{mm}</math>. Druhý je pravostranný <math>R=1120\text{ s } D 115\text{mm}</math>. Za těmito oblouky následuje přímá v které je rychlost zvýšena na <math>V=160\text{km/h}</math>. Před žst. Újezd u Uničova je mezi km 7,974 809 – km 9,198 326 trať vedena v levostranném směrovém oblouku <math>R=1890\text{m}</math> s převýšením <math>D=85\text{mm}</math>. Sklony celého traťového úseku jsou maximální 5.6‰. Nový návrh ovlivněn požadavky na zdvihy u mostních objektů.</p> <p>Materiál žel. svršku bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích dl. 2,6m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Za žst. Šternberk bude vloženo přechodové pole pro přechod na svršek tv. 49 E1. Kolej bude svařena do bezстыkové koleje.</p>
SO 07-17-01	<p><b>Žst. Újezd u Uničova, železniční svršek</b></p> <p>Ve stávajícím stavu je žst. Újezd u Uničova tvořena 2 dopravními kolejemi č. 1, a 3, doplněnými o manipulační kolej č. 5. Osově vzdálenosti kolejí jsou přibližně 4,75 m. Kolejový rošt je převážně tvořen kolejnicemi tv.T na různých typech pražců. Kolej č. 1 převážně na pražcích VUS z roku 1969 s rozdělením d, koleje č. 3 a 5 na dřevěných pražcích. Upevnění je tuhé. Kolej je svařena do bezстыkové koleje. Výhybky stanice jsou v dopravních kolejích poměrové tv.1:9-300 na dřevěných pražcích.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Stavební objekt žel. svršku začíná ve výhybce č.2 žst. Újezd u Uničova v km 9,676 454 a končí ve výhybce č.1 v žst. Újezd u Uničova v km 10,168 558. Ve stanici jsou navrženy 2 dopravní koleje č. 1 a č. 3. Návrhová rychlost v hlavní koleji č.1 je <math>V=160\text{ km/h}</math>. Staniční kolej č.3 je navržena na rychlost 80 km/h. Oblouky v koleji č.3 jsou navrženy bez převýšení.</p> <p>Sklonové poměry vychází ze stávajícího stavu s ohledem na stávající objekty. Materiál žel. svršku bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.</p>
SO 08-17-01	<p><b>Újezd u Uničova - Uničov, železniční svršek</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je traťová rychlost 90 km/h. Kolejový rošt je převážně tvořen kolejnicemi tv.S49 převážně na betonových pražcích typu SB3 z roku 1966 a SB6 z roku 1977, upevnění je tuhé podkladnicové pomocí rozponových či žebrových podkladnic. Kolej je svařena do bezстыkové koleje.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Předmětný traťový úsek začíná na krajní výhybce č.1 v žst. Újezd u Uničova v km 10,168 558 a končí před krajní výhybkou č.12 žst. Uničov v km 14,657 408. Celý traťový úsek je navržen v přímé na rychlost <math>V=160\text{ km/h}</math>.</p> <p>Sklon celého traťového úseku jsou maximální klesá směrem k žst. Uničov. Maximální podélný sklon je 5.44‰. Nový návrh ovlivněn požadavky na zdvihy u mostních objektů.</p> <p>Rekonstrukce traťového úseku vyvolává taktéž nutnost úpravy zapojení vlečky Unex – zde bude nově vložena výhybka 1:12-500-I.</p> <p>Materiál žel. svršku bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolej bude svařena do bezстыkové koleje.</p>
SO 09-17-01	<p><b>Žst. Uničov, železniční svršek</b></p> <p><u>Popis stávajícího stavu</u></p> <p>Ve stanici je celkem 8 staničních kolejí a 3 úroňové nástupiště typu SUDOP s nevyhovující výškou nástupní hrany. Osově vzdálenosti kolejí jsou přibližně 4,75 m (mezi některými kolejemi i méně).</p> <p>Železniční svršek ve stanici je až na výjimky značného stáří. Svršek většiny kolejí je kolejnic tvaru S49/T na betonových pražcích (SB3/4, SB5, SB6, SB8, PB2)</p>



	<p>s rozdělením „d“ (příp. „c“), s tuhým upevněním. Svršek zhlaví a některých kolejí je na dřevěných pražcích s rozdělením „c“ (příp. „b“).</p> <p>Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Kolejové lože je mírně až silně znečištěné jemnou frakcí. Ponechávané manipulační koleje č.6 a 8 jsou vzhledem k určení v ucházejícím stavu. Jinak je železniční spodek ve stanici je viditelně v nevyhovujícím stavu. Nachází se zde několik blátivých míst a nejsou zde patrné prvky odvodnění.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního svršku od km 14,657 408 po km 15,398 314 (místo napojení na navazující stavbu Uničov-Libina). Dále bude provedena směrová a výšková úprava v navazujícím oblouku s dosypáním lože po km 15,869 812.</p> <p>U vlečkové koleje P1X vl.č.6220 CARMAN Uničov bude rekonstrukce ukončena v místě styku se stávající výhybkou P1, jež nebude jinak dotčena.</p> <p>Rekonstrukce se týká všech staničních kolejí, kromě ponechávané manipulační koleje č. 8 a části koleje č.6; včetně výhybky č.7 (stávající č.9), u které dojde pouze ke změně polohy stávajícího přestavnicku na opačnou stranu.</p> <p>Ve stanici bude použit svršek 49E1, přechod z tvaru 60E2 od Olomouce bude součástí SO 08-17-01</p> <p>Hlavní staniční kolej je navržena na rychlost 100 km/h, dopravní kolej č.4 je od Šternberku také na rychlost 100 km/h, přes přechod je formálně omezena a dále navržena rychlost 50 km/h, stejně jako v ostatních dopravních kolejích, u manipulačních a vlečkových se počítá s rychlostí 40 km/h.</p> <p>Řešení je oproti studii navrženo pouze s jednou kolejí přes centrální přechod. Centrální přechod je navržen u budovy skladiště a vzdálenost poloostrovního nástupiště od středu VB je cca 100 m.</p> <p>Ve stanici jsou dopravní koleje č. 3, 5 pro nákladní dopravu a koleje č. 1, 2, 4, 4a pro osobní dopravu. Mezi kolejemi č. 1 a 4 je situováno oboustranné nástupiště délky 110 m. Další nástupiště stejné délky je u koleje č. 4a. Ve stanici je tedy navrženo zřízení celkem tří nástupištních hran délky 110 m, výšky 550 mm nad TK Dvě pro křížování vlaků, jedna pro končící a výchozí osobní vlaky směr Olomouc nebo Šumperk.</p> <p>Za tím účelem je navrženo zrušení části koleje č.6 mezi koncem skladiště a šumperským zhlaví. Uvolněný prostor po rušené části koleje č.6 před výpravní budovou je využíván ke zřízení nástupiště. Manipulační kolej č. 6 u rampy je nově ukončená před centrálním přechodem kolejnicovým zarážedlem.</p> <p>Manipulační kolej č. 8 je ponechána ve stávajícím stavu. Kusá kolej č.10 zapojená do šternberského zhlaví je určena pro potřeby SDC.</p>
SO 90-17-01	<p><b>Olomouc - Uničov, výstroj trati</b></p> <p>Stávající prvky výstroje trati budou odstraněny. Pro potřeby rekonstruované trati bude vybudována nová výstroj trati dle předpisu SŽDC D1. V rámci SO 90-17-01 Olomouc – Uničov, výstroj trati budou osazeny rychlostníky, předvěstníky, staničníky, žluté staničníky, hraničníky, sklonovníky, návěst Vlak se blíží k zastávce a návěst Konec nástupiště. Staničníky budou v liché kilometrůželeznobetonové a v sudé kilometrůželeznobetonové. Pro umístění výstroje na trati budou sloužit ocelové sloupky nebo trakční podpěry.</p> <p>Osazení ostatních návěstí např. pro elektrický provoz nebo pro zabezpečovací zařízení je součástí SO a PS, které jejich osazení vyvolávají. Osazení zajišťovacích značek a námezníků je součástí stavebního objektu železničního svršku. Návěstidlo na konci kusé koleje je součástí dodávky zarážedla. <u>Tabule s názvem stanic a zastávek jsou součástí Orientačního systému.</u></p>



## E.1.1.2 Železniční spodek

SO 02-16-01 Olomouc - Bohuňovice, železniční spodek

Stávající stav

Trať je vedena převážně v náspech, jen začátek trati se nachází v úrovni terénu a před Bohuňovicemi je trať vedena v nízkém zářezu.

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

V průběhu průzkumných prací upozornil správce trati na rozpad GPK v úseku v km cca 103,500 - 106,000. Kopanými sondami bylo zjištěno, že v předmětném úseku je místy kolejové lože „zatlačeno“ do hloubky cca 1,50 m pod úložnou plochu pražce. V části problematického úseku (v km cca 104,980 - 105,900) je pata tělesa trvale zavodněna. Na svazích náspu chybí projevy nestability signalizující existenci smykové plochy v zemním tělese. Vrtnými pracemi bylo zjištěno, že v zemním tělese se při jeho bázi nachází organické zeminy (rašelina) ve vrstvě o mocnosti 0,80 - 1,90 m.

Navrhovaný stav

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od km 102,113 po začátek výhybky č.4 v km 109,097 155 žst. Bohuňovice. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanou kolejí bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je traťový úsek rozdělen na kvazihomogenní bloky, které mají navrhované skladby pražcového podloží. Pro tento úsek jsou navrženy čtyři typy pražcového podloží, pro všechny typy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována štěrkodrt frakce 0/32. Štěrkodrt je buď uložena na přehutněnou zemní pláň nebo na zlepšenou zemní pláň nebo doplněná výztužnou geomříží nebo uložena na geobuňky. U mostních objektů a železničních přejezdů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží, pro které je navržena vrstva štěrkodrti uložena na vrstvě štěrkodrti stabilizované cementem, spočívající na přehutněné zemní pláni, výjimku tvoří oblast výměny celého násypového tělesa, kde bude tvořit konstrukční vrstvu pouze vrstva štěrkodrti.

Vzhledem k vyskytujícím se častým poruchám GPK v úseku Olomouc – Bohuňovice, je navrženo od km 103,500 do km 105,900 provést náhradu stávajícího násypového tělesa novým z propustného nenamrzavého materiálu (např. lomový odval) uloženým na konsolidační vrstvě tl. 0,5 m (od km 103,500 do km 104,975) z HDK fr.0/125mm nebo 1,0 m (od km 104,975 do km 105,900) z lomového kamene frakce do 300mm. Z důvodu minimalizace zavodnění stavební jámy budou podél nového tělesa zabírány ocelové štětovnice (po max. 50m úsecích), které budou po realizaci vytaženy.

Od km 106,000 do km 106,577 je nutné vzhledem k požadovaným zdvihům na mostech (zajištění podjezdové výšky a změna konstrukce mostovky) provést rozšíření násypového tělesa žl. spodku (převážně vlevo koleje). Těleso bude provedeno z nenamrzavého a propustného materiálu (vyzískané kolejové lože). Založení přísypu bude provedeno po odstranění stávajících navážek a humózních vrstev a vytvoření svahových stupňů. Příspěv bude proveden na konsolidační vrstvě z lomového kamene o mocnosti min. 0,50m.

	<p>V úsecích, kde se trať nachází na násypu, bude provedena úprava tělesa a zemní pláň svedena na svah násypu. V případě nutného rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění drážní stezky bude rozšíření tělesa provedeno z výzisku ze stávajícího šterkového lože.</p> <p>V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní pláň je navržena v jednostranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod a zpevněný příkop) či vyústěním na svah násypu. Pláň tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání.</p> <p>Traťová kolej převážně stoupá ze směru od žst. Olomouc hl.n. do žst. Bohuňovice. Trať je vedena převážně v náspech, jen začátek trati se nachází v úrovni terénu a před Bohuňovicemi je část trati vedena v mírném zářezu.</p> <p>V zářezích, kde to umožňuje konfigurace, skladba terénu a vzdálenost hranice drážního pozemku jsou navrženy otevřené příkopy. V zářezích, kde by docházelo vzhledem ke konfiguraci terénu k velkým zásahům do stávajících pozemků (případně mimodrážních), jsou primárně navrženy trativody. Trativodní sběrač je navržen i v oblastech železničních přejezdů.</p> <p>Upravované zářezové svahy budou při úpravě delší než 0,5m opatřeny protierozní 3D rohoží se zásypem humózní vrstvou zeminy a osety.</p>
SO 03-16-01	<p><b>Žst. Bohuňovice, železniční spodek</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Hlavní kolej převážně stoupá ve směru staničení. Železniční stanice se nachází v úrovni terénu.</p> <p>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.</p> <p>V navazujících traťových úsecích řešených v rámci stavby není dodržen profil šterkového lože a šířka pláně tělesa železničního spodku a tím i šířka drážní stezky.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od začátku výhybky č.4 v km 109,097 155, kde navazuje na SO 02-16-01 “Olomouc - Bohuňovice, železniční spodek” do začátku výhybky č.1 v km 109,881 285 žst. Bohuňovice, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 04-16-01 “Bohuňovice - Šternberk, železniční spodek”. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanou kolejí bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.</p> <p>Pod všemi rekonstruovanými kolejemi, kde je navržena rekonstrukce žel. spodku, bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.</p> <p>Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je ve stanici navržen jeden typ pražcového podloží, kdy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována šterkodrtí frakce 0/32 tl. 250 uložená na zlepšené zemní pláni tl. 420mm.</p> <p>Pod výhybkami č. 1 a 4 je z důvodu blízkosti železničních přejezdů navržena zesílená konstrukce pražcového podloží, která se skládá z vrstvy šterkodrti (o stejné mocnosti jako v přilehlém úseku) uložené na vrstvě šterkodrti stabilizované cementem, spočívající na přehutněné zemní pláni.</p> <p>V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně pomocí trativodů. Zemní pláň je navržena v jednostranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení. Pláň tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání, výjimečně 3% ve výhybkovém zhlaví.</p>
SO 04-16-01	<p><b>Bohuňovice - Šternberk, železniční spodek</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p>

	<p>Traťová kolej je vedena převážně v mírném až středním náspu, pouze v km 112,980 – 113,870 je vedena v zářezu či v úrovni terénu. V uvedeném zářezu se nachází stávající oboustranné odvodnění ve formě zpevněných příkopů z tvarovek TZZ4, které jsou však ve vyšší úrovni než zemní pláň. V příkopech je v současnosti patrná tekoucí voda i za nedeštivého počasí, jedná se zřejmě o podzemní vodu, která je vytlačována z okolních polí.</p> <p>V traťovém úseku není dodržen profil šterkového lože a šířka pláň tělesa železničního spodku a tím i šířka drážní stezky.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Předmětný traťový úsek začíná na krajní výhybce č.1 žst. Bohuňovice v km 109,881 a končí na krajní výhybce č.14 žst. Šternberk v km 115,329. Rozsah sanace žel. spodku je shodný s rekonstrukcí žel. svršku.</p> <p>S ohledem na zastižené geotechnické poměry jsou navrhovány tři základní typy konstrukcí pražcového podloží dle předpisu SŽDC S4- typ 2, 3 a 6. Kromě základní konstrukce pražcového podloží je u mostních objektů a přejezdů navržena zesílená konstrukce pražcového podloží.</p> <p>Odvodnění žel. spodku je v převážné části rekonstruovaného úseku navržen formou odřezu. Odvodňovací zařízení je navrženo mezi km 109,881 po km 110,049, kde vlevo trati navržen proti směru staničení spádovaný trativod ve sklonu 3,0‰, který pokračuje do předcházejícího SO žst. Bohuňovice.</p> <p>Mezi km 112,980 až 113,870 je trať vedena v zářezu, odvodnění ve sklonu koleje je navrženo formou oboustranných otevřených příkopů (km 112,980-113,348 a 113,780-113,870) a prefabrikovaných příkopových žlabů UCH (km 113,348 – 113,780). Zpevněné příkopy budou v km 112,980 pokračovat protisměru staničení v ose stávajících nezpevněných příkopů pod patou stávajícího drážního tělesa až k propustku v km 112,538, do kterého budou svedeny.</p> <p>Mezi km 115,050 po konec stavebního objektu v km 115,335 je navržen levostranný trativod ve sklonu trati (-5,7‰), který je pokračováním odvodnění z následujícího SO žel. spodku žst. Šternberk. Trativod je vyústěn v km 115,050 vpravo trati do stávajícího nezpevněného příkopu.</p>
SO 05-16-01	<p><b>Žst. Šternberk, železniční spodek</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>V oblasti žst. Šternberk nebyly ve stávajícím stavu geotechnickým průzkumem zachyceny konstrukční vrstvy. Stanice leží v úrovni okolního terénu.</p> <p>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. Dle zákresu stávajících sítí je pouze zanesen zákres kanalizačního potrubí, které v několika místech křížuje kolejiště rekonstruované stanice.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Předmětný traťový úsek začíná na krajní výhybce č.14 žst. Šternberk v km 115,329 a končí na krajní výhybce č.1 žst. Šternberk v km 116,136. Rozsah sanace žel. spodku je shodný s rekonstrukcí žel. svršku.</p> <p>S ohledem na zastižené geotechnické poměry je navržen typ konstrukce pražcového podloží dle předpisu SŽDC S4 - typ 6. V manipulačních kolejích je navržen typ 2 tvořený vrstvou šterkodrti uložené na zemní pláni doplněná o separační geotextílii. Kromě základní konstrukce pražcového podloží je u přejezdů navržena zesílená konstrukce pražcového podloží. Pro konstrukční vrstvy je generelně uvažována šterkodrt frakce 0/32 třídy A.</p> <p>Celá stanice bude odvodněna pomocí trativodů ve sklonu 5,0‰ (lokálně 3‰). V první části stanice na olomouckém zhlaví je trativod situován mezi kolejemi č.1 a 2, trativod je od začátku SO v km 115,329 po 115,682 spádován ve sklonu 5,0‰ proti směru staničení a navazuje na předcházející SO žel. spodku traťového úseku.</p>

	<p>Mezi km 115,682 až 116,010 jsou trativody spádovány střechovitě k novému příčnému sběrači drážní kanalizace (SO 05-27-01) v km 115,732. Kanalizační sběrač bude vyústěn v km 115,732 do stávající retenční nádrže vlevo trati.</p> <p>Od km 116,011 po km 116,136 je trativod spádován po směru staničení k mostnímu objektu v km 116,163, u něhož bude v rámci sousedního SO 06-16-01 vyústěn do stávající vodoteče Sitka.</p>
SO 06-16-01	Šternberk - Újezd u Uničova, železniční spodek
SO 06-16-01.1	Šternberk - Újezd u Uničova, železniční spodek
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Trafová kolej je střídavě vedena v zářezech a na náspech, na jistých částech trati i v úrovni terénu. V traťovém úseku není dodržen profil šterkového lože a šířka pláň tělesa železničního spodku a tím i šířka drážní stezky.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Předmětný traťový úsek začíná v km 116,136 465=0,262 110 na nově navržené krajní výhybce č.1 v žst. Šternberk a končí na krajní výhybce č.2 žst. Újezd u Uničova v km 9,676 456.</p> <p>Rozsah sanace žel. spodku je shodný s rekonstrukcí žel. svršku.</p> <p>S ohledem na zastižené geotechnické poměry jsou navrhovány tři základní typy konstrukcí pražcového podloží dle předpisu SŽDC S4- typ 2.1, 5.1 a 6.1. Kromě základní konstrukce pražcového podloží je u mostních objektů a přejezdů navržena zesílená konstrukce pražcového podloží. Pláň tělesa žel. spodku bude všude skloněná.</p> <p>Odvodnění žel. spodku je v převážné části rekonstruovaného úseku navrženo zpevněnými, či nezpevněnými příkopy a soustavou trativodů, v náspech často pouze skloněním zemní pláň. V místech kde nebylo možné odvodnění navrhnout odvodnění jinak, jsou navrženy odpařovací příkopy, či uzavřené odvodnění (UCH).</p>
SO 06-16-01.2	Šternberk - Újezd u Uničova, zajištění skalního zářezu
	<p>Účelem objektu je realizace technických opatření vedoucích k zajištění bezpečného provozu drážní cesty eliminací možného pádu fragmentů horniny ze skalních svahů železničního zářezu.</p> <p>Navrhovaná technická opatření spočívají v odstranění náletové zeleně s následným očištěním skalních svahů s odstraněním nestabilních částí skalního masivu. Zajištění svahů proběhne pomocí celoplošně kotvené ocelové sítě ocelovými svorníky dl. 3.0m. Projekt dále uvažuje s vybudováním záchytného plotu dl. 54.0m a výšky h=1.5m.</p> <p>Navrhovaná technická opatření nevyžadují napojení na inženýrské sítě ani infrastrukturu. Opatření nemají vliv na vodní hospodářství a neovlivňují hydrologické poměry lokality.</p> <p>Práce budou ve většině případů prováděny horolezeckým způsobem. Danou činnost mohou vykonávat pouze osoby k tomuto účelu proškolené pro práce ve výškách a nad volnou hloubkou.</p> <p>Místem zajištění je oboustranný železniční zářez se skalními svahy v úseku staničení km 4.484 – 4.805 cca 1.1km V od obce Mladějovice. Sklon svahů se pohybuje v intervalu 30 – 90° (průměrně 60°). Svah a zdroje nebezpečí se nacházejí na pozemcích organizace Správa železniční dopravní cesty, s.o.</p> <p>Místo je z hlediska dopravní obslužnosti přístupné po nezpevněné komunikaci z obce Mladějovice nebo po tělese železnice. Riziko pádu fragmentů horniny s následkem vzniklých škod je velmi reálné a pravděpodobné.</p>
SO 06-16-01.3	Šternberk - Újezd u Uničova, úprava oplocení p.č. 2991/1 a 2990

	<p>Oplocení objektu na parc.č. 2990 a 2991/1 je na jihozápadní straně na hranici s drážním pozemkem parc. č. 2985 lemován stávajícím oplocením <math>v \approx 1,8</math> m.</p> <p>Část oplocení v délce cca 45 m bude přemístěna o cca 2 m z důvodu pokládky nových kabelových tras. Přesunutě oplocení se nachází v km 0,696 – km 0,652. Stávající oplocení bude zdemolováno v délce 45 m včetně stávajících základových patek.</p> <p>Nové oplocení bude tvořeno ocelovými sloupky průměru 60 (48) mm s výškou nad úrovní terénu 1,85 m a vyplní z čtyřhranného pletiva <math>v=1,8</math> m. Nové oplocení bude navazovat na stávající část oplocení pozemku.</p>
SO 07-16-01	<p><b>Žst. Újezd u Uničova, železniční spodek</b></p> <p><u>Stávající stav</u> V oblasti žst. Šternberk nebyly ve stávajícím stavu geotechnickým průzkumem zachyceny konstrukční vrstvy. Co se týče stávajícího odvodnění koleje nelze jednoznačně říci, že je odvodněno trativodou, jelikož nejsou nám známy dokumenty vypovídající o jejich existenci a z místního šetření nebyly nalezeny žádné trativodní šachty.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Stavební objekt žel. svršku začíná ve výhybce č.2 žst. Újezd u Uničova v km 9,676 454 a končí ve výhybce č.1 v žst. Újezd u Uničova v km 10,168 558. Rozsah sanace žel. spodku je shodný s rekonstrukcí žel. svršku.</p> <p>S ohledem na zastížené geotechnické poměry je v celém úseku navržen pouze jeden základní typ konstrukce pražcového podloží dle předpisu SŽDC S4- typ 3.1. Kromě základní konstrukce pražcového podloží je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží, která je navržena pod celou výhybkou č. 2, mostním objektem a přejezdem. Plán tělesa žel. spodku je navržena skloněná.</p> <p>Žel. Újezd u Uničova je odvodněna soustavou trativodů.</p>
SO 08-16-01	<p><b>Újezd u Uničova - Uničov, železniční spodek</b></p> <p><u>Stávající stav</u> Traťová kolej je střídavě vedena v zářezech a na náspech, na jistých částech trati i v úrovni terénu. V traťovém úseku není dodržen profil šterkového lože a šířka pláň tělesa železničního spodku a tím i šířka drážní stezky.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Předmětný traťový úsek začíná na krajní výhybce č.1 v žst. Újezd u Uničova v km 10,168 558 a končí před krajní výhybkou č.12 žst. Uničov v km 14,657 408. Rozsah sanace žel. spodku je shodný s rekonstrukcí žel. svršku.</p> <p>S ohledem na zastížené geotechnické poměry jsou v úseku navrženy pouze dva základní typy konstrukce pražcového podloží dle předpisu SŽDC S4- typ 2.1, 3.1 a 6.1. Kromě základní konstrukce pražcového podloží je u mostních objektů a přejezdů navržena zesílená konstrukce pražcového podloží. Plán tělesa žel. spodku je navržena skloněná.</p> <p>Odvodnění žel. spodku je v převážné části rekonstruovaného úseku navrženo zpevněnými, či nezpevněnými příkopy, v náspech často pouze skloněním zemní pláň s vyústěním na svah. V místech kde nebylo možné odvodnění navrhnout odvodnění jinak, jsou navrženy odpařovací příkopy, či uzavřené odvodnění (UCH1).</p>
SO 09-16-01	<p><b>Žst. Uničov, železniční spodek</b></p> <p>Stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního spodku od km 14,657 408 po km 15,398 314 (místo napojení na navazující stavbu Uničov-Libina).</p> <p>Plán tělesa žel. spodku bude všude skloněná, ve všech kolejích je navržena KPP 6.1, tloušťka konstrukční vrstvy ze šterkodrti 0/32 je navržena 250 mm, pod ní zlepšená zemní pláň směr. pojivy o mocnosti 420 mm.</p> <p>Navrhované odvodnění svádí vodu pomocí trativodního systému zaústěného z části do propustku v ev.km 15,358 a z části (šternberské zhlaví) do odpařovacího</p>



	<p>příkopu vpravo kolejiště, který má ale navržený 10cm nade dnem přepad také do propustku (přes část svodného systému). Část vlečkové koleje bude mít plášť vústěnou do stáv. příkopu.</p> <p>Minimální sklon 3‰ je navržen v nejdelších trativodních a svodných větvích (včetně některých příčných svodů) z důvodu dosažení nejvyšší možné hladiny vyústění do propustku (velmi špatné odtokové poměry, výška stojaté vody v propustku).</p>
SO 90-34-01	Olomouc - Uničov, kácení zeleně a náhradní výsadba
SO 90-34-01.1	Olomouc - Uničov, kácení zeleně a náhradní výsadba (část Olomouc - UNEX, přípojka TNS Uničov)
SO 90-34-01.2	Olomouc - Uničov, kácení zeleně a náhradní výsadba (část UNEX - Uničov)
	<p>Na základě provedeného terénního průzkumu a požadavků jednotlivých zpracovatelů SO a PS byly vyhodnoceny všechny dřeviny nacházející se v záboru stavby a těch které do něj zasahují.</p> <p>V dotčeném území jsou dřeviny zastoupeny běžnými listnatými druhy – javor klen (<i>Acer pseudoplatanus</i>), jasan ztepilý (<i>Fraxinus excelsior</i>), topol (<i>Populus</i>) a zvláště různými druhy rodu slivoň (<i>Prunus</i>). V keřovém patře se vyskytují zejména bez černý (<i>Sambucus nigra</i>), trnka obecná (<i>Prunus spinosa</i>) či hloh jednosemenný (<i>Crataegus monogyna</i>).</p> <p>Pro objekt SO 90-34-01.1 bylo zaznamenáno 800 stromů a 411 zapojených porostů dřevin o celkové ploše 103 365 m<sup>2</sup>.</p> <p>V rámci SO 90-34-01.2 bylo zaznamenáno 33 stromů a 68 zapojených porostů dřevin zaujímajících plochu 8 498 m<sup>2</sup>.</p> <p>Náhradní výsadby se řídí platnými právními předpisy. Podrobněji viz příslušných objekt.</p>

### E.1.2 Nástupiště

SO 02-16-02	Zast. Hlušovice, nástupiště
	<p>V zastávce Hlušovice bude sneseno stávající nástupiště, přístupové komunikace a zábradlí a bude zřízeno nové nástupiště, které se nachází vlevo koleje na náspu a opěrné stěně. Hrana nástupiště bude zvýšena oproti stávajícímu stavu vzhledem k jejímu umístění nad TK a zdvihu kolejnice oproti stávajícímu stavu. Nová nástupní hrana délky 90,0m bude zřízena ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje s výškou 0,55m nad temenem kolejnice. Konstrukce nástupní hrany bude z nástupištních bloků L s rozšířenou nástupní hranou H. Z druhé strany se nachází svah, proto je nástupiště ohraničeno zábradlím. K přístupu na nástupiště bude sloužit nový přístupový chodník vedený téměř ve stávající stopě. Přístupová cesta se oddělí od budovy opěrnou stěnou a vede pouze na nástupiště. Vedle začátku přístupového chodníku bude osazen přístřešek pro kola.</p>
SO 03-16-02	Žst. Bohuňovice, nástupiště
	<p>V rámci tohoto stavebního objektu budou snesena stávající nástupiště a přístupové komunikace na ně v žst. Bohuňovice a bude zřízeno jedno vnější nástupiště s nástupní hranou u koleje č.3 a poloostrovní nástupiště s nástupní hranou u koleje č.1 s přístupem pomocí přechodu přes kolej č.3. Přechod bude zřízen pomocí celopryžových přechodových panelů. Na stávající komunikaci bude vytvořeno místo pro přecházení. Chodník navazuje na stávající chodník vedoucí podél komunikace k výpravní budově. Nástupiště u koleje č.3 bude přístupno také pomocí schodů a chodníku v místě u výpravní budovy a stojanu na kola. Nové poloostrovní nástupiště s nástupní hranou délky 110,0m bude zřízeno ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje. Nové vnější nástupiště s nástupní hranou délky 105,0m bude zřízeno ve vzdálenosti 1,68m od osy přilehlé koleje. Obě nástupní hrany mají výšku 0,55m nad TK.</p>



SO 04-16-02	<b>Zast. Štarnov, nástupiště</b> <p>Stávající nástupiště v zastávce Štarnov bude sneseno a zřízeno v nové poloze. Nová poloha se nachází vpravo koleje před mostním objektem v evid. km 111,696. Nová nástupní hrana délky 90,0m bude zřízena ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje s výškou 0,55m nad temenem kolejnice. Konstrukce nástupní hrany bude z nástupištních bloků L s rozšířenou nástupní hranou H. Z druhé strany nástupiště se nachází svah, proto je nástupiště ohraničeno zábradlím. K přístupu na nástupiště bude sloužit přístupový bezbariérový chodník a schodiště vyrovnávající výškový rozdíl mezi chodníkem pod mostem a novou polohou nástupiště na náspu</p>
SO 05-16-02	<b>Žst. Šternberk, nástupiště</b> <p>V rámci tohoto stavebního objektu budou snesena stávající nástupiště a přístupové komunikace na ně v žst. Šternberk a bude zřízeno jedno vnější nástupiště s nástupní hranou u koleje č.3 a poloostrovní nástupiště s nástupní hranou u koleje č.1 s přístupem pomocí přechodu přes kolej č.3. Přechod bude zřízen pomocí celopryžových přechodových panelů. Přístupy na nástupiště navazují na zastřešenou zpevněnou plochu před výpravní budovou. Z pod zastřešené části budou vytvořeny dva další přístupy vedoucích na nenástupní hranu nástupiště 1. Nové nástupní hrany délky 110,0m budou zřízeny ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje s výškou 0,55m nad TK. V rámci tohoto stavebního objektu dojde k úpravě severního přednádražního prostoru. Pro zajištění přepravy cestujících v době výstavby budou, na základě požadavků plynoucích ze stavebních postupů, zřízena mezi kolejemi č.1 a 2 a kolejemi č.2 a 4 provizorní sypaná nástupiště délky 90,0m. Tato nástupiště budou po stavbě snesena.</p>
SO 06-16-02	<b>Zast. Babice u Šternberka, nástupiště</b> <p>V rámci tohoto stavebního objektu bude sneseno stávající nástupiště a přístupové komunikace na zastávce Babice u Šternberka a bude zřízeno nové nástupiště, které se nachází vlevo koleje. Nová nástupní hrana délky 90,0m bude zřízena ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje s výškou 0,55m nad temenem kolejnice. K přístupu na nástupiště bude sloužit nový přístupový chodník a schodiště z plochy navazující na stávající komunikaci. Od komunikace bude prostor nástupišť oddělen dvěma ocelovými sloupky, bránící vjezd do prostoru nástupišť a kolejišť.</p>
SO 06-16-03	<b>Zast. Mladějovice, nástupiště</b> <p>V rámci tohoto stavebního objektu bude sneseno stávající nástupiště a přístupové komunikace na zastávce Mladějovice a bude zřízeno nové nástupiště, které se nachází vlevo koleje. Nová nástupní hrana délky 90,0m bude zřízena ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje s výškou 0,55m nad temenem kolejnice. K přístupu na nástupiště bude sloužit nový přístupový chodník navazující na stávající chodník vedoucí od obce. Nástupiště se nachází na náspu a většina jeho délky je tvořena monolitickou opěrnou zdí se zábradlím dl. 72 m.</p>
SO 07-16-02	<b>Žst. Újezd u Uničova, nástupiště</b> <p>V rámci tohoto stavebního objektu budou snesena stávající nástupiště a přístupové komunikace na ně v žst. Újezd u Uničova a budou zřízena dvě vnější nástupiště s nástupní hranou u koleje č.3 a u koleje č.1. přístupná od přejezdu P4216. Nové nástupní hrany délky 110,0m budou zřízeny ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje s výškou 0,55m nad TK. Nástupiště 1 je přístupno pomocí schodišť a přístupových chodníků z obou čel nástupiště a navazuje na přilehlé komunikace. Nástupiště 2 je přístupno v jeho začátku pomocí přístupového chodníku a schodiště a dále pak v jeho konci pomocí přístupového chodníku, který navazuje na stávající komunikaci, která sloužila pro přístup ke stanici ve stávajícím stavu.</p>
SO 08-16-02	<b>Zast. Uničov, nástupiště</b>

	V rámci tohoto stavebního objektu bude sneseno stávající nástupiště a přístupové komunikace na zastávce Uničov a bude zřízeno nové nástupiště, které se nachází vpravo koleje. Nová nástupní hrana délky 110,0m bude zřízena ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje s výškou 0,55m nad temenem kolejnice. K přístupu na nástupiště bude sloužit nový přístupový chodník navazující na konec nástupiště z čela a přechod přes vlečkovou kolej (UNEX). Chodník navazuje na plochu stávajícího parkoviště.
SO 09-16-02	<b>Žst. Uničov, nástupiště</b>
	V rámci tohoto stavebního objektu budou snesena stávající nástupiště a přístupové komunikace v žst. Uničov a bude zřízeno jedno vnější nástupiště š. 3 m s nástupní hranou u koleje č.4a a oboustranné poloostrovní nástupiště š. 6,16 m (zúžené v jazyku) s nástupními hranami u kolejí č.1 a 4. Nové nástupní hrany délky 110 m budou zřízeny ve vzdálenosti 1,67m (nást. 2) a 1,68m (nást. 1) od osy přilehlé koleje s výškou 550 mm nad TK. Nástupiště 1 je přístupno pomocí přístupového chodníku z čela nástupiště vedoucí podél výpravní budovy (navázání na stáv. zpevněnou plochu pod přístřeškem budovy), který navazuje na chodník ke stáv. parkovišti. Nástupiště 2 je přístupné přes centrální přechod přes kolej č.4.

### E.1.3 Železniční přejezdy

SO 02-17-02	<b>Olomouc - Bohuňovice, žel. přejezd P4199 v ev. km 102,539</b>
	<u><b>Stávající stav</b></u> Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 102,539 (č. přejezdu P4199) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní komunikaci II/448 s názvem „U Podjezdu“ ve městě Olomouci. Vozovka je provedena s živичným (asfaltobetonovým) krytem. Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 8,0m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivním signálem. Úhel křížení s pozemní komunikací je 75°. Stávající traťová rychlost je 90km/h. Přejezd se nachází na trati v kruhové části směrového oblouku s poloměrem 1920m. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živичné vrstvy z asfaltového betonu, které jsou dotaženy až ke krajním kolejnicím, mezi kterými jsou použity celopryžové přejezdové panely vnitřní. Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZP – žebrové / pružné na dřevěných pražcích s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm. V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází křižovatka s ulicí Edisonovou, která je vedena jako jednosměrná od přejezdu jižním směrem. Východně se nachází jednokolejná tramvajová trať, vedoucí po ulici U Podjezdu a Edisonově. Podél komunikace je vlevo veden chodník. Vlevo od trati je široký od 2,0 do 2,5m. Vpravo je široký 2,0m a je oddělen od komunikace zeleným pásem šířky cca 0,9m. Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje. Přejezd není v současné době odvodněn. <u><b>Navržené řešení</b></u> Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů. Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 8,0m. Nároží křižovatky bude upraveno z důvodu zachování jednotné šířky komunikace za přejezdem a z důvodu zkrácení vzdálenosti mezi jednotlivými chodníky v místě pro přecházení. Vjezdy k nemovitostem budou od vozovky odděleny sníženým obrubníkem v betonovém loži. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

	<p>Stávající chodník bude v rámci stavebních úprav posunut k vozovce (zelený pás mezi chodníkem a vozovkou bude v bezprostřední blízkosti přejezdu zrušen). Šířka navržených chodníků bude sjednocena na hodnotu 2,15m s ohledem na stávající stav. Chodník po pravé straně komunikace (vedoucí podél ulice Edisonově) bude ukončen v upraveném nároží křižovatky takovým způsobem, aby bylo možné využít navržené místo pro přecházení.</p> <p>Oproti předchozímu stupni PD byla upravena GPK. Nově se přejezd nachází v oblasti směrového oblouku koleje bez převýšení.</p> <p>Přejezd bude odvodněn podélným a příčným spádem povrchu vozovky. Vpravo ve směru staničení koleje je navrženo liniový odvodňovací prvek, který bude napojen do kanalizace. Plán je odvodněna prostřednictvím podélných trativodů, které jsou napojeny buď do stávajících vpustí nebo jsou napojeny na stávající trativody.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k záměně značky A30 za A29. Na návěstech A 31b za přejezdem (160m) budou doplněny značky A29.</p>
SO 02-17-03	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. přejezd P4200 v ev. km 102,828</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 102,828 (č. přejezdu P4200) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní komunikaci s názvem „Sladovní“ ve městě Olomouci. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Stávající šířka zpevněné plochy komunikace má v místě přejezdu hodnotu 4,5m.</p> <p>Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivním signálem. Úhel křížení s pozemní komunikací je 55°. Stávající traťová rychlost je 90km/h. Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé.</p> <p>Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, která se nachází i mezi kolejnicemi. Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZT – žebrové / tuhé na dřevěných pražcích s rozdělením 674mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází účelová komunikace, vedoucí podél koleje severním směrem. K napojení této komunikace na stávající stav dochází cca ve vzdálenosti 6m od osy koleje. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku a proto není nutné dodržet požadavek na vzdálenost křižovatky od přejezdu (min. 12,5m od osy koleje).</p> <p>Přejezd není v současné době odvodněn.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Komunikace je navržena s šířkou zpevněné plochy 5,0m a nezpevněnými krajnicemi. Za přejezdem se nachází směrový oblouk s poloměrem 300m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.</p> <p>Kolej vede v místě přejezdu nepřevýšena. Vzhledem k výškovému vedení komunikace není navrženo odvodnění přejezdu. Voda bude svedena podélným a příčným sklonem do volného terénu.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na komunikaci budou nově umístěny dopravní značky A31c a A29 na společném sloupku. Vlevo od koleje bude návěst umístěna v nároží křižovatky s ulicí Sibiřskou a bude doplněna nápisem „45m“. Vpravo od koleje bude návěst umístěna v blízkosti stávajícího oplocení a bude doplněna nápisem „70m“.</p>
SO 02-17-04	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. přejezd P4201 v ev. km 103,854</p> <p><u>Stávající stav</u></p>

	<p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 103,854 (č. přejezdu P4201) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí polní komunikaci ve městě Olomouci. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Stávající šířka zpevněné plochy komunikace má v místě přejezdu hodnotu od 2,7 do 3,0m.</p> <p>Přejezd je v současné době zabezpečen pouze výstražným křížem. Úhel křížení s pozemní komunikací je 80° (komunikace je v místě přejezdu značně zalomená). Stávající traťová rychlost je 70km/h. Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří železobetonová zádlážbová konstrukce z panelů LP – A a LP – B. Železniční svršek je tv. S49 s upevněním RT – rozponové / tuhé na betonových prazcích s rozdělením 674mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Železniční přejezd se nachází severně od města Olomouce na polní cestě zpřístupňující přilehlou zahrádkářskou oblast. Trať je vedena v nízkém násypu, který ovlivňuje délku navržených stavebních úprav. Komunikace navazující na železniční přejezd se jeví spíše nezpevněného charakteru (vyježděné cesty v poli). Přejezd není v současné době odvodněn.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Komunikace je navržena v kategorii P4/30 s šířkou zpevněné plochy 3,0m.</p> <p>Komunikace je vedena ve směrové přímé a na stávající stav se napojuje směrovým obloukem o poloměru 70m. Vzhledem k minimálním výškovým obloukům a použití vnějších přejezdových panelů bude niveleta komunikace lokálně zvýšena o cca 0,50m.</p> <p>Navržená niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu a je navržena s ohledem na předpokládaný výskyt vozidel na přejezdu (nepředpokládá se výskyt autobusů, rozměrných nákladních vozidel a závěsových souprav).</p> <p>Srážková voda bude svedena podélným a příčným sklonem do volného terénu a proto není nutno přejezd odvodňovat.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.</p>
SO 02-17-05	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. přejezd P4202 v ev. km 104,324</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 104,324 (č. přejezdu P4202) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí polní komunikaci mezi místními částmi Chválkovice a Černovír ve městě Olomouci. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Stávající šířka zpevněné plochy komunikace má v místě přejezdu hodnotu 3,5m.</p> <p>Přejezd je v současné době zabezpečen pouze výstražným křížem. Úhel křížení s pozemní komunikací je 70° (komunikace je v místě přejezdu značně zalomená). Stávající traťová rychlost je 70km/h. Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří železobetonová zádlážbová konstrukce z panelů LP – A a LP – B. Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZT – žebrové / tuhé na dřevěných prazcích s rozdělením 611mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Železniční přejezd se nachází severně od města Olomouce na polní cestě propojující jednotlivé místní části města. Komunikace je značně využívána cyklisty. Za přejezdem se na komunikaci vyskytuje výhybna sloužící pro míjení vozidel. Přejezd není v současné době odvodněn.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p>

	<p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Komunikace je navržena v kategorii P4,5/30 s šířkou zpevněné plochy 3,5m. Před železničním přejezdem je na komunikaci navržen směrový oblouk s poloměrem 250m.</p> <p>Vzhledem ke stávajícímu vedení komunikace na násypu a částečnému zvýšení nivelety bude nutné upravit samotné těleso násypu. Rozšíření tělesa bude provedeno prostřednictvím řádně hutněných svahových stupňů. Stávající propustek bude posunut jižním směrem.</p> <p>Navržená niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem do volného terénu a proto není nutno přejezd odvodňovat.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31c před přejezdem (80 m) budou doplněny značky A29.</p>
SO 02-17-06	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. přejezd P4203 v ev. km 108,462</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 108,462 (č. přejezdu P4203) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní komunikaci III/4469a s názvem „Trusovická“ v obci Bohuňovice. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Stávající šířka zpevněné plochy komunikace má v místě přejezdu hodnotu od 5,7 do 6,5m.</p> <p>Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor a bez pozitivního signálu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 75°. Stávající traťová rychlost je 80km/h. Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé.</p> <p>Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří pryžová konstrukce Strail na dřevěných pralcích. Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZT – žebrové / tuhé na dřevěných pralcích s rozdělením 611mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Podél komunikace vede po pravé straně chodník šířky 2,0m, který je v oblasti přejezdu zalomen a obchází návěstidlo zabezpečovacího zařízení. Podél levé strany komunikace se nachází nezpevněná krajnice. Před přejezdem se nachází po levé straně vyústění společné komunikace pro chodce a cyklisty. Za přejezdem vpravo se na komunikaci napojuje účelová komunikace, která je od osy koleje vzdálena 10,2m. Nejedná se o křižovatku a proto není nutné splnit požadavek na vzdálenost křižovatky od koleje (min. 12,5m od osy koleje).</p> <p>Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje.</p> <p>Přejezd není v současné době odvodněn.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy vozovky je navržena s hodnotou 6,0m. Vpravo od komunikace je navržen chodník šířky 2,0m. Vlevo je navržena nezpevněná krajnice š. 0,50m. Vozovka je z asfaltového betonu.</p> <p>Stávající chodník bude v místě zalomení u stávajícího výstražníku posunut k vozovce.</p> <p>Vzhledem k navrženému převýšení koleje (84mm) a výškovému vedení bude nutno komunikaci upravit na větší délce. Srážková voda bude svedena podélným a příčným sklonem vozovky do volného terénu nebo do stávajících uličních vpustí. Plán je odvodněna prostřednictvím podélných trativodů do kanalizace nebo příčným sklonem do volného terénu.</p> <p>Těleso pozemní komunikace bude rozšířeno prostřednictvím řádně hutněných svahových stupňů.</p>



	Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k výměně značek A30 za A29.
SO 02-17-07	Olomouc - Bohuňovice, žel. přejezd P4204 v ev. km 109,085
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 109,085 (č. přejezdu P4204) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní komunikaci III/44610 s názvy „Loděnická“ a „6. května“ v obci Bohuňovice. Vozovka je provedena s dlážděným krytem. Stávající šířka zpevněné plochy komunikace má v místě přejezdu hodnotu cca 6,0m.</p> <p>Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závory a s pozitivním signálem. Úhel křížení s pozemní komunikací je 75°. Stávající traťová rychlost je 70km/h. Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé.</p> <p>Přejezdovou konstrukci na vozovce pryžová konstrukce. Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZT – žebrové / tuhé na dřevěných pralcích s rozdělením 611mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>V blízkosti přejezdu se na komunikaci napojují další místní komunikace. Jedná se v podstatě o 2 průsečné křižovatky, mezi kterými je vedena trať. Křižovatky v současné době nevyhovují normě ČSN 73 6380 na minimální vzdálenost křižovatek od přejezdu (min. 12,5m od osy koleje). Povrch těchto komunikací je tvořen z asfaltových (živičných) krytů a z krytu dlážděného. Komunikace před přejezdem vlevo je vedena jako zóna 30 se zakázaným průjezdem. Komunikace je v místě železničního přejezdu vybavena oboustranným chodníkem šířky 1,5m.</p> <p>Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje.</p> <p>Přejezd není v současné době odvodněn.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 6,0m. Podél komunikace je navržen oboustranný chodník s šířkou 2,0m. Vozovka je navržena z dlážděného krytu.</p> <p>Vzhledem k navrženému převýšení koleje (40mm) a výškovému vedení komunikace bude nutno upravit i 2 křižovatky, které se nacházejí z obou stran v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu.</p> <p>Srážková voda bude odvedena podélným a příčným spádem komunikace do nově navržených nebo stávajících uličních vpustí. Pláň bude odvodněna prostřednictvím podélných trativodů.</p> <p>Vozovky připojujících se místních komunikací budou provedeny ze stejných materiálů jako v současné době (dlážděné a živičné krty).</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Nad výstražníky (ve směru jízdy před přejezdem) budou osazeny svislé dopravní značky B 24b, které budou uchyceny na samostatném výložníku a osazeny takovým způsobem, aby značka byla umístěna nad výstražným křížem zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu. Tato úprava bude provedena z obou stran přejezdu. Touto úpravou bude zakázáno odbočení vlevo za přejezdem (vzhledem k nedostatečné vzdálenosti křižovatek od přejezdu).</p>
SO 04-17-02	Bohuňovice - Šternberk, žel. přejezd P4205 v ev. km 109,886
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 109,886 (č. přejezdu P4205) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní polní komunikaci u Bohuňovic. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.</p>



	<p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 4,3m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor bez pozitivního signálu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 70°. Stávající traťová rychlost je 70km/h.</p> <p>Přejezd se nachází na v přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živичné vrstvy z asfaltového betonu, které jsou dotaženy až ke krajním kolejnicím, mezi kterými je též živичný kryt.</p> <p>Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZP – žebrové / pružné na dřevěných prazcích s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Podél žel. trati je v blízkosti přejezdu vedena cyklostezka křížící komunikaci ve vzdálenosti cca 10,3m</p> <p>Správcem komunikace je obec Bohuňovice.</p> <p>Přejezd není v současné době odvodněn.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je vedená v oblasti železničního přejezdu ve směrové přímé a za přejezdem se napojuje na stávající stav směrovým obloukem o poloměru 100m.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 4,5m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.</p> <p>Vzhledem ke změně nivelety v místě napojení cyklostezky bude úprava zahrnovat navázání cyklostezky na komunikaci. Materiálově bude provedena v dlažbě za použití varovných pásů.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31c před přejezdem (80 m) budou doplněny značky A29.</p>
SO 04-17-03	Bohuňovice - Šternberk, žel. přejezd P4206 v ev. km 110,537 - zrušení
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 110,537 (č. přejezdu P4206) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní polní komunikaci mezi Bohuňovicemi a Šternovem. Vozovka je provedena s živичným (asfaltobetonovým) krytem, částečně ale i šterkovým.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 3,5m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor bez pozitivního signálu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 70°. Stávající traťová rychlost je 90km/h.</p> <p>Přejezd se nachází v přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živичné vrstvy z asfaltového betonu, které jsou dotaženy až ke krajním kolejnicím, mezi kterými jsou použity betonové panely vnitřní.</p> <p>Železniční svršek je tv. S49 s upevněním RT – rozporové / tuhé na betonových prazcích s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Podél žel. trati je v blízkosti přejezdu vedena cyklostezka křížící komunikaci ve vzdálenosti cca 21m.</p> <p>Správcem komunikace je obec Šternov.</p> <p>Přejezd není v současné době odvodněn.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezd je projektem navržen ke zrušení. V rámci stavby dojde k odstranění stávající přejezdové asfaltové konstrukce a zaslepení příjezdové komunikace z obou stran. Pro zaslepení se zde umístí železobetonové zábrany zvýrazněny žlutočernými pruhy Z9.</p>
SO 05-17-02	Žst. Šternberk, žel. přejezd P4207 v ev. km 115,490
	<u>Stávající stav</u>

	<p>Stávající dvoukolejný železniční přejezd v ev. km 115,490 (č. přejezdu P4207) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní komunikaci III/44427 s názvem „Lhotská“ v obci Šternberk. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 7,5m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami s pozitivním signálem. Úhel křížení s pozemní komunikací je 75°. Stávající traťová rychlost je 70km/h.</p> <p>Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, které jsou dotaženy až ke krajním kolejnicím, mezi kterými je též živičný kryt.</p> <p>Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZP – žebrové / pružné na dřevěných pražcích s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází dvě křižovatky místních ulic U Dráhy s místními obsluhnými silnicemi. Hranice křižovatek se nacházejí více jak 10m za přejezdovou konstrukcí.</p> <p>Podél komunikace je veden chodník šířky 1,5m z betonové dlažby.</p> <p>Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje.</p> <p>Přejezd je v současné době odvodněn pásovou vpustí.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 7,5m.</p> <p>Stávající chodník bude v rámci stavebních úprav rozšířen na 2,0m a bude osazen varovnými a signálními pásy před závorami.</p> <p>Vzhledem k navrženému převýšení koleje (19mm) a výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Je navržen liniový odvodňovací žlab s šířkou, který bude zaústěn do blízké příkopy.</p> <p>Vzhledem k plánovanému záměru města Šternberk, který uvažuje s vybudováním cyklostezky a jejím převedením přes záměrem rekonstruovanou železniční trať, je v rámci tohoto SO navržen cyklistický přejezd v odsunuté poloze od komunikace (samostatná trasa). Její šířka je navržena s hodnotou 2,50m.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení bude ponecháno.</p>
SO 05-17-03	<p><b>Žst. Šternberk, žel. přejezd P4208 v ev. km 116,142</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 116,142 (č. přejezdu P4208) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní komunikaci s názvem „Pískoviště“ v obci Šternberk. Vozovka je provedena žulovým dlážděným krytem a živičným (asfaltobetonovým) krytem.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 6,0m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivním signálem. Úhel křížení s pozemní komunikací je 90°. Stávající traťová rychlost je 70km/h.</p> <p>Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, které jsou dotaženy až ke krajním kolejnicím, mezi kterými je též živičný kryt.</p> <p>Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZP – žebrové / pružné na dřevěných pražcích s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází železniční most v ev. km 116,163.</p> <p>Podél komunikace je vlevo veden chodník šířky 2,0m s betonové dlažby.</p> <p>Správcem komunikace je TS Šternberk.</p> <p>Přejezd není v současné době odvodněn.</p>

	<p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrovém oblouku o poloměru 150m. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou cca 6,0m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.</p> <p>Stávající chodník bude v rámci stavebních úprav rozšířen na 2,0m a bude osazen varovnými a signálními pásy před závorami.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (80 m) dojde k záměně značky A30 za A29.</p>
SO 06-17-02	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. přejezd P4212 v ev. km 2,362</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 2,362 (č. přejezdu P4212) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí místní úřelovou komunikaci u obce Babice. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 3,5m, délka úpravy bude cca 44m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor bez pozitivního signálu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 90°. Stávající traťová rychlost je 90km/h.</p> <p>Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, které jsou dotaženy až ke krajním kolejnicím, mezi kterými jsou použity betonové přejezdové panely vnitřní.</p> <p>Železniční svršek je tv. S49 s upevněním RT – rozponové / tuhé na dřevěných pralcích s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>V bezprostřední blízkosti přejezdu je ukončená cyklostezka šířky 3,0m.</p> <p>Správcem komunikace je obec Babice.</p> <p>Přejezd je v současné době odvodněn betonovým žlabem šířky 0,5m.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrovém oblouku (R=250 m). Šířka zpevněné plochy mezi nezpevněnými krajnicemi (2 x 0,50 m) je navržena na hodnotou 3,50 m.</p> <p>Vzhledem k navržené niveletě koleje a výškovému vedení komunikace je nutno navrhnout náhradu za stávající demolovaný podélný žlab. Srážková voda bude odvedena podélným a příčným sklonem vozovky do levostranné šterbinového žlabu, který bude v rámci nově vybudován.</p> <p>Vzhledem k tomu, že v rámci stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 2,632 trati Šternberk – Hanušovice včetně“ došlo k rekonstrukci zabezpečovacího zařízení, kdy jeho levá strana vyhovuje i rekonstrukci přejezdu v této stavbě dojde pouze k novému umístění výstražníků na pravé straně vozovky. Bude použito 1 ks výstražníku a 1 ks výstražníku se závorou.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Budou doplněny návěsti A31c před přejezdem (80 m) se značkou A29. Zbylé stávající svislé dopravní značení bude zachováno.</p> <p>Dále dojde na upravovaném povrchu vozovky k obnově stávající optické brzdy V18.</p>
SO 06-17-03	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. přejezd P4213 v ev. km 3,244</p> <p><u>Stávající stav</u></p>

	<p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 3,244 (č. přejezdu P4213) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí komunikaci III/4451 u obce Babice. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 5,5m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivním signálem. Úhel křížení s pozemní komunikací je 85°. Stávající traťová rychlost je 90km/h.</p> <p>Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, které jsou dotaženy až ke krajním kolejnicím, mezi kterými jsou použity celopryžové přejezdové panely vnitřní.</p> <p>Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZP – žebrové / tuhé na dřevěných prážkách s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje.</p> <p>Přejezd není v současné době odvodněn.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrovém oblouku (R=90 m). Šířka zpevněné plochy mezi nezpevněnými krajnicemi je navržena na hodnotu 5,50 m.</p> <p>Vzhledem k navržené niveletě koleje a výškovému vedení komunikace není nutno navrhovat nové odvodnění komunikace. Srážková voda bude odvedena podélným a příčným sklonem vozovky do levostranného příkopu, který bude v rámci objektu pročištěn a prohlouben z důvodu rekonstrukce propustku SO 06-19-10.</p> <p>Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami přes celou vozovku. 2x výstražník se celými závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k záměně značky A30 za A29. Zbýlé stávající svislé dopravní značení bude zachováno.</p>
SO 06-17-04	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. přejezd P4214 v ev. km 5,842</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 5,842 (č. přejezdu P4214) se nachází na regionální trati Olomouc – Šumperk, který převádí silnici III/44421 směrem do obce Řídeč u žel. zastávky Mladějovice. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 5,30 m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor bez pozitivního signálu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 85°. Stávající traťová rychlost je 90km/h.</p> <p>Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, která se nachází i mezi kolejnicemi.</p> <p>Železniční svršek je tv. T-T 49.99 s upevněním RT – rozpojivé/tuhé na dřevěných prážkách s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází žel. zastávka Mladějovice, a asfaltová plocha sloužící jako nákladiště. Vstup na nástupiště je proveden chodníkem z bet. panelů od žel. přejezdu. Před čekárnou je vybudována zpevněná plocha sloužící jako chodník a autobusová zastávka „Mladějovice, žel. st.“ Před nedávnem byl vybudován chodník podél pravé strany vozovky chodník spojující obytnou část obce s žel. zastávkou.</p> <p>Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje.</p>

	<p>Přejezd není v současné době odvodněn. Podél silnice se na levé straně nachází stávající vodoteč „Zlatá Kačena“. V těsné blízkosti přejezdu se nachází propustek ev. km 5,833, který bude stavbou přebudován.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrovém oblouku (<math>R=250</math> m) a částečně v přechodnici. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 5,60 m. Nároží vjezdu na „nákladiště“ bude upraveno z důvodu zachování jednotné šířky komunikace za přejezdem, a aby byla zachována bezpečná vzdálenost od přejezdu. Na jihozápadní straně přejezdu (před čekárnou) dojde k vybudování dlážděného chodníku, který bude sloužit jako přístup k nástupišti žel. zastávky „Mladějovice“ a rovně k přístupu na autobusovou zastávku „Mladějovice, žel. st.“. Šířka navržených chodníků bude sjednocena na hodnotu 2,00 m s ohledem na stávající stav.</p> <p>Vzhledem k navržené niveletě koleje a výškovému vedení komunikace není nutno navrhovat nové odvodnění komunikace.</p> <p>Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závory přes půlku vozovky. 4x výstražník s polovičními závory. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k záměně značky A30 za A29. Na výjezdu z nákladiště bude nově umístěna P4 (Dej přednost v jízdě). Zbylé stávající dopravní značení bude zachováno.</p>
SO 06-17-05	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. přejezd P4215 v ev. km 8,650</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 8,650 (č. přejezdu P4215) se nachází na regionální trati Olomouc – Šumperk, který převádí polní cestu směrem od obce Rybníček k dalšímu polnostem. Vozovka je provedena jako nezpevněná s uježděným kamenivem.</p> <p>Stávající šířka nezpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 3,50 m. Přejezd je v současné době zabezpečen pouze výstražnými kříži se značkou P6 (Stop, dej přednost v jízdě). Úhel křížení s pozemní komunikací je 70°. Stávající traťová rychlost je 80 km/h.</p> <p>Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří nezpevněné uježděné kamenivo a z vnější strany koleje jsou uloženy železobetonové panely a mezi kolejnicemi jsou uloženy rovněž železobetonové panely.</p> <p>Železniční svršek je tv. T-T 49.99 s upevněním RT – rozpojivé/tuhé na betonových pražcích SB3/4 s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Správcem komunikace je obec Újezd u Uničova.</p> <p>Přejezd není v současné době odvodněn. Podél silnice se na pravé straně nachází stávající příkop, který podchází trať propustkem.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrovém oblouku (<math>R=200</math> m). Šířka zpevněné části vozovky je navržena na hodnotou 4,50 m. Nezpevněná krajnice je navržena š. 0,5 m.</p> <p>Niveleta koleje má v místě přejezdu hodnotou -2,84 ‰. Niveleta komunikace je v místě přejezdu navržena s hodnotou ve sklonu 5,92% (kolej je navržena z převýšením <math>D=85</math> mm) a na stávající stav se napojuje prostřednictvím vhodně volených výškových oblouků</p>



	<p>Z důvodu zachování šířkového uspořádání i za přejezdem na jižní straně. Zde dojde k částečné obnově povrchu.</p> <p>Vzhledem k navržené niveletě koleje a výškovému vedení komunikace není nutno navrhovat nové odvodnění vozovky.</p> <p>Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami přes celou vozovku. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí nového zabezpečovacího zařízení. Zbylé stávající dopravní značení bude zachováno.</p>
SO 07-17-02	<p><b>Žst. Újezd u Uničova, žel. přejezd P4216 v ev. km 9,852</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající dvoukolejný železniční přejezd v ev. km 9,852 (č. přejezdu P4216) se nachází na regionální trati Olomouc – Šumperk ve zhlaví žel. výhybny Újezd u Uničova, který převádí silnici III/44419 směrem od obce Dlouhá Loučka obce Újezd u Uničova. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 5,95 m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor bez pozitivního signálu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 65°. Stávající traťová rychlost je 90km/h.</p> <p>Přejezd se nachází na trati v obou kolejích ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, která se nachází i mezi kolejnicemi.</p> <p>Železniční svršek je tv. T-T 49.99 s upevněním ZP – žebrové/pružné na dřevěných pražcích s rozdělením 611 mm. Rozchod koleje 1435 mm.</p> <p>V blízkosti přejezdu je umístěna žel. zastávka „Újezd u Uničova“ a autobusová zastávka „Újezd, žel. st.“ umístěná na obratišti. Přístup na nástupiště je proveden vyšlapanými cestičkami. Silnice je v šířkové kategorii S6,5/50. Po obou stranách přejezdu jsou na silnici napojeny další komunikace. Na jižní straně vlevo je zde výjezd z obratiště autobusové zastávky a na severní straně je zde zaústěno nákladíště. Obě dvě komunikace jsou blíže než 10 m od hranice nebezpečného pásma koleje.</p> <p>Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 6,00 m. Nároží vjezdu na „nákladíště“ bude upraveno z důvodu zachování jednotné šířky komunikace za přejezdem, a aby byla zachována bezpečná vzdálenost od přejezdu. Na jižní straně přejezdu (výjezd s autobusového obratiště) dojde k úpravě tohoto výjezdu. Podél pravé strany přejezdové komunikace bude vybudován dlážděný chodník, který bude sloužit jako přístup k nástupišti žel. zastávky „Újezd u Uničova“ a rovněž k přístupu na autobusovou zastávku „Újezd, žel. st.“. V prostoru autobusového obratiště a nově budované rampy pro přístup na nástupiště dojde k vytvoření zpevněné plochy pro pohyb chodců a obsluhu úschovny kol. Šířka navržených chodníků bude sjednocena na hodnotu 2,00 m. Nový chodník překoná přejezd a přivede lidi k levostrannému nástupišti, k nově budovaným záchodům a dále k obsluze nově budované technologické budovy. Podél budovy je navržen chodník š. max 1,50 m.</p> <p>Vzhledem k navržené niveletě koleje a výškovému vedení komunikace není nutno navrhovat nové odvodnění komunikace.</p> <p>Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami přes půlku vozovky. 4x výstražník s polovičními závorami. Svislé dopravní značení A 32a je</p>



	<p>součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k záměně značky A30 za A29. Na výjezdu z nákladiště bude nově umístěna 2x Z11g (červený směrový sloupek), označující výjezd z místa mimo pozemní komunikaci. Dále dojde k rozmístění 2x P2 (hlavní pozemní komunikace). Zbýlé stávající svislé dopravní značení bude zachováno. Dále dojde k obnově stávajícího vodorovného dopravního značení.</p>
SO 08-17-02	<p><b>Újezd u Uničova - Uničov, žel. přejezd P4217 v ev. km 10,427 - zrušení</b></p> <p><u>Stávající stav</u> Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 10,427 (č. přejezdu P4217) se nachází na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí polní cestu směrem od obce Újezd k dalším polnostem a obci Haukovice. Vozovka je provedena jako nezpevněná s uježděným kamenivem. Stávající šířka nezpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 2,85 m. Přejezd je v současné době zabezpečen pouze výstražnými kříži se značkou P6 (Stop, dej přednost v jízdě). Úhel křížení s pozemní komunikací je 80°. Stávající traťová rychlost je 90 km/h. Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří nezpevněné uježděné kamenivo a z vnější a vnitřní strany koleje je proveden asfaltový povrch. Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZT – žebrové/tuhé na betonových pražcích SB6 s rozdělením 674,5 mm. Rozchod koleje 1435mm. Správcem komunikace je obec Újezd u Uničova. Vlastník parcel pod vozovkou je ČR, Státní pozemkový úřad. Přejezd není v současné době odvodněn. Podél silnice se na pravé straně nachází stávající příkop, který podchází trať propustkem.</p> <p><u>Navržené řešení</u> Přejezd je projektem navržen ke zrušení. V rámci stavby dojde k odstranění stávající přejezdové asfaltové konstrukce a zaslepení příjezdové komunikace z obou stran. Pro zaslepení se zde umístí železobetonové zábrany zvýrazněny žlutočernými pruhy Z9.</p>
SO 08-17-03	<p><b>Újezd u Uničova - Uničov, žel. přejezd P4218 v ev. km 10,760</b></p> <p><u>Stávající stav</u> Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 10,760 (č. přejezdu P4218) se nachází na regionální trati Olomouc – Šumperk, který převádí polní cestu směrem od obce Újezd k dalším polnostem a k silnicím III/44419 a III/44417. Vozovka je provedena jako nezpevněná s uježděným kamenivem. Stávající šířka nezpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 4,10 m. Přejezd je v současné době zabezpečen pouze výstražnými kříži se značkou P6 (Stop, dej přednost v jízdě). Úhel křížení s pozemní komunikací je 60°. Stávající traťová rychlost je 90 km/h. Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří nezpevněné uježděné kamenivo a z vnější a vnitřní strany koleje je vysypáno kamenivo frakce 32/63. Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZT – žebrové/tuhé na betonových pražcích SB6 s rozdělením 674,5 mm. Rozchod koleje 1435 mm. Správcem komunikace je obec Újezd u Uničova. Vlastník parcel pod vozovkou je ČR, Státní pozemkový úřad. Přejezd není v současné době odvodněn. Podél silnice se na pravé straně nachází stávající příkop, který podchází trať propustkem.</p> <p><u>Navržené řešení</u> Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p>

	<p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrovém oblouku o poloměru <math>R=50\text{m}</math>. Šířka zpevněné plochy je navržena s hodnotou 3,20 m. Šířka nezpevněné krajnice je zde zvolena 0,5 m.</p> <p>Na severní straně koleje je umístěna stávající styková křižovatka dvou účelových komunikací. Vzdálenost křižovatky od nezabezpečeného pásma přejezdu se v tomto případě nedá dodržet. Přejezd je ve všech kvadrantech stísněn mezi pozemky, které dle katastru nemovitostí nemají svého vlastníka. Z tohoto důvodu jsou pro účely územního rozhodnutí pro stavbu nedostupné. (Není koho žádat o souhlas s případnou stavbou.) V průběhu projektové činnosti byla oslovena obec Újezd s žádostí o zrušení přejezdu. Obec však přejezd vnímá jako „páteřní“ tzn., že trvá na jeho zachování. Z těchto důvodů se přejezd musí opravit pouze na pozemcích známých vlastníků a nelze zde uvažovat s přeložkou „křižovatky“ polních cest.</p> <p>Vzhledem k plánovaným pozemkovým úpravám v blízkosti přejezdu bylo rozhodnuto HlSem stavby, že se bude sledovat varianty opravy komunikace vzhledem k nově budovaným kolejím a směrové přeložky polních cest v místě křižovatek u přejezdu nebudou do stavebního objektu zařazeny. Tvary přeložek byli předány zpracovateli pozemkových úprav.</p> <p>Vzhledem k navržené niveletě koleje a výškovému vedení komunikace není nutno navrhovat nové odvodnění komunikace.</p> <p>Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami přes půlku vozovky. 4x výstražník s polovičními závorami. Vzhledem k tomu, že přejezd je umístěn mimo zastavěné území a jedná se o polní cesty žádné další svislé dopravní značení nebude budováno.</p>
SO 08-17-04	<p><b>Újezd u Uničova - Uničov, žel. přejezd P4219 v ev. km 11,791</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 11,791 (č. přejezdu P4219) se nachází v extravilánu na celostátní trati Olomouc – Šumperk, který převádí silnici III/44417 směrem od Uničova do obce Huzova. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 4,75 m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor s pozitivním signálem. Úhel křížení s pozemní komunikací je <math>50^\circ</math>. Stávající traťová rychlost je 90km/h.</p> <p>Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, a mezi kolejnicemi jsou použity pryžové vnitřní panely.</p> <p>Železniční svršek je tv. S 49 s upevněním ZT – žebrové/tuhé na dřevěných pražcích s rozdělením 674 mm. Rozchod koleje 1435 mm.</p> <p>Na pravé straně přejezdu je na silnici vyústěna polní cesta vedoucí od přejezdu v ev. km 10.760 (P4218).</p> <p>Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy vozovky mezi nezpevněnými krajnicemi (0,75 m) je cca 5,50 m. Nároží výjezdu polní cesty bude upraveno z důvodu zachování jednotné šířky komunikace za přejezdem, a aby byla zachována bezpečná vzdálenost od přejezdu.</p> <p>Vzhledem k navržené niveletě koleje a výškovému vedení komunikace není nutno navrhovat nové odvodnění komunikace.</p>

	<p>Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorymi přes půlku vozovky. 4x výstražník s polovičními závorymi. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k záměně značky A30 za A29. Zbylé stávající svislé dopravní značení bude zachováno. Dále dojde k obnově stávajícího vodorovného dopravního značení a nově se vyznačí V5 „STOP čáry“ před přejezdem.</p>
SO 08-17-05	<p>Újezd u Uničova - Uničov, žel. přejezd P4220 v ev. km 13,187</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 13,187 (č. přejezdu P4220) se nachází na regionální trati Olomouc – Šumperk, který převádí vozovku do výrobního areálu UNEX a k žel. zastávce „Uničov zastávka“. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 6.85 m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor bez pozitivního signálu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 40°. Stávající traťová rychlost je 90km/h.</p> <p>Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, a mezi kolejnicemi jsou použity pryžové vnitřní panely.</p> <p>Železniční svršek je tv. T-T 49.99 s upevněním ZT – žebrové/tuhé na betonových pražcích SB8 s rozdělením 600 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Přejezd se nachází ve směrovém „esíčku“, šířka vozovky je 6,5 m. Z levé strany těsně k vozovce přiléhá chodník. Před přejezdem proti směru staničení koleje je soukromá vlečka. Celkově pravá strana od koleje je dopravně dost neutěšená. (Množství komunikací se sbíhá v jednom bodě, autobusová zastávka, velké parkoviště).</p> <p>Správcem komunikace je město Uničov a část leží na pozemcích patřící společnosti UNEX a.s..</p> <p>Přejezd je v současné době odvodněn pásovou vpustí umístěným na severní straně koleje. Vzhledem ke zvýšení nivelety koleje na přejezdu z důvodu nutnosti zdvihu na blízkém mostě., tato vpust bude v rámci stavby odstraněna a nahrazeno novou pásovou vpustí.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena v přechodnici směrového oblouku (R=40 m). Šířka zpevněné plochy mezi obrubou na pravé straně vozovky a nezpevněné krajnice na levé straně vozovky je navržena na hodnotou 6,75 m. Po pravé straně vozovky je navržena úprava stávajícího chodníku proměnlivé šířky (2,00 až 2,50 m). Pro zachování vzdálenosti křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu dojde k úpravě vjezdu do „Slepičárny“. Chodník bude vyústěn místem pro přecházení k severnímu parkovišti.</p> <p>U přejezdu je ve směru, od výrobního areálu UNEX a.s., na pravé straně koleje, ve vzdálenosti cca 7,70 m osazena podélná pásová vpust složená ze tří žlabových těles z polymerického betonu a jednou vpustí.</p> <p>Odvodňovací žlab je navržen z jednoho bloku (délky 2 m), bez volných částí a bez lepené spáry, s průřezem tvaru V a dvěma řadami vtokových otvorů o průřezu 800 cm<sup>2</sup>/m. Světlá šířka je 300 mm (stavební šířka 400 mm). Žlaby jsou vyrobeny z polymerického betonu odolného vůči mrazu a posypovým solím, s třídou zatížení až F900 a opatřeny bezpečnostní SF drážkou pro vodotěsné utěsnění spojů. Díky monolitické konstrukci jsou odolné dynamickému zatížení a vandalismu, navíc dvě</p>

	<p>řady odtokových otvorů jsou schopny zachytit větší množství dešťové vody (zvláště ze značně sklonité vozovky).</p> <p>Kontrolovat a čistit žlaby je možno skrze revizní díly a vpusti s kalovým košem, opatřené za tímto účelem odnímatelným litinovým roštem s bezšroubovou aretací.</p> <p>Celková délka žlabu bude tedy 6,75 m. Žlab bude na povrchu obložen dvojřádkem ze žulových kostek 160/160 mm uložených do bet. lože C 30/37, a celý žlab bude obetonován betonem C 30/37 XF2 a uložen do štěrkového lože fr. 31.5/63 tl. min. 0,15 m.</p> <p>Voda ze žlabu bude odvedena do vpusti 750 mm. Rozměry vpusti šířka 0,75, výšky 0,625 m. Tato vpust je složena z několika částí, je zde horní díl vpusti s litinovou mříží (š. 0,40 m), dolní díl s integrovaným těsněním odtoku (š.=0,52 m, v= 0,715 m), kalový koš s adaptérem pro jeho uchycení.</p> <p>Odvedení vody z vpusti je provedeno PP potrubím DN 300 mm dl. s vnitřní hladkou stěnou opatřeno 2 ks kolen pro změnu směru (45 °). Potrubí bude zaústěno do stávající kanalizace vedoucí pod komunikací. Do stávající šachty se provede jádrový vývrt pro zaústění svodného potrubí. Tento otvor bude zatěsněn. Obsyp potrubí bude proveden ze štěrku fr. 16/32 mm. Celková délka potrubí je 6,00 m.</p> <p>Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami přes půlku vozovky. 4x výstražník s polovičními závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěsti A31a před přejezdem (240 m) ve směru od sil. II/444 dojde k záměně značky A30 za A29. V rámci stavby dojde k osazení dvou nových značek A31c + A29 v směru do výjezdu z areálu Unex a na výjezd z parkoviště. Dále před přejezdem dojde k umístění značek IP 25 a + b „zóna zákazu stání mimo vyhrazená parkoviště“. Kvůli dodržení minimální vzdálenosti křižovatek od nebezpečného pásma přejezdu dojde ke úpravám vjezdu do nyní opuštěného areálu „Slepičáren“. Tento vjezd bude upraven, tak aby zalepil i vyústění výjezdu z horního a spodního parkoviště. Bude osazen zvýšený obrubník a plocha původního vjezdu bude osázena travním semenem. Z důvodu této úpravy již není možná přímá obsluha tohoto vjezdu auty delšími jak 10 m. (Nedostatek prostoru pro stočení delšího vozidla). Tento zákaz odbočení bude vyznačen svislou dopravní značkou B24b + E9 (10m). Na výjezdu bude tento zákaz vyznačen B24a+E9 (10 m). Pro zvýraznění přednosti v jízdě bude před přejezdem z obou stran umístěna P2+E2b (s vyznačením tvaru křižovatky). Přednosti v jízdě budou vyznačeny osazením nových P4-</p> <p>Zbylé stávající dopravní značení bude zachováno.</p> <p>Dále dojde k obnově stávajícího vodorovného dopravního značení a nově se vyznačí V5 „STOP čáry“ před přejezdem. A vyznačení jízdních pruhů a vodicích proužků.</p>
SO 08-17-06	Újezd u Uničova - Uničov, žel. přejezd P4221 v ev. km 14,675
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající jednokolejný železniční přejezd v ev. km 14,675 (č. přejezdu P4221) se nachází na regionální trati Olomouc – Šumperk, který převádí silnici II/446 směrem od Olomouce do Šumperka. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem v silničních obrubách.</p> <p>Stávající šířka zpevněné plochy komunikace je v místě přejezdu 8.90 m. Přejezd je v současné době zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor bez pozitivního signálu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 85°. Stávající traťová rychlost je 40km/h.</p> <p>Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé. Přejezdovou konstrukci na vozovce tvoří živičné vrstvy z asfaltového betonu, a mezi kolejnicemi jsou použity konstrukce je železobetonová zádlážbová z bet. panelů LP – A a LP – B.</p>

	<p>Železniční svršek je tv. S49 s upevněním ZP – žebrové/pružné na betonových pražcích SB6 s rozdělením 674 mm. Rozchod koleje 1435mm.</p> <p>Po pravé straně sil. II/446 je vedena společná stezka pro chodce a cyklisty š. 2,8 m a po levé straně je souběžný chodník š. 1.8. V obou případech jsou od plochy dlážděné a odděleny zelným pásem. Přes kolej je uložena po obou stranách vozovky gumo – kovová konstrukce.</p> <p>Správcem komunikace je Správa silnic Olomouckého kraje.</p> <p>Přejezd je v současné době odvodněn pouze podélným a příčným spádem vozovky.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.</p> <p>Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrové přímé. Komunikace je vedena jako silnice II. třídy s označením II/446 a v blízkosti přejezdu je navržena na šířku 9,0 m mezi obrubami s návazností na stávající stav v rozsahu vyplývajícím z podélného profilu. Vlevo těsně ke komunikaci navazuje chodník š. 2,0 m a vpravo je navržen zelený pás š. 2,25 m (pro umístění závor zabezpečovacího zařízení) a následuje společná stezka pro chodce a cyklisty š. 3,0 m.</p> <p>Vzhledem k tomu, že komunikace má z obou stran podélný sklon směrem od přejezdu, nebude nutné umístění podélných pásových vpustí. Odvodnění bude provedeno pomocí podélných a příčných sklonů vozovky do stávajících uličních vpustí. Tyto vpusti jsou ve stávajícím stavu zaústěny do blízké kanalizace.</p> <p>Svislé dopravní značení A 32a je součástí ZZ. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k záměně značky A30 za A29. Dále dojde na komunikaci připojující se za přejezdem k záměně P4 za P6.</p> <p>Vodorovné dopravní značení bude obnoveno dle stávajícího vodorovného značení.</p>
--	---

E.1.4 Mosty, propustky a zdi	
SO 02-19-01	Olomouc - Bohuňovice, žel. propustek v ev. km 103,811
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi Olomoucí a obcí Hlušovice. Katastrální území obce Chválkovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 70 km/h. Propustek je z roku 1963 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosnou konstrukci propustku tvoří 2 RT roury průměru 125mm. Rozpětí NK 1,42m. Šířka propustku je 7,36m a výška propustku je 2,31m. Propustek má na vtoku i výtoku betonová čela s kolmými betonovými křídly.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Stávající propustek (2x RT trouba DN 1250mm) nevyhovuje na traťovou třídu D4, proto byla navržena přestavba na trubicí propustek DN1400 dle hydrotechnického výpočtu. Na vtoku i výtoku bude šikmé vyústění, pod kterým bude zesílený základ pod šikmou a navazující troubou. Kolem šikmých vyústění bude provedeno odláždění z lomového kamene do betonu.</p> <p>Propustek kříží kolej pod úhlem 70,98° z důvodu plynulého napojení na koryto občasného vodního toku, který má výhledově odvodňovat podstatně větší území než v současném stavu. Výška přesypávky mezi horním povrchem trouby a spodní plochu pražce je přes 1 m. Výška přesypávky tedy eliminuje negativní vliv šikmého křížení. Rub propustku bude opatřen izolačním nátěrem ALP + 2x AN a ochrannou vrstvou z geotextilie o plošné hmotnosti 500 g/m<sup>2</sup>.</p>
SO 02-19-02	Olomouc - Bohuňovice, žel. propustek v ev. km 104,318



	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi Olomoucí a obcí Hlušovice u žel. přejezdu ev.km 104,324. Katastrální území obce Chválkovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 70km/h. Propustek je z roku 1957 a slouží jako inundační propust. Jedná se o trubní propustek z TZR trub průměru 800mm s rovnoběžnými čely.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že stávající propustek nevyhovuje pro traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h, je navržena demolice objektu a výstavba nového. Nový propustek je navržen jako ŽB prefabrikovaný rámový, Propustek je na základě hydrotechnického výpočtu navržen se světlou šířkou 1,5m a světlou výškou 1,2m, propustek bude s krajními šikmými díly, které jsou z důvodu dodatečného řezání prefabrikátů chráněny ŽB monolitickou římsou. Šířka propustku bude 6,59m. VMP 3,0. Podélný sklon je 2,0%. Vtok a výtok bude odlážděn lomovým kamenem.</p>
SO 02-19-03	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. propustek v ev. km 104,340 - zrušení</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi Olomoucí a obcí Hlušovice u železničního přejezdu. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 70 km/h. Rok výstavby propustku je asi 1925. Nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba, na vtoku a výtoku jsou šachty hl. cca 2.0m. Světlá šířka otvoru je 0.9m, volná výška cca 1.5m. Uvnitř propustku je vedena ocelová roura průměru cca 0.3m. Potrubí vedoucí propustkem je ve vlastnictví MORAVSKÉ VODÁRENSKÉ, a.s. Společnost požaduje zachovat do budoucna potrubí jako chráničku.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Propustek bude zrušen ubouráním klenby do hloubky 1,2m pod TK a bude provedena demolice šachet, opěry propustku budou ponechány, potrubí bude zachováno a ochráněno obetonováním, propustek bude zasypan.</p>
SO 02-19-04	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. most v ev. km 106,262</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi žst. Olomouc a zast. Hlušovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Most je z roku 1908- nosná konstrukce, rekonstrukce mostu proběhla v roce 1979. Spodní stavba z r. 1908. Most slouží pro přemostění silnice III. třídy. Nosná konstrukce mostu je ocelová, trémová, nýtovaná, plnostěnné nosníky bez mostovky. Konstrukce je kolmá, uložená na železobetonových prazích a kamenné spodní stavbě. Křídla jsou vydutá svahová, kamenná. Výška hlavních nosníků je 600 mm. Rozpětí NK je 6,28 m, světlost 5,6 m. Světlá výška je 3,3 m.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Z důvodu nevyhovující přechodnosti bude stávající OK nahrazena novou nosnou konstrukcí, která je navržena jako monolitický betonový polorám. U nového návrhu je světlá výška (3,9 m dle stávající nivelety komunikace), světlá šířka (6,5 m). Křídla budou šikmá betonová, římsa mostu i křídla budou osazeny novým zábradlím. MPP na mostě bude 3,0m + rezerva. Odvodnění rubu mostu bude vyvedeno za křídla do svahů násypového tělesa.</p>
SO 02-19-05	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. most v ev. km 106,462</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází v obci Hlušovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Most je z roku 1908- nosná konstrukce, spodní stavba z 1957 a slouží pro přemostění silnice III. třídy, která spojuje Hlušovice a Dolany. Nosná konstrukce mostu je ocelová, nýtovaná, plnostěnné nosníky bez mostovky. Konstrukce je kolmá, uložená na železobetonových prazích a betonové spodní stavbě. Výška hlavních nosníků je 396 mm. Rozpětí NK je 4,3 m, světlost 3,8 m. Světlá výška je 3,1 m. Most má šikmá betonová křídla. Hodnocení správce je K2, S2.</p>



	<p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Z důvodu nevyhovující stávající nosné konstrukce mostu (ocelová, nýtovaná, prvková) je navržen nový kolmý monolitický rám. Most má světlost 4,85m a volnou výšku 3,22m a průjezdní profil 4,2 x 3,0m.</p> <p>Šířkové uspořádání na mostě respektuje VMP 3.0, šterkové lože je uzavřené. Železobetonový rám bude založen plošně, základy stávajících opěr budou v místě založení nové konstrukce odstraněny v plném rozsahu. Hloubka založení cca 1,46 m pod terénem umožňuje mírné zahroubení budoucí komunikace. Samotná konstrukce je prostá náběhů v rámových rozích. Tloušťka horní příčle uprostřed rozpětí je 450 mm, tl. stěn je 400 mm a tl. spodní příčle 450 mm. Na rám navazují krátká rovnoběžná integrovaná křídla, jejich horní povrch sleduje sklon drážní stezky. Dilatace římsy je navržena ve třetinách délky vodorovné části římsy a v místech lomu sklonu římsy do sklonu drážní stezky. Na římsách je navrženo zábradlí v celé délce mostu.</p> <p>Křídla jsou řešena jako šikmá tížná. Kolem křídel bude odlážděn svah v pruzích širokých 1,0m. Na mostě je navržena celoplošná izolace z NAIP s tvrdou ochranou na vodorovných površích a měkkou na stěnách. Izolace je dále navržena i uvnitř rámu pod komunikací. Rubová drenáž bude provedena s vyústěním na svazích, které bude odlážděno, pod odlážděním bude provedena vsakovací jáma vyplněná šterkem.</p> <p>Dlážděná komunikace bude před přestavbou rozebrána, až k hranicím drážního pozemku a po dokončení přestavby bude nahrazena novou skladbou komunikace s asfaltovým povrchem. Odvodnění komunikace bude dořešeno v rámci výkresů opravy komunikace, voda bude odvedena do příkopu, který ústí do silničního propustku. Tento příkop bude reprofilován.</p> <p>Po dokončení výstavby mostu a opravy komunikace bude na most osazena značka upozorňující na sníženou podjezdnou výšku a na čelní plochu horní příčle budou zhotoveny reflexní žlutočerné pruhy.</p>
SO 02-19-06	Olomouc - Bohuňovice, žel. most v ev. km 107,400
	<p>Objekt se nachází mezi obcemi Hlušovice a Bohuňovice. Trať je v přímé, stávající rychlost je v tomto úseku 90 km/h. V blízkosti mostu nevede žádná komunikace. Most je z roku 1908 a slouží pro převedení Dolanského potoka. Stávající nosná konstrukce mostu je ocelová, nýtovaná, plnostěnné nosníky bez mostovky. Konstrukce je kolmá, uložená na kamenné spodní stavbě. Rozpětí NK je 4,3 m, světlost 3,5 m. Výška mostu je 2,73 m. Most má kolmá i krátká rovnoběžná kamenná křídla. Hodnocení správce je K3/S2.</p> <p>Stávající ocelová nosná konstrukce i spodní stavba budou odstraněny z důvodu zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h, pro kterou není tento typ konstrukce použitelný.</p> <p>Nosnou konstrukci tvoří ŽB polorám s rovnoběžnými zavěšenými křídly založený na velkopřůměrových pilotách.</p> <p>Světlost nového mostu bude pro navýšení průtočného profilu zvětšena z 3.5 m na 7.0 m. Tímto je dosaženo minimální rezervy hladiny Q100 od spodní hrany nosné konstrukce, a bude splněn požadavek čl. 12.2.6 a 12.2.9 ČSN 73 6201.</p>
SO 02-19-07	Olomouc - Bohuňovice, žel. propustek v ev. km 107,490 - zrušení
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nacházel mezi obcemi Hlušovice a Bohuňovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Původní propustek z roku 1870 byl klenbový, kamenný. Tato klenba byla v roce 1977 zasypána. V současné době se v místě propustku vyskytují pouze rozvaliny. Hodnocení správce je 99.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p>

	<p>Je navrženo očištění svahů náspu od zbylých částí propustku. Kopanou sondou bude ověřeno, zda při předchozí demolici byla klenba vyplněná materiálem. V případě, že prostor nebyl vyplněn provede se náprava a prostor se vyplní hubeným betonem.</p>
SO 02-19-08	<p><b>Olomouc - Bohuňovice, žel. most v ev. km 108,512</b></p> <p>Objekt se nachází v obci Bohuňovice. Trať je z částí v přímé a z částí v přechodnici, stávající rychlost je v tomto úseku 80 km/h. Most slouží pro převedení cyklostezky a Trusovického potoka. Most je dvoupolový, složen je ze dvou téměř totožných prostě uložených ocelových konstrukcí. Nosný systém tvoří dvojice nýtovaných ocelových I nosníků výšky 1,36 m, na kterých jsou uloženy mostnice. Rozpětí konstrukcí je 2x 12,1 m. Světlost 11,30 a 11,32 m. Volná výška pod mostem je nad cyklostezkou 2,32 m. Ložiska jsou ocelová. Nosná konstrukce je z roku 1892. Olomoucká opěra je původní kamenná, z roku 1892. Mezilehlý pilíř je kamenný, z roku 1892 a sanován v roce 1957 injektáží. Jeho úložný práh je železobetonový, taktéž z roku 1957. Šumperská opěra je z roku 1941 a je betonová. Křídla obou opěr jsou šikmá. Založení je plošné. Hodnocení správce je K1/S2.</p> <p>Tato konstrukce není pro navrhovanou rychlost 150 km/h v novém stavu dále použitelná. Je navrhováno její zrušení a nahrazení novým mostem včetně spodní stavby. Návrh přemostění trusovického potoka a cyklostezky na rozdíl od DUR uvažuje jenom s jedním mostním polem. Po dohodě s investorem a obcí Bohuňovice bude šumperská opěra i cyklostezka přiblížena k potoku o cca 6.9 m. Nosnou konstrukci tohoto mostu tvoří deska ze zabetonovaných svařovaných nosníků o rozpětí 18.4 m a výšky 1.05 m. Uložení desky je kolmé na ozubech. Opěry jsou železobetonové rozepřené deskou, založení je hlubinné, na jedné řadě velkopřůměrových pilot DN 1200 mm. Ocelové nosníky jsou navrženy s mírným výškovým zaoblením. Podélný sklon horního povrchu NK je střechovitý se sklony 2.5%. V příčném řezu je nosná konstrukce navržena s krátkými konzolami. Křídla mostu jsou rovnoběžná zavěšená, horní povrch říms sleduje sklon přechodové oblasti.</p> <p>Vyšší stavební výška nosné konstrukce zapříčiňuje nutnost zahloubení cyklostezky pod mostem o cca 30 cm. Směrová úprava cyklostezky má cca 50 m. Přesun cyklostezky a zkrácení mostu dále vyvolává přeložku plynovodu STL v stávajícím mostním otvoru.</p>
SO 02-19-09	<p><b>Olomouc - Bohuňovice, žel. most v ev. km 108,591</b></p> <p>Objekt se nachází v obci Bohuňovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 80 km/h. Most slouží pro převedení polní cesty. Most je jednootvorový. Nosnou konstrukci tvoří dvojice nýtovaných ocelových I nosníků výšky 0,37 m, na kterých jsou uloženy mostnice. Stavební výška mostu je cca 0.655 m. Rozpětí konstrukce je 5,13 m, světlost 3.83 m. Volná výška pod mostem je cca 3.18 m. Nosná konstrukce je z roku 1908. Spodní stavba je betonová, z roku 1942. Křídla jsou šikmá. Založení je plošné. Hodnocení správce je K2/S2.</p> <p>Stávající ocelová nosná konstrukce mostu měla být dle DUR vyměněna za železobetonovou desku a betonové opěry sanovány. Kvůli zjištěné nízké kvalitě betonu opěr bylo v tomto stupni PD od této koncepce upuštěno a nový návrh uvažuje s výstavbou monolitického uzavřeného rámu. Jeho světlost 5.5 m respektuje šířku plánované komunikace obce Bohuňovice, v případě volné výšky dojde k mírnému zlepšení – řádově v mm. Šířkové uspořádání na mostě respektuje VMP 3.0, šterkové lože je uzavřené. Železobetonový rám bude založen plošně na podkladní desce tl. 250 mm. Hloubka založení cca 1.03 m pod terénem umožňuje mírné zahloubení budoucí</p>

	<p>komunikace. Samotná konstrukce je prostá náběhů v rámových rozích, tl. horní příčle uprostřed rozpětí je 480 mm, tl. stěn a spodní příčle 500 mm. Křídla jsou rovnoběžná zavěšená, jejich horní povrch sleduje sklon drážní stezky. Rubové odvodnění bude vyvedeno na terén a následně do vsakovacích jímek.</p>
SO 02-19-10	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. most v n. km 108,951</p> <p><u>Stávající stav</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u> Dle územního plánu a požadavků obce Bohuňovice je navržen nový most, který zajistí přístup do nově plánované části obce. Most je navržen tak, aby přemostil komunikaci s šířkou pruhů 2 x 2,75m a chodník + cyklostezku šířky 2,25m. Dále obec požaduje podjezdnou výšku 4m, zejména z důvodu zajištění přístupu hasičů. Za tímto účelem byl proveden zdvih koleje v maximální možné míře. I tak požadavek podjezdné výšky 4,0m nelze bez komplexního výškového přeřešení přilehlých komunikací a přístupů k okolním domům splnit. Bylo tedy navrženo most stavebně připravit pro budoucí nebo souběžný investiční záměr obce tak, že založení mostu bude provedeno v úrovni umožňující budoucí zhotovení komunikace s podjezdnou výškou 4m. V případě, že obec neprovede výstavbu komunikace souběžně, bude most částečně zasypán a podjezdná výška mostu bude upravena na 2,9m, tak aby cyklostezka pod mostem plynule navázala na přilehlé komunikace.</p> <p>Byl tedy navržen nový most kolmý s nosnou konstrukcí tl. 750mm se zabetonovanými nosníky HEB 550 s kolmou světlostí 9,80 m. Opěry jsou navrženy železobetonové tl. 1400mm, založení plošné. Křídla jsou navržena rovnoběžná, integrovaná do opěr (zavěšená). Štěrkové lože je uzavřené. Sklon říms křídel zajišťuje přechod drážní stezky z otevřeného na uzavřené lože. Dilatace říms je navržena ve třetinách rozpětí NK, na rozhraní NK a rovnoběžných křídel a v polovině délky křídel. Most je navržen na VMP 3,0 + rezerva 125 mm. Zábradlí na římsách je navrženo v celé délce mostu.</p> <p>Na mostě je navržena celoplošná izolace z NAIP s tvrdou ochranou na vodorovných površích a měkkou na stěnách. Podél stěn bude uložena kamenná rovnánina.</p> <p>Na základě podkladů od projektanta místní komunikace byl navržen způsob odvodnění mostu. Odvodnění bude svedeno do příkopu odvodňujícího nově navrhovanou komunikaci, z příkopu dále voda poteče do zasakovacího/odpařovacího poldru. V návaznosti na systém odvodnění byla u levého křídla olomoucké opěry navržena opěrná konstrukce zachycující patu svahového kuzele, tak aby bylo možné realizovat odvodňovací příkop.</p>
SO 02-19-11	<p>Olomouc - Bohuňovice, žel. most v ev. km 108,991 - zrušení</p> <p><u>Stávající stav</u> Objekt se nachází v obci Bohuňovice. Trať je v přechodnici, rychlost je v tomto úseku 70 km/h. Most je z roku 1870. Nosná konstrukce mostu je kamenná klenba uložená na kamenných opěrách se šikmými kamennými křídly. Spodní stavba je založena pravděpodobně na kamenných základových pásech. Světlost klenby je 3,4m. Světla výška je 2,3 m ve vrcholu klenby, délka mostu je 11,80. Hodnocení správce je 2/2. Vzdálenost zábradlí od osy koleje je 2,2m vlevo a 2,4-2,5m vpravo. Pod mostem, pod povrchem cyklostezky se nachází jednotná kanalizace obce Bohuňovice. Jedná se o plastovou korugovanou troubu DN800 zhotovenou roku 2003. Dále byla v nedávné minulosti (po roce 2013) provedena injektáž kamenné klenby mostu a stávající nebezpečná komunikace byla nahrazena maloformátovou betonovou dlažbou. Dokumentace úprav z roku 1969 a po roce 2013 nejsou k dispozici.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p>

	Most bude zrušen a nahrazen mostem v ev. km 108,951 (SO 02-19-10). V první fázi budou ubourány kamenné římsy mostu následně pak klenba a části křídel. Opěry a spodní části křídel zůstanou zachovány. Po odklizení sutí bude zhotoveno přetrubnění kanalizace (SO 02-27-02). Následně bude objekt kompletně zasypán.
SO 03-19-01	Žst. Bohuňovice, žel. propustek v ev. km 109,718
	<u>Stávající stav</u> Propustek se nachází v žst. Bohuňovice. Katastrální území Moravská Loděnice. Trať je v oblouku, rychlost je v tomto úseku 70km/h. Propustek je pravděpodobně z roku 1950, kdy v rámci prodloužení propustku, byl stávající propust zdemolován a byl postaven celý nový. Jedná se o klenbu z prostého betonu světlosti 1,9m. Rozpětím 2,5m, šířkou propustku 21,3m a výškou propustku 1,85m. <u>Nový stav</u> Vzhledem k tomu, že propustek nevyhovuje na traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h, je navržena demolice objektu a výstavba nového trubního propustku DN 1400. Délka trub bude 22,50m. Ukončení na vtoku i výtoku bude šikmými troubami se zesíleným základem. Trouby budou ukládány na podkladky, které se zalijí betonem. VSaMP 3,0. Koryto na vtoku i výtoku bude odlážděno lom. kamenem do betonu.
SO 04-19-01	Bohuňovice - Šternberk, žel. propustek v ev. km 110,133
	<u>Stávající stav</u> Propustek se nachází mezi Bohuňovicemi a Šternovem. Objekt se nachází na hranicích katastrálních území Bohuňovice a Moravská Loděnice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek tvoří TZR trouby průměru 800 mm se šachtami, kde je na vtoku i výtoku napojena kanalizace, která vyúsťuje do otevřeného koryta. Propustek je z roku 1976. <u>Nový stav</u> Vzhledem k tomu, že propustek nevyhovuje na traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h, je navržena demolice objektu a výstavba nového trubního propustku DN 1000. Propustek je uložen na základové desce tl. 0,3 m a šířky 1,80 m. Šířka propustku je 13,0 m. Na obou stranách jsou navrženy ŽB monolitické šachty. Vpravo trati ve směru staničení půdorysného rozměru 1,2x1,8 m tl. stěny 0,3 m a vlevo trati 1,15x1,8 m s tl. stěny 0,3 m. Na šachty navazují stávající propustky průměru 0,6 m.
SO 04-19-02	Bohuňovice - Šternberk, žel. propustek v ev. km 110,973
	<u>Stávající stav</u> Propustek se nachází mezi Bohuňovicemi a Šternovem. Objekt se nachází v katastrálním území Šternov. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90km/h. Propustek tvoří TZR roury průměru 1000mm s rovnoběžnými čely z betonu B105. Základy jsou z betonu B80. Propustek je vložen ve stávající klenbě, kde jsou odbouraná křídla a část jejich základů. Prostor mezi klenbou a troubami je vybetonován. <u>Nový stav</u> Vzhledem k tomu, že propustek nevyhovuje na traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h, je navržena demolice objektu a výstavba nového trubního propustku DN 1000. Propustek je uložen na základové desce tl.0,3m a šířky 1,80m. Délka trub je 14,3m. Ukončení propustku na vtoku i výtoku je šikmými troubami se zesíleným základem. Koryto na vtoku i výtoku bude odlážděno lom. kamenem do betonu.
SO 04-19-03	Bohuňovice - Šternberk, žel. most v ev. km 111,696
	<u>Stávající stav:</u> Jedná se o ocelový most. Nosná konstrukce je tvořena dvojicí nýtovaných podélníků, na které jsou přímo uloženy dřevěné mostnice. Konstrukce je kolmá,

	<p>úhel křížení 90° a pře-vádí jednokolejnou trať v přímé přes silnici III. třídy. Konstrukce má rozpětí 6,28 m a světlá šířka otvoru je 5,65 m a volná výška je 3,07 m. Podlaha v koleji je z rýhovaných plechů při-pevněných vrtulemi. Podlaha na hlavách mostnic je z rýhovaných plechů připevněná šrouby. Podlaha na chodnicích je z rýhovaných plechů připevněných šrouby. Rok výstavby 1908.</p> <p>Spodní stavba je masivní betonová, úložné bloky pod ložisky jsou z žulových kvádrů. Křídla jsou šikmá svahová masivní betonová bez římsy. Rok výstavby 1942.</p> <p><u>Nový stav:</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- v novém stavu dochází ke zvýšení rychlosti na 160 km/hod,</li><li>- prostorové uspořádání pod mostem neumožňuje převedení silnice S6,5 a nově požadovaného přístupového chodníku na přemístěnou žel. zastávku</li></ul> <p>dojde k přestavbě mostu tak, aby umožnil převedení silnice S6,5 + chodníku při zvýšení požadované podjezdové výšky na 3,30 m v novém stavu.</p>
SO 04-19-04	Bohuňovice - Šternberk, žel. most v ev. km 111,923
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Nosná konstrukce je tvořena betonovou klenbou na betonových opěrách z roku 1944. Nachází se v širé trati mezi zastávkou Štarnov a železniční stanicí Šternberk, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Objekt převádí trvalý vodní tok- potok Aleš. Světla šířka otvoru je 5,80 m, volná výška nad polní cestou 4,3 m. Trať na mostě je v přímé, bez převýšení. Hodnocení správce 2/2 (průsaky vody, výluhy pojiva, trhliny).</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Je navržena rekonstrukce objektu, která zahrnuje novou hydroizolaci, rubovou drenáž, drenážní komín, sanace povrchů a rozšíření mostu pomocí desky s římsami na VMP 3,0. Tato deska je uložena na čele klenby a křídlech mostu. Prostor mezi deskou a klenbou bude vyplněn mezerovitým betonem. Povrch klenby při odkrytí bude sanován a bude zhotovena nová izolace.</p>
SO 04-19-05	Bohuňovice - Šternberk, žel. most v ev. km 112,274
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou na kamenných opěrách z roku 1870. Nachází se v širé trati mezi zastávkou Štarnov a železniční stanicí Šternberk, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Objekt převádí polní cestu pod trať. Světla šířka otvoru je 5,70 m, volná výška nad polní cestou 3,15 m, tloušťka klenby 0,7 m. Trať na mostě je v přímé, bez převýšení. Nadklenební zdivo je zapřeno ocelovými úhelníky profilu U, které jsou skrz klenbu staženy ocelovými táhly. Křídla jsou šikmá zakřivená kamenná s kamennou římsou, délky cca 6,8 m. Hodnocení správce 3/2. Klenba vykazuje průsaky, výluhy pojiva, podélné trhliny, vytlačené kameny čelních zdí, vydrolené spárování, celkově ve špatném stavu.</p> <p>Stávající objekt je ve špatném technickém stavu - hodnocení správce K3S2, prostorová průchodnost nevyhovuje – osa koleje je od zábradlí 2,2m. Vzhledem k tomu, že po nutných úpravách a rekonstrukci vzhledem k jeho stáří (1870) by byla jeho zbytková životnost nízká, je navržena přestavba na nový rámový most.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Je navržen kolmý monolitický rám se světlostí 4,2 x 4,1m a průjezdním profilem 3,0m x 4,1m, tloušťka stěn rámu 400mm. Křídla jsou řešena jako navazující vetknutá rovnoběžná křídla a šikmá dilatovaná. Kolem křídel bude odlážděn svah v pružích širokých 1,0m. Bude provedena rubová drenáž s vyústěním na odlážděných svazích.</p> <p>Odvodnění pod mostem je řešeno sklonem komunikace od objektu.</p> <p>Na římsách je navrženo zábradlí s min. vzdáleností 3,15m k ose koleje.</p>
SO 04-19-06	Bohuňovice - Šternberk, žel. propustek v ev. km 112,538
	<p><u>Stávající stav</u></p>



	<p>Objekt se nachází u obce Štarnov. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1979. Nosná konstrukce propustku je železobetonová trouba DN 1,25 m. Propustek je na vtoku i výtoku ukončen betonovými čelními zídками tl. 1,00 m. Trouby propustku jsou založeny na betonové desce tl. 300 mm a čelní zídky na betonových pásech šířky 1,20 m a výšky 1,00 m. Šířka propustku je 13,5 m. Ve vrcholu některých trub se vyskytují příčné trhliny přes celou délku trouby. Hodnocení správce je 3.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Dle hydrotechnického výpočtu je navržen rámový propustek světlosti 1300x1400 mm s oboustranným šikmým ukončením s římsami. Sklon dna je 2,0%. Tloušťka šterkového lože je dodržena - vysoká přesypávka cca 2,8 m. Koryto vtoku a výtoku je odlážděno lomovým kamenem do betonového lože. Dle správce je pravděpodobné, že se nad stávajícím propustkem nachází původní klenba s výplní. Bylo dohodnuto, že bude klenba částečně ubourána a opěry budou ponechány jako pažení pro zmenšení objemu výkopových prací.</p>
SO 04-19-07	<p>Bohuňovice - Šternberk, sil. nadjezd v ž. ev. km 113,490 - protidotyková zábrana</p> <p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Most o 1 poli. Nosnou konstrukci tvoří 6 ks ŽB prefa nosníků typu I – 73. Nosníky jsou uloženy na ŽB úložných prazích opěr. Ložiska jsou hrncová, klouby nejsou a mostní závěry na 1. opěře jsou povrchové DS 80, na 2. opěře jsou dilatace podpovrchové.</p> <p>Opěry a křídla jsou masivní, betonové. Úložné prahy jsou železobetonové. Založení plošné.</p> <p>Vozovka je živičná AB, izolace je celoplošná. Římsy jsou tvořeny ŽB lícními prefabrikáty. Chodníky na mostě nejsou.</p> <p><u>Nový stav:</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že pod mostem vedoucí železniční trať bude elektrifikována, je nutno na stávajícím silničním mostě nad kolejí na obou stranách mostu osadit protidotykové zábrany, jež budou přichyceny shora k římsám za stávajícími svodidly.</p> <p>Dále je nutno po obou stranách mostu do říms osadit závěsy, na které budou zavěšeny odrazné tyče trakčního vedení.</p>
SO 04-19-08	<p>Bohuňovice - Šternberk, žel. propustek v ev. km 114,249</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi Šternberkem a obcí Štarnov. Trať je v přímé, stávající rychlost je v tomto úseku 90 km/h. V souběhu s železnicí zde vede cyklostezka. Propustek je z roku 1980 a slouží pro převedení vodního toku Grygava. Nosná konstrukce propustku je tvořena žb troubami TZP 2 světlosti 1,25 m. Trouby jsou uloženy na žb panelech tl. 150 mm, spodní část trub je obetonovaná. Propustek je na obou stranách ukončen čelními zdmi s krátkými rovnoběžnými křídly. Hodnocení správce je 3 - kvůli trhlínám ve vrcholu některých trub. Propustek navazuje na silniční trubní propustek na cyklostezce.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Kvůli trhlínám ve vrcholu některých trub je navržena demolice propustku a výstavba nového. Na základě hydrotechnického posouzení a doporučení zpracovatele vlivu stavby na životní prostředí je zde navržen rámový propustek z prefabrikovaných dílců s dobetonovanou kynetou a bermy o světlých rozměrech 1.4 x 1.4 m. Vzhledem k výrazné změně směru vodoteče na vtoku a blízkosti cyklostezky na výtoku je propustek na obou stranách ukončen čelními zdmi se zábradlím.</p>
SO 05-19-01	<p>Žst. Šternberk, žel. most v ev. km 116,163</p> <p><u>Stávající stav</u></p>

	<p>Objekt se nachází ve staničním obvodu žst. Šternberk. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 70 km/h. Most je z roku 1976. Most slouží pro přemostění vodoteče Sitka. Ocelová mostní konstrukce svařovaná, trámová komorová, přímo pojížděná, bez mostovky, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90 0. Směr vodního toku zprava. Koleje uloženy v přímé, podkladnice žebrové.</p> <p>Konstrukce je kolmá, uložená na železobetonových prazích a betonové spodní stavbě. Křídla jsou betonová rovnoběžná s římsou. Svahové kužely kamenné. Rozpětí NK je 16,0 m, délka přemostění 14,6 m. Světlá výška je 2,93 m.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Po změně koncepce PD dochází k celkové přestavbě mostu na most s průběžným kolejovým ložem s dostatečnou šířkou pro vyhovující rozhledové poměry s ohledem na sousedící úroňový přejezd. Nosná konstrukce mostu s plnostěnnými hlavními nosníky (rozpětí 16,80m) a ocelovou ortotropní mostovkou s pouze příčnými výztuhami (bez podélníků). Vzdálenost příčníků je 700 mm. Ocelové nosníky výšky 1,43m navrženy zešikmené kvůli zmenšení rozpětí příčníků (rozpětí příčníků 5,65m). Stavební výška 1,138m vyhovuje hydrotechnickému výpočtu. Volná šířka mostu mezi pásnicemi hlavních nosníků 6,80m a mezi zábradlím 7,27m. Osa koleje je posunuta vůči osy nosné konstrukce o 60 mm vlevo. Dispozice ocelové konstrukce mostu umožňuje případné putování (výhledový posun) koleje na mostě +/- 100 mm.</p> <p>Opěry na mostě jsou nově navrženy betonové s rovnoběžnými křídly, založení opěr bude plošné pod ochranou štetovnicových stěn. Izolace na ocelové nosné konstrukci bude stříkaná a z tohoto důvodu se provede stříkaná izolace také na spodní stavbě.</p> <p>Římsa na mostě bude navržena s atypickým skloněným rubem ve sklone hlavních nosníků mostu z důvodu zajištění plynulého přechodu MDZ z mostu na opěru.</p> <p>Z důvodu vysoké hladiny podzemní vody nebude na rubu opěr navržena drenáž, ale pouze kamenná rovnanina a zásyp z propustného materiálu.</p> <p>Ložiska jsou navrženy kalotová.</p>
SO 05-19-02	Žst. Šternberk, kabelová lávka v km 116,163
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Na stávající most železniční most v ev. km 116,163 (SO 05-19-01) není možné z kapacitních důvodů osadit v novém stavu navržené množství technologických kabelů. Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o zhotovení kabelové lávky umístěné souběžně s mostem vpravo ve směru staničení, která zmíněné technologické kabely převede přes vodoteč Sitka.</p> <p>Jako nosný systém byla pro lávku zvolena lehká ocelová příhradová konstrukce zastřešená pultovou stříškou z trapézového titanzinkového plechu. Světlost mostu je 15,7m, volná výška pod mostem je 2,34m. Žb. opěry budou založeny na dvojicích pilot průměru 600mm. Před a za mostem v návaznosti na opěry jsou navrženy kabelové rozplétací šachty o vnějších půdorysných rozměrech 4,6x2,2m a světlé výšce 3m. Šachty zároveň slouží jako rovnoběžná křídla opěr.</p>
SO 05-19-03	Žst. Šternberk, žel. propustek v ev. km 0,769
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází v úseku trati mezi žst. Šternberk a zast. Babice u Šternberka. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1961 a je součástí zatrubnění mlýnského náhonu. Nosná konstrukce propustku je žebet. roura RT průměru 800 mm. Trouba je uložena bez nadnásypu přímo pod šterkovým ložem. Na výtoku je rovnoběžné čelo propustku, které je zasypáno, vodoteč pokračuje v zatrubnění do rybníka.</p> <p><u>Nový stav</u></p>

	Stávající propustek (trouby RT nesplňují přechodnost na D4/20) pod kolejí se odstraní včetně stávajícího výtokového čela. Nové patkové trouby DN800 se napojí na stávající zatrubněné části přilehlého pokračování odvodnění mlýnského náhonu přes betonové šachty, jak na vtoku tak výtoku.
SO 06-19-01	Šternberk - Újezd u Uničova, sil. nadjezd v ž. ev. km 0,794 - protidotyková zábrana
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Jedná se o silniční nadjezd silnice č. II/444, objekt č. 024 Most o 3 polích. Nosnou konstrukci tvoří v každém poli 11 ks prefa předpjatých nosníků KA-61 (výšky 0.60 m, šířky 0.98 m, délka nosníků v krajních polích 11.6m ve středním poli 13.60m). Celková šířka nosné konstrukce je 11.10m, délka nosné konstrukce je 36.8m. Příčný sklon jednostranný. Uložení prosté na lepenku.</p> <p>Krajní opěry tvoří masivní ŽB úložný práh výšky 1,40 m, tento uložen na 4 ks ŽB sloupů Ø 0,84 m výšky 5,50 m, Křídla ŽB rovnoběžná. Středové podpěry tvořeny 4ks pilířů Ø0.58m a ŽB prefa úložnými příčníky. Založení mostu je hlubinné.</p> <p>Vozovka je živičná ABS, římsové chodníky jsou oboustranné s povrchem betonovým. Odvodňovače na mostě nejsou.</p> <p>Na obou stranách je ocelové mostní zábradlí se svislou výplní výšky 1.0m. Na zábradlí navazuje ocelové silniční svodidlo.</p> <p><u>Nový stav:</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že pod mostem vedoucí železniční trať bude elektrifikována, je nutno na stávajícím silničním mostě nad kolejí na obou stranách mostu osadit protidotykové zábrany, jenž budou přichyceny ke stávajícímu zábradlí.</p> <p>Dále je nutno po obou stranách mostu do říms osadit závěsy, na které budou zavěšeny odrazné tyče trakčního vedení.</p>
SO 06-19-02	Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 1,384
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází v širé trati mezi Šternberkem a obcí Babice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. V souběhu se železnici vede cyklostezka. Propustek je z roku 1957 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosná konstrukce propustku je tvořena betonovými rourami typu TZR 125cm. Propustek je na vtoku i výtoku ukončen čelní zdí. Hodnocení správce je 2. Dle statického přepočtu není stávající objekt přechodný pro traťovou třídu D4/120 a D2/160.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Stávající propustek (2x TZR trouba DN 1200mm, v troubách trhliny) nevyhovuje na traťovou třídu D4, proto byla navržena přestavba. Dle hydrotechnického výpočtu byl navržen propustek DN 1600. Na vtoku i výtoku bude použita šikmá koncová trouba, která bude odlážděna dlažbou z lomového kamene do betonu. V troubě bude vytvořeno rovné dno. Dno výtoku bude odlážděno po hranici drážního pozemku, dno na vtoku bude odlážděno v délce 1,5m od konce trouby.</p> <p>Rub propustku bude opatřen izolačním nátěrem ALP + 2x AN a ochrannou vrstvou z geotextilie o plošné hmotnosti 500 g/m².</p>
SO 06-19-03	Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 1,570 - zrušení
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází v úseku trati mezi žst. Šternberk a zast. Babice u Šternberka. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1873 a původně zřejmě převáděl vodu z jedné strany tratě na druhou. Nosná konstrukce tvořena kamennou deskou, světlost otvoru 700 mm. Propustek je v současné době nefunkční, je zasypán. Odvodňovací příkopy podél trati nejsou funkční, pohledově neznatelné, zanešené.</p> <p><u>Nový stav</u></p>

	Jelikož nebyla prokázána žádná vodoteč a žádný přítok a ani odtok bude propustek zrušen bez náhrady. Dle tloušťky konstrukčních vrstev žel. spodku bude propustek odbourán a stávající otvor se vyplní mezerovitým betonem.
SO 06-19-04	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 2,083</b>
	<u>Stávající stav</u> Objekt se nachází mezi Šternberkem a obcí Babice. Trať je v přímé, stávající rychlost je v tomto úseku 90 km/h. V souběhu s železnicí zde vede cyklostezka. Propustek je z roku 1964 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosná konstrukce propustku je železobetonová deska uložená na železobetonových prazích a kamenné spodní stavbě. NK je na spodní stavbě uložena prostřednictvím vrubových kloubů. Tl. desky je 290 mm. Rozpětí NK je 2,2 m, světlost 1,8 m. Světlá výška je 1,55 m. Propustek má kolmá i krátká rovnoběžná kamenná křídla. Hodnocení správce je 1. Propustek navazuje na silniční trubní propustek na cyklostezce na vtoku. Voda z propustku dále vede do stávající meliorace. <u>Návrh řešení</u> Stávající propustek je pro traťovou třídu D4/120 nepřechodný z důvodu únavy oceli a betonu. Je tedy navržen nový rámový propustek pro zachování stávajícího čtvercového profilu otvoru. NK tvoří prefabrikované rámy, které mají dle hydrotechnického posouzení světlé rozměry 1,0x1,0 m. Ukončení je na obou stranách šikmé ze zřezaných dílů. Kyneta ani berma nejsou navrženy – vodní tok je občasný a světlost malá. Kamenné opěry stávajícího mostu budou odbourány jenom v rozsahu nutném pro výstavbu nového propustku. Výška rámu pod niveletou koleje je 1.2 m – ZKPP teda není navrženo. Obec Babice souhlasí s navrhovaným řešením napojení propustku na stávající melioraci.
SO 06-19-05	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 2,310</b>
	<u>Stávající stav</u> Objekt se nachází mezi Šternberkem a obcí Babice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. V souběhu s železnicí zde vede cyklostezka. Propustek je z roku 1957 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosná konstrukce propustku je tvořena železobetonovými TZR rourami průměru 800 mm. Propustek má rovnoběžná křídla. Hodnocení správce je 1. Propustek navazuje na silniční trubní propustek na cyklostezce. Voda z propustku dále vede do stávající kanalizace nebo meliorace. Dle statického přepočtu není objekt pro traťovou třídu D4 přechodný z důvodu únavy oceli a tlaceného betonu. A není přechodný ani pro traťovou třídu C3. Propustek byl navržen na přestavbu na nový trubní propustek <u>Návrh řešení</u> Dle nového hydrotechnického výpočtu je světlost propustku v km 2,310 navržena DN 800. Na vtoku i výtoku bude použita šikmá koncová trouba, která bude odlážděna dlažbou z lomového kamene. Na výtoku bude dno odlážděno po hranici drážního pozemku, na vtoku také na hranici drážního pozemku a odláždění zde navazuje na odláždění výtoku propustku pod cyklostezkou.
SO 06-19-06	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 2,367</b>
	<u>Stávající stav</u> Objekt se nachází mezi Šternberkem a obcí Babice v těsné blízkosti železničního přejezdu. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1955 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosná konstrukce propustku je tvořena RT rourami průměru 0.6m. Propustek má rovnoběžná křídla. Hodnocení správce je 2. Rychlost se zde zvyšuje na 140 km/h. Dle statického přepočtu není objekt přechodný pro traťovou třídu D4. Propustek je navržen na přestavbu na nový trubní. <u>Návrh řešení</u> Vzhledem k tomu, že stávající propustek nevyhovuje pro traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h, je navržena demolice objektu a výstavba nového.

	<p>Na základě požadavku obce Babice byla prověřena možnost změny odtokových poměrů silničním propustkem mimo pozemek parc. č. 1585, tato varianta byla konzultována se zástupci obce Babice a zástupci Vodoprávního úřadu MÚ Šternberk s výsledkem jednání, že varianta zrušení železničního v ev. km 2,367 nebude uvažována, ale propustek zůstane zachován v jeho současném umístění. Propustek bude tvořen železobetonovými patkovými troubami DN800 na ŽB podkladní desce. Propustek je navržený s kolmým betonovým čelem na vtoku a se šikmě zřezanou troubou na výtoku, dle požadavky Policie ČR. Prostor na vtoku a výtoku propustku je navržen odlážděný lomovým kamenem do betonu v rámci drážního pozemku.</p>
SO 06-19-08	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 2,820</p>
	<p><u>Stávající stav</u> Objekt se nachází u obce Babice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1977 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Propustek je proveden jako trubní z prostého betonu s kolmými čely, DN 600 mm. Propustek je značně zanesen naplaveninami, beton čel je degradovaný. Dle poznámek správce se propustek nachází v původní cihlové klenbě se světlostí 1,90 m. Propustek je ve špatném stavu. Hodnocení správce je 2.</p> <p><u>Nový stav</u> Dle hydrotechnického výpočtu je navržen trubní propustek DN 1000 s oboustrannými bermami. Z důvodu stísněných poměrů je propustek ukončen čely. Sklon propustku 1%. Tloušťka štěrkového lože je dodržena - vysoká přesypávka cca 2,0 m. Voda za propustkem bude odvedena podél drážního tělesa do toku k vedlejšímu propustku. V současném stavu je zde mokřina a voda nemá kam odtékat. Dle správce je pravděpodobné, že se nad stávajícím propustkem nachází původní klenba s výplní. Bylo dohodnuto, že bude klenba částečně ubourána a opěry budou ponechány jako pažení pro zmenšení objemu výkopových prací.</p>
SO 06-19-09	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 2,899</p>
	<p><u>Stávající stav</u> Objekt se nachází mezi obcemi Babice a Mladějovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1976 a slouží pro převedení vod z akumulární nádrže. Nosnou konstrukci propustku tvoří dvě souběžné železobetonové trouby TYP 4-125 o světlosti otvorů 1.25m. Trouby jsou uloženy na betonové podkladní desce tl. 0.25m, osová vzdálenost trub je 1.8m. Propustek má krátká šikmá křídla. Hodnocení správce je 2. Dle statického přepočtu není objekt pro traťovou třídu D4 přechodný z důvodu únavy oceli a tlaceného betonu a není přechodný ani pro traťovou třídu C3. Objekt byl proto navržen na přestavbu.</p> <p><u>Návrh řešení</u> Je proveden návrh prefabrikovaného rámového propustku světlosti otvoru 2,0m*2,0m. Krajní díly jsou navrženy jako šikmé s římsami a odlážděním svahů. Jednotlivé díly jsou navrženy propojené s těsněním jednotlivých spojů. Vtok a výtok propustku je odlážděn lomovým kamenem. Pro migraci živočichů je dno propustku navrženo s oboustrannými bermami.</p>
SO 06-19-10	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 3,241</p>
	<p><u>Stávající stav</u> Objekt se nachází mezi obcí Babice a Mladějovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je umístěn v těsné blízkosti přejezdu. Byl postaven v roce 1958 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosná konstrukce propustku je tvořena RT rourami světlosti 0.6m, těžký typ. Roury jsou uloženy na základové desce tl. 0.3m Propustek má krátká rovnoběžná křídla. Hodnocení správce je 1. Dle statického přepočtu není objekt pro traťovou třídu D4 přechodný. Propustek byl navržen na přestavbu na nový trubní.</p>



	<p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Dle hydrotechnického výpočtu je navržen propustek DN 600. Na žádost Policie ČR jsou použita šikmá čela místo kolmých čelních zídek z důvodu bezpečnosti silničního provozu. Okolí trouby bude odlážděno lomovým kamenem do betonu. Dno vtoku i výtoku bude odlážděno po hranici drážního pozemku. Bude provedeno pročištění navazujícího silničního příkopu v délce XX m pro navázání odtokových podmínek.</p>
SO 06-19-11	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 3,703</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází v obci Krákořice. Trať je v oblouku, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1959 a slouží pro převedení vodního toku. Nosná konstrukce propustku je železobetonová deska uložená na železobetonových prazích, spodní stavba je betonová. NK je na spodní stavbě uložena prostřednictvím vrubových kloubů. Spodní stavba je založena na betonových základových pásech, které jsou položeny na probetonovaném dřevěném roštu. Rozpětí NK je 2,4 m, světlost 2,0 m. Světlá výška je 3,20 m. Propustek má rovnoběžná betonová křídla. Hodnocení správce je 2. Voda z propustku dále vede do potoku Lískovec.</p> <p>Na základě výsledku statického přepočtu bylo zjištěno, že stávající nosná konstrukce není přechodná pro traťovou třídu C3. Propustek je založen na dřevěném roštu. Dále není splněn požadavek nutného obrysu kolejového lože a volného mostního průřezu. Stávající propustek bude tedy třeba nahradit propustkem novým.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Nový propustek byl navržen na základě rozměrů vyplývajících ze hydrotechnického výpočtu. Světlost propustku je navržena 1900mm, světlá výška 3,12m. Nosnou konstrukci tvoří žb. rám s rovnoběžnými integrovanými křídly. Návrhové zatížení bylo stanoveno dle ČSN EN 1991-2 (model zatížení LM71). Dno propustku bude odlážděno kamenem tak, že bude zhotovena kineta zajišťující při průměrném průtoku vody suchý přechod živočichů. Dle požadavku zpracovatele vlivu stavby na životné prostředí byly upraveny bermy po obou stranách propustku šířky 0,4m. Propustek je navržen na VMP 3,0. Na římsách bude osazeno zábradlí z ocelových úhelníků výšky 1,1m. Svahy na vtoku budou odlážděny lomovým kamenem v rámci drážního pozemku z důvodu stálého vodního toku.</p>
SO 06-19-12	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 4,066</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi obcemi Babice a Mladějovice. Trať je v oblouku o R = 1260m, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek byl v roce 2014 opraven. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové trouby světlosti 1.0m, nad kterými se nachází cihelná klenba. Trouby jsou uloženy na betonové desce tl. 0.3m. Původní roury z roku 1976 byly vyrovnány, spáry mezi nimi byly utěsněny a na rubu rour byla provedena nová hydroizolace. Volný prostor mezi klenbou a vrcholem trub byl vyplněn betonem, byla vybudována nová čela s římsami, doplněny svahy drážního tělesa a odláždění. Propustek slouží k převedení vod občasného vodního toku. Hodnocení správce je po opravě navrženo změnit ze 3 na 1. Dle statického přepočtu je objekt přechodný pro traťovou třídu D4/120. Rychlost se zde zvyšuje na 140 km/h. Propustek byl navržen na sanaci.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Vzhledem k nedávné opravě, která zahrnovala zainjektování původní klenby nad troubami, postavení nové čelní zídky na výtoku a nadbetonování stávající římsy na vtoku, odláždění nad římsami, odláždění dna vtoku a výtoku a odláždění svahů, bude stávající konstrukce zachována. V rámci sanace je navrženo očištění a</p>

	případné předláždění poškozeného odláždění, pročištění propustku, vyspárování a utěsnění spojů mezi trouby. Odstranění náletové vegetace.
SO 06-19-13	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. most v ev. km 5,042</b> <u>Stávající stav</u> Objekt se nachází mezi obcemi Mladějovice a Krákořice. Trať je v oblouku, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Most je z roku 1873, roku 2010 byl kompletně zrekonstruován a přemostuje nebezpečnou komunikaci. Nosná konstrukce mostu je kamenná klenba uložená na kamenných opěrách. Klenba byla v r. 2010 proinjektována cementovým mlékem. Spodní stavba je založena na kamenných základových pásech. Světlost klenby je 3,72 m. Světla výška je 3,63 m ve vrcholu klenby. Délka mostu je 7,0m. Most má kolmá křídla vyzděná z kamene. Hodnocení správce je 1/1. Nejmenší vzdálenost zábradlí od osy koleje je 2,62m vlevo a 2,87m vpravo. <u>Návrh řešení</u> Vzhledem k nedávné kompletní rekonstrukci bude mostní konstrukce zachována s minimálním rozsahem úprav. Přechodnost D4/120 vyhoví. V novém stavu bude v případě poškození nově zhotoven hydroizolační systém a trouby a odláždění výtoku odvodnění mostu za přechodovými zídkami. Volný mostní průřez mostu bude rozšířen na VMP 3,0 + rezerva 125mm. Toto rozšíření bude realizováno pomocí ocelových konzol přichycených z boku římsy, které budou podírat pochozí rošt a sloupky zábradlí.
SO 06-19-14	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 5,297</b> <u>Stávající stav</u> Objekt se nachází u obce Mladějovice. Trať je v přechodnici, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1873. Nosná konstrukce propustku je tvořena kamennými deskami příčně podepřenými 5 kusy kolejnic po cca 1m. Nosná konstrukce je uložena na kamenných opěrách. Světlost otvoru propustku je 0,95m. Světla výška je proměnná od 0,95m vpravo do 1,40m vlevo. Hodnocení správce je 3. <u>Návrh řešení</u> Vzhledem k tomu, že konstrukce propustku je již na pokraji životnosti a kolejnice podporující kamenné desky v oblasti pod kolejemi jsou již značně zkorodované, je navržena výměna stávajícího propustku za nový trubní propustek. Dle hydrotechnického výpočtu byl na vržen propustek DN 1000. Na výtoky je navrženo ukončení šikmou výtokovou troubou, která bude odlážděna dlažbou z lomového kamene. Na vtoku je z důvodu blízkosti hranice drážního pozemku navrženo ukončení čelní zídkou s odlážděním přilehlých svahových kuželů a prostoru nad římsou.
SO 06-19-15	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 5,833</b> <u>Stávající stav</u> Objekt se nachází v těsné blízkosti přejezdu v žst. Mladějovice. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1989 a převádí vodu Zlatého (Řídečského) potoku. Nosnou konstrukci propustku tvoří dvě souběžné železobetonové trouby světlosti 1,25m, uložené na základovou desku ze železobetonových panelů. Propustek má kolmá kamenná křídla. Hodnocení správce je 2. Dle statického přepočtu není objekt přechodný pro traťovou třídu D4 ani C3, je proto navržen na přestavbu. <u>Návrh řešení</u> Je proveden návrh prefabrikovaného rámového propustku světlosti otvoru 2,0m*1,0m, kdy je pro migraci živočichů dno propustku navrženo s odlážděním bermy. Krajiní díly jsou navrženy jako šikmé. Jednotlivé díly jsou navrženy s těsněním jednotlivých spojů.

SO 06-19-16	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 6,022</b>
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Stávající propustek je z roku 1986 a převádí vodu Zlatého potoku. Nosnou konstrukci propustku tvoří TZP trouby světlosti 1,40m, uložené na základovou desku ze železobetonových panelů. Propustek má šikmá betonová křídla. Na římsách je osazeno zábradlí. Trouby byly uloženy do původního klenbového mostu o světlosti 2,84 m, který byl ponechán. Tento klenbový most není vidět, je zasypán v násypovém tělese.</p> <p><u>Nový stav:</u></p> <p>Dojde k přestavbě propustku, jehož nosná konstrukce je tvořena železobetonovým uzavřeným rámem o světlosti 2,0 m. Dno rámu bude provedeno z kamenné dlažby do betonu s bermami. Tím bude zajištěn dostatečný průtočný průřez přes násypové těleso a výrazně zlepšena možnost migrace živočichů pod železnici v důsledku nemožnosti její migrace díky rušení mostu v ev. km 6,575.</p>
SO 06-19-17	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 6,238</b>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi obcemi Mladějovice a Újezd u Uničova. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1986 a převádí vodu Řídečského potoku. Nosnou konstrukci dle návrhu v neověřené PD měly tvořit TZP trouby světlosti 1.5m, uložené na základovou desku ze železobetonových panelů. Dle prohlídky z roku 2015 je ve 2. rouři zleva ve vrcholu vlasová trhlina, ve 3. a 4. rouři zleva a ve 4. rouři zprava je ve vzdálenosti asi 30 cm od vrcholu na šternberské straně trhlina po celé délce roury. V 1. a 3. rouři zprava je ve vrcholu vlasová mikrotrhlina po celé délce roury. Tyto všechny trhliny jsou kolmé na osu koleje. Propustek má šikmá betonová křídla. Na římsách je osazeno zábradlí z „L“ profilů. Hodnocení správce je 2. Z důvodu trhlín v nosné konstrukci je propustek navržen na přestavbu.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Na základě dodatečných požadavků od Českého Svazu Ochránců Přírody na změnu tvaru propustku na obdélníkový je propustek navržen jako prefabrikovaný rámový světlosti otvoru šířky 1,7 m a výšky 1,6 m s odlážděním bermy koryta s oboustrannými bermami pro zajištění migrace živočichů propustkem. Propustek je ukončen rovnoběžnými čelními zdmi s římsami. Koryto vodoteče a svahy jsou zpevněny kamennou dlažbou do betonu.</p>
SO 06-19-18	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v km 6,528</b>
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Ve stávajícím stavu se v tomto místě nachází železobetonový most v ev. km 6,575 o světlosti 6,0 m, který bude zrušen (SO 06-19-19).</p> <p><u>Nový stav:</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že by se vedle drážního tělesa vpravo ve směru staničení mohla při deštích zdržovat povrchová voda, kterou nebude schopna síť drenáží odvézt, bude v místě stávajícího mostního otvoru zřízen nový propustek. Dle hydrotechnického výpočtu je navržen trubní propustek DN 1000, ukončen šikmými troubami.</p>
SO 06-19-19	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. most v ev. km 6,575 - zrušení</b>
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Jedná se o železobetonový most, který se nachází v násypovém tělese. Nosná konstrukce je od přestavby v roce 1961 tvořena železobetonovou deskou, která je uložena na masivní opěry z prostého betonu, úhel křížení 90°, kolej je v přímé. Světlost je 6,00 m, rozpětí NK je 6,80 m.</p> <p>Spodní stavba je masivní z prostého betonu, křídla nejsou – jsou nahrazeny masivností opěr a odlážděním svahových kuželů.</p>

	<p><u>Nový stav:</u></p> <p>Most bude zrušen. Funkci případného převedení povrchové vody přes násypové těleso převezme SO 06-19-18 nový žel. propustek v km 6,528, jenž bude zřízen v místě původního mostního otvoru.</p>
SO 06-19-20	Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 7,202
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi obcemi Mladějovice a Újezd u Uničova. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1958 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosnou konstrukci propustku tvoří RT roury světlosti 800 mm, uložené na betonovou základovou desku. Propustek má rovnoběžná betonová křídla. Hodnocení správce je 1. Dle statického přepočtu není objekt pro traťovou třídu D4 přechodný. Objekt je navržen na přestavbu na nový trubní propustek.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Dle hydrotechnického výpočtu bude zachována světlost nového propustku DN 800. Na vtoku i výtoku bude použita šikmá koncová trouba. Okolí trouby bude odlážděno lomovým kamenem do betonu. Dno výtoku bude odlážděno po hranici drážního pozemku, dno na vtoku bude odlážděno v délce cca 4,15 m z důvodu vyššího sklonu terénu.</p>
SO 06-19-21	Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 7,595
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Stávající propustek je z roku 1873, v r. 2004 byl opravován. Nosná konstrukce propustku je tvořena kamennými deskami tl. cca 250 mm, které jsou uloženy na masivní opěry z kamenného zdiva. Konstrukce je kolmá, úhel křížení 90°, rozpětí je 0,85 m, světlá šířka otvoru je 0,60 m a volná výška je 1,09 až 1,27 m. Štěrkové lože je průběžné.</p> <p>Spodní stavba a čelní zídky jsou z kamenného zdiva, čelní zídky jsou zakončeny nadbetonávkou. Svahy na vtoku a výtoku a dno koryta jsou zpevněny kamenným odlážděním.</p> <p><u>Nový stav:</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že nosná konstrukce z kamenné desky neumožňuje spolehlivě určit zatížitelnost propustku a že se jedná konstrukci morálně zastaralou, dojde k přestavbě na rámový propustek.</p> <p>Dle hydrotechnického výpočtu byl navržen nový rámový propustek světlosti 1400x1600 mm. Na vtoku i výtoku byla navržena šikmý koncový rám s odlážděním navazujícího koryta na vtoku v délce 1,5 m a na výtoku po hranici drážního pozemku.</p>
SO 06-19-22	Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 7,769
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi obcemi Mladějovice a Újezd u Uničova. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1964 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosnou konstrukci propustku tvoří TZR trouby světlosti 1.0m, uložené na betonovou základovou desku. Propustek má rovnoběžná betonová křídla. Hodnocení správce je 2. Dle statického přepočtu není objekt pro traťovou třídu D4 přechodný. Propustek byl navržen na přestavbu na nový trubní.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Dle hydrotechnického výpočtu byl navržen nový trubní propustek DN 1200 mm ukončena šikmými tvarovkami. Na vtoku je navrženo odláždění šikmé tvarovky a navazujícího terénu v délce 1,5 m. Na výtoku se zachovává stávající jímka, odlážděním bude koryto vedeno do jímky. Okolí výtokové trouby se odláždí v šířce 1.0m. Na stávající betonovou jímku se osadí mříž.</p>
SO 06-19-23	Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 8,141

	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi obcemi Mladějovice a Újezd u Uničova. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 80 km/h. Propustek je z roku 1969 a slouží pro převedení vod Rybného potoka. Nosnou konstrukci propustku tvoří TZR trouby světlosti 1.25m, uložené na betonovou základovou desku. Propustek má rovnoběžná betonová křídla. Hodnocení správce je 2. Dle statického přepočtu není objekt pro traťovou třídu D4 přechodný. Pro traťovou třídu C3 přechodný je.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Je proveden návrh trubního propustku s ohledem na hydrologický výpočet DN1600 s rovným dnem pro migraci živočichů trvalým vodním tokem. Propustek je ukončen rovnoběžnými čelními zdmi s římsami. Koryto vodoteče a svahy jsou zpevněny kamennou dlažbou do betonu.</p>
SO 06-19-24	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 8,359 - zrušení</p>
	<p>Jedná se o deskový propustek se zabetonovanými kolejnicemi. Rok výstavby objektu je 1910. Trať je v přímé. Rychlost na propustku je 90 km/h.</p> <p>Vzhledem k tomu, že</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- stav propustku je správcem hodnocen stupněm 3</li><li>- jeho funkci může převzít propustek v km 8,141</li></ul> <p>bude propustek zrušen.</p> <p>Provede se:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- demolice nosné konstrukce</li><li>- demolice horní části opěr</li><li>- zásyp otvoru mezi opěrami štěrkodrtí</li></ul> <p>Povrchové vody budou nasměrovány drážním příkopem do propustku v km 8,141 SO 06-19-23.</p>
SO 06-19-25	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 8,664 - zrušení</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi obcemi Mladějovice a Újezd u Uničova v těsné blízkosti přejezdu s polní cestou. Trať je v oblouku o <math>R = 1896\text{m}</math>, rychlost je v tomto úseku 80 km/h. Propustek je z roku 1965 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosnou konstrukci propustku tvoří TZR trouby světlosti 0.6m, uložené na betonovou základovou desku. Hodnocení správce je 2. Dle statického přepočtu není objekt pro traťovou třídu D4 přechodný z důvodu únavy oceli a tlačného betonu. A není přechodný ani pro traťovou třídu C3.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Dle hydrotechnického výpočtu převede vody z propustku v ev. km 8,664 propustek v ev. km 8,779 - SO 06-19-26. Propustek bude tedy zrušen bez náhrady a to v otevřené stavební jámě.</p>
SO 06-19-26	<p>Šternberk - Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 8,779</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází u Újezdu u Uničova části Rybníček. Trať je v oblouku, rychlost je v tomto úseku 80 km/h. Propustek je z roku 1902 a slouží pro převedení potoku Řičí. Nosná konstrukce propustku je tvořena deskou se zabetonovanými kolejnicemi, která je uložena na kamenných opěrách s betonovými úložnými bloky. Výška kolejnic cca 120 mm. Rozpětí NK je 2,2 m, světlost 1,9 m. Světlá výška je 1,2 m. Hodnocení správce je 3. Stávající propustek je ve špatném stavu - nefunkční izolace, značná koroze zabetonovaných kolejnic, degradace bet. říms, trhliny v čelech, v opěrách vydrolené spárování. Na levé římse je z vnější strany zavěšena chránička sítě.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Propustek bude přestavěn na nový rámový. Je navržen prefabrikovaný se světlymi rozměry 1,4 x 1,2 m, dle hydrotechnického výpočtu. Propustek je ukončen nalevo</p>



	<p>šikmým ukončení napravo čelem, z důvodu návaznosti na čelo zatrubněného přítoku. Dle požadavku zpracovatele vlivu stavby na životné prostředí byly vypuštěné bermy po obou stranách propustku. Svahy budou odlážděny lomovým kamenem v rámci drážního pozemku jen do výšky hladiny vody. Je navrženo VMP 3,0m.</p> <p>Byla prověřena a zvážena možnost monolitického rámu, vzhledem k rychlosti výstavby a doporučení POV je navržen prefabrikovaný rám.</p>
SO 06-19-27	Šternberk - Újezd u Uničova, žel. most v ev. km 9,546
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi obcemi Mladějovice a Újezd u Uničova. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Most je kolmý z roku 1973 a slouží pro převedení trvalého vodního toku Teplíčka. Nosná konstrukce mostu je železobetonová prefa deska uložená na železobetonových prazích a betonové spodní stavbě. NK je na spodní stavbě uložena na kluzné vrstvě (O1) a prostřednictvím ozubu (O2). Tl. desky je 430 mm uprostřed, 304 mm nad opěrou. Rozpětí NK je 4.20 m, světlost 3.50 m. Volná výška je cca 1.70 m. Most má krátká rovnoběžná křídla z betonu. Koryto vodoteče je zpevněno kamenem do betonu, zajištění svahových kuželů je provedeno nábrežními zídками z kamene.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Na mostě bude osazen nový SVI. Bude provedeno nové odvodnění rubu opěr, které bude vyústěno do přilehlých svahových kuželů. Na římsách bude osazeno nové úhelníkové zábradlí. Bude provedena sanace všech pohledových ploch. Svahy podél křídel budou dosypány. V korytě vodoteče bude lokálně doplněno odláždění. Opěra č.2 bude vůči posunu ukotvena zemními kotvami.</p>
SO 06-19-28	Šternberk - Újezd u Uničova, žel. most v ev. km 9,785
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi zast. Mladějovice a výh. Újezd u Uničova. Jednokolejná trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Most je z roku 1958. PKO proběhla v roce 1968. Spodní stavba z r. 1958. Most slouží pro přemostění vodoteče Teplíčka. Nosná konstrukce mostu je ocelová, plnostěnné nosníky IP 600 bez mostovky. Konstrukce je kolmá, uložena na železobetonových prazích a betonové spodní stavbě. Křídla jsou rovnoběžná betonová s římsou. Rozpětí NK je 9,90 m, délka přemostění 7,6 m. Světla výška je 3,7 m. Úhel křížení 60,5°.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Nové kolejové řešení předstoupuje výhybku před mostní objekt a tím bude přes most přecházet kolejové rozvětvení z této nové výhybky. Nová nosná konstrukce je navržena jako monolitický betonový polorám se zavěšenými rovnoběžnými křídly. Rubové odvodnění bude vyvedeno mimo mostní otvor. Pod mostem se provede nové odláždění koryta vodoteče z lomového kamene o tl. 0,4 m. Římsy mostu se osadí novým zábradlím ve vzdálenosti 3,150 m od os kolejí.</p>
SO 07-19-01	Žst. Újezd u Uničova, žel. propustek v ev. km 10,132
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Propustek se nachází ve Výh. Újezd u Uničova. Objekt se nachází v katastrálním území Újezd u Uničova. Rychlost v tomto úseku je 90km/h. Propustek tvoří TZR roury průměru 600mm s rovnoběžnými betonovými čely. Rok výstavby 1958.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že propustek vyhovuje na traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h, je navržena sanace propustku. Sanovány budou čela propustku v rozsahu – čelo zprava trati 3,5m<sup>2</sup> a čelo zleva trati 1m<sup>2</sup>. Bude provedena nová dlažba z lomového kamene na vtoku i výtoku (vtok – 2,295m, výtok – 4,74m) dále bude provedeno nové odláždění svahu nad římsami a to min.1,0m.</p>
SO 08-19-01	Újezd u Uničova - Uničov, žel. propustek v ev. km 11,664
	<p><u>Stávající stav</u></p>

	<p>Propustek se nachází mezi Újezdem u Uničova a zastávkou Uničov zastávka. Objekt se nachází v katastrálním území Újezd u Uničova. Trať je v přímé, rychlost v tomto úseku je 90 km/h. Propustek je tvořen z TZR rour DN 800 mm s betonovými čely a kamennými křídly. Rok výstavby 1969.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že propustek nevyhovuje na traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h, je navržena demolice objektu a výstavba nového trubního propustku DN 1000 mm. Propustek je uložen na základové desce tl. 0,3 m a šířky 1,8 m. Šířka propustku je 7,4 m. Propustek je zakončen šikmými troubami, které jsou uloženy na zesíleném základu. Koryto na vtoku i výtoku bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože v délce 1,5 m.</p>
SO 08-19-02	Újezd u Uničova - Uničov, žel. propustek v ev. km 11,800
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Propustek se nachází mezi Újezdem u Uničova a zastávkou Uničov zastávka. Objekt se nachází v katastrálním území Brníčko. Trať je v přímé, rychlost v tomto úseku je 90km/h. Objekt se nachází u přejezdu v ev.km 11,791(silnice III/44417). Propustek je tvořen TZR rourami DN 600 s čely z betonu B105. Na vtoku i výtoku je odláždění příkopy cca 3m. Rok výstavby 1970.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že stávající propustek nevyhovuje pro traťovou třídu D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h. Propustek ve stávajícím stavu pouze převádí vodu z jedné strany železnice na druhou bez dalšího odtoku, proto bude propustek zrušen bez náhrady. Po obou stranách bude vybudovaný vsakovací systém, který bude součástí železničního spodku.</p>
SO 08-19-03	Újezd u Uničova - Uničov, žel. propustek v ev. km 12,524 - zrušení
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Propustek se nachází mezi Újezdem u Uničova a zastávkou Uničov zastávka. Objekt se nachází v katastrálním území Brníčko. Trať je v přímé, rychlost v tomto úseku je 90km/h.</p> <p>Objekt tvoří kamenná klenba na kamenných opěrách, byl vystavěn v roce 1873. Světlost objektu je 1,86m, volná výška objektu 1,2m. Převádí občasný vodní tok. V současné době je propustek nefunkční a nic nepřevádí. Pravá strana propustku je zcela zasypaná, levá římsa je prasklá a vytlačená. Na pravé straně propustek navazuje na deskový propustek světlosti 600mm, který vyúsťuje v areálu firmy UNEX. Dle zápisu z kontrolní prohlídky mají být na dně položeny trubky z PVC 70mm a 30mm. Na levé straně chybí zábradlí.</p> <p><u>Nový stav</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že propustek je nefunkční, bude stávající kamenná klenba odbourána, ponechá se základ klenby a část opěr, mezi které se vloží chránička dle požadavku UNEXu. Chráničky se zaústí do navazujícího propustku UNEXu, kde se prostor mezi stávajícím a novým propustkem zaslepí.</p>
SO 08-19-04	Újezd u Uničova - Uničov, žel. most v ev. km 13,352
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází mezi obcemi Uničov a Újezd u Uničova. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Most je kolmý a přemostňuje silnici III/44416. Spodní stavba je z roku 1901, v roce 1971 byla sanována. Ocelová nosná konstrukce je z roku 1971. Nosnou konstrukci tvoří hlavní nosníky dvojčinné válcované I400 v osové vzdálenosti 1500 mm s příčným ztužením z L70x70x8. Spoje konstrukce jsou nýtované a šroubované. Po stranách hlavních nosníků jsou osazeny chodníky z rýhovaných plechů. Rozpětí NK je 4.40 m, světlost 3.70 m, délka 4.70 m. Šířka mostu 4.85 m. Volná výška pod mostem 3.620 m. Most má krátká rovnoběžná křídla z kamene. Silnice pod mostem je živičná.</p> <p><u>Nový stav</u></p>

	<p>Dojde k demolici stávající konstrukce včetně spodní stavby. Nový mostní objekt bude o jednom poli kolmý. Nosná konstrukce bude ocelová (plnostěnné nosníky) s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem. Hlavní nosníky budou s parabolickým horním pásem výšky 1.80 – 2.60m. příčníky výšky 0.48 m bez podélných výztuh. Světlost mostu 24.750 m s rozpětím 26.250 m. Podjezdová výška nebude snížena oproti stávajícímu stavu. Uložení přes kalotová ložiska na opěrách. Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách z důvodu zahlubování komunikace ve výhledu (přeložka silnice II/444). Křídla jsou navržena tak, aby respektovala výhledový stav přeložky silnice a nezasahovala mimo pozemky dráhy. Na každé opěře budou dvě zavěšené rovnoběžná křídla. Na OP1 vlevo a OP2 vpravo bude navazovat šikmé křídlo, které respektuje výhledový stav přeložky silnice. Rozsah úpravy stávající komunikace pod mostem bude minimalizován. Na silnici před i za mostem bude osazen systém protinárazových zábran (kombinace mechanicko – zvukové a pevné zábrany). Zábrany budou osazeny do doby pokud nedojde k zahloubení silnice na normový stav.</p>
SO 08-19-05	<p>Újezd u Uničova - Uničov, žel. propustek v ev. km 13,481 - zrušení</p> <p><u>Stávající stav</u> Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1873 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosná konstrukce propustku je kamenná deska uložená na kamenné spodní stavbě. Tl. desky je cca 250 - 300 mm. Rozpětí NK je 0.95 m, světlost 0.63 m. Volná výška na výtoku je 0.60 m. Propustek má kolmá krátká kamenná křídla. Výška náspu v místě propustku je cca 4.0 m. Vtok propustku je zcela zasypán, výtok částečně a proto propustek již neplní svou funkci.</p> <p><u>Navržené řešení</u> Konstrukce propustku bude zrušena bez náhrady. Dle místních odtokových poměrů budou srážkové vody řešené lokality převáděny nejbližším propustkem v km 13,823. Vtok i výtok budou obnaženy a dno uvnitř bude částečně pročištěno. Čela budou zazděna a propustek bude vyplněn samozhutnitelným betonem ze strany vtoku.</p>
SO 08-19-06	<p>Újezd u Uničova - Uničov, žel. propustek v ev. km 13,823</p> <p><u>Stávající stav</u> Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Propustek je z roku 1873 a slouží pro převedení občasného vodního toku. Nosná konstrukce propustku je kamenná deska uložená na kamenné spodní stavbě. Tl. desky je cca 250 - 300 mm. Rozpětí NK je 0.95 m, světlost 0.63 m. Volná výška je 0.60 m. Propustek má kolmá krátká kamenná křídla. Vtok i výtok propustku je částečně zasypán. Výška náspu v místě propustku je cca 2.6 m.</p> <p><u>Navržené řešení</u> Konstrukce propustku bude nahrazena žb rámem. V novém stavu se zde rychlost zvyšuje na 160 km/h. Dle hydrotechnického výpočtu je navržen uzavřený prefabrikovaný rám sv. rozměrů 1.20 m x 1.00 m. Dimenze rámu jsou voleny tak, aby byl propustek schopen převést i vody z plochy rušeného propustku v km 13,481. Vtok i výtok bude ukončen prefabrikovanými šikmými čely. Na křídlech a koncových dílech bude osazena monolitická žb římsa. Na část stávajícího základu, která bude ponechána se provede vyrovnávací podkladní beton na, který se osadí prefabrikáty.</p>
SO 08-19-07	<p>Újezd u Uničova - Uničov, žel. most v ev. km 14,101</p> <p><u>Stávající stav</u> Objekt se nachází v širé trati cca 600,0 m před Žst. Uničov. Most převádí železniční trať přes místní zpevněnou komunikaci. Nosná konstrukce je železobetonová deska o rozpětí 4,35 m na betonových opěrách. Světlost otvoru je 3,75 m volná výška 2,9 m. Most je z roku 1959. Rychlost na objektu ve stávajícím stavu je</p>

	<p>90 km/h. Na mostě je nevyhovující šířkové uspořádání a nedostatečná výška kolejového lože.</p> <p>Hodnocení správce je K2/S1.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Vzhledem k nevyhovující zatížitelnosti nosné konstrukce i spodní stavby je navržena přestavba na železobetonový rám rozpětí 4,60 m, světlosti 4,20 m. Tloušťka horní příčle, opěr i dolní příčle je 400 mm. Rám je výškově osazen na novou niveletu trati, která je kvůli navazujícímu mostu zdvižena o cca 200 mm. Volná výška pod mostem se tím zvětší na cca 3,00 m. Šířka mostu je 6,80 m. Vnitřní výška rámu je 4,0 m, tzn. spodní příčel mostu je umístěna cca 1,0 m pod povrchem vozovky. To umožní převedení mimodrážních sítí pod konstrukcí vozovky. Rychlost na objektu v novém stavu bude 160 km/h. Nová úprava komunikace bude z důvodu vyřešení odvodnění jejího povrchu provedena v rozsahu větším než definují výkopy pro založení objektu. Z tohoto důvodu bude úprava komunikace provedena v rozsahu drážních pozemků.</p>
SO 08-19-08	<p>Újezd u Uničova - Uničov, žel. most v ev. km 14,203</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající most převádí trať přes chodník, místní komunikaci a řeku Oskavu. Nosná konstrukce je ocelový plnostěnný nosník s dolní mostovkou rozpětí 20,0 m na původních kamenných opěrách s betonovými úložnými prahy. Světlost otvoru je 18,65 m volná výška 2,0 – 2,15 m nad komunikacemi. Nosná konstrukce je z roku 1965, kamenné spodní stavba 1873. Na mostě je nevyhovující šířkové uspořádání.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Je navržena přestavba mostu na nový ocelový nosník s dolní mostovkou a šterkovým ložem. Vzhledem k dodržení stávající volné výšky pod mostem min. 2,0 m je navržena příčnicková mostovka a zdvih nivelety 350 mm. Rozpětí konstrukce je 20,25 m, délka 20,8 m šířka 7,4 m. Hlavní nosníky výšky 1,5 - 2,0 m jsou umístěny v osové vzdálenosti 6,85 m. Horní pás je parabolicky zaoblený. Spodní stavba opěr je železobetonová. Založení je plošné ve vrstvách šterků, cca 300 mm pod úrovní založení stávajících opěr. Součástí opěr jsou rovnoběžná zavěšená křídla délky 2,5 m.</p>
SO 08-19-09	<p>Újezd u Uničova - Uničov, žel. most v ev. km 14,392</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Objekt se nachází před žst. Uničov v stanici. Trať je v přímé, rychlost je v tomto úseku 90 km/h. Most je šikmý, uhel křížení 60°. Spodní stavba je z roku 1873, v roce 1961 byla sanována. Nosná konstrukce z roku 1961. Objekt slouží pro převedení Mlýnského potoka. Nosná konstrukce mostu je železobetonová prefa deska uložená na železobetonových prazích a betonové spodní stavbě. NK je na spodní stavbě uložena na kluzné vrstvě. Tl. desky je 560 mm uprostřed, 390 mm nad opěrou. Rozpětí NK je 6.70 m, kolmá světlost 5.11 m. Volná výška je cca 1.0 m nad hladinou. Vzdálenost k lící zábradlí je 2.32 vlevo a 2.21 vpravo. Most má krátká rovnoběžná i šikmá křídla z betonu. Koryto vodoteče je zpevněno kamenem do betonu. Voda na výtok dále vede do stávající trouby DZR DN 1250.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>V novém stavu se zde rychlost zvyšuje na 160 km/h. Dle statického přepočtu stávající objekt není přechodný pro traťovou třídu D4/120 a D2/160 a proto bylo rozhodnuto o přestavbě. Další z důvodu přestavby je nevyhovující VMP 3.0. Je navržena demolice stávajícího objektu v celém rozsahu a výstavba nové žb polorámové konstrukce se šikmostí 75°. Tloušťka příčle i stojek bude 0.55 m. Konstrukce bude založená plošně. Rozpětí NK je 6.47 m, kolmá světlost 5.70 m. Výška spodní hrany příčle bude respektovat výšku spodní hrany stávající nosné konstrukce. Na opěry budou zavěšena rovnoběžná křídla s římsami. Na římsě bude osazeno nové úhelníkové zábradlí. Povrchová voda bude svedena do příčné</p>

	drenáže za opěry, vyústění drenáže bude osazeno do přilehlých svahů. Koryto, i svahové kužele budou odlážděny kamenem do betonu. Odláždění bude ukončeno prahy.
SO 09-19-01	<b>Žst. Uničov, žel. propustek v ev. km 15,358</b>
	<u>Stávající stav</u> Propustek se nachází v žst. Uničov. Objekt leží v katastrálním území Uničov. Trať je v přímé, rychlost v tomto úseku je 40km/h. Objekt tvoří 2 otvory z trub TZR 141-160. Světlost 2x1,6m. Na vtoku i výtoku je čelní zídka z betonu C 16/20, na římsách je osazeno zábradlí. Před vtokem a pod výtokem z propustku je provedena kam. dlažba na délku cca 2m. Propustek převádí trvalý tok. Rok výstavby 1999. <u>Nový stav</u> Vzhledem k tomu, že propustek vykazuje trhliny budou obě roury nahrazeny rámovým propustkem. Propustek je navržený jako prefabrikovaný, rámový, železobetonový. Propustek je navržen se světlou šířkou 2,0m a světlou výškou rámu 1,6m. Dno propustku není odlážděno lomovým kamenem. Podélný spád je navržený 3,0%, Prostor vtoku propustku bude odlážděn lomovým kamenem jak na dně, tak svah železničního tělesa, pro ochranu svahu železničního tělesa. Čela propustku jsou stávající se železobetonovou římsou s osazením zábradlím. Nový rámový propustek se osadí na stávající betonovou desku ze které se odstraní původní trouby a jejich sedla. Stávající čela se upraví tak, aby vešli do nich rámové segmenty. Uloží se rámové segmenty a vysprávi se čela a zaizolují se segmenty. Sanovány budou čela propustku Na výtoku bude pročištěno koryto k dalšímu propustku na délku cca 20m. Stávající odláždění se očiští a případně lokálně přespáruje. V místě kde vyústí svodné potrubí se stávající odláždění vybourá a bude nahrazeno novým.
SO 90-19-01	<b>Olomouc - Uničov, demolice evidovaných nefunkčních objektů</b>
	Předmětem tohoto SO je vytipovat objekty, u kterých je pravděpodobné, že stále existují nebo byly demolovány nedůsledně a zařazení do rozpočtu stavby. V spolupráci s SŽDC OŘ Olomouc bylo do tohoto SO zařazeno 17 objektů, u kterých je reálný předpoklad, že některé jejich částí budou při rekonstrukci nalezeny. Výkop v daných km bude proveden min. 1.2 m pod novou niveletu koleje (1.4 m pod nové TK). Všechny nalezené konstrukce budou odstraněny. U bývalých přesypaných desek a kleneb bude proveden zkušební vrt do úrovně paty náspu. V případě nalezení nosné konstrukce, bude výkop prohlouben a NK odstraněna. Prázdný mostní otvor bude zasypán nebo zalit hubeným betonem.

**E.1.5 Ostatní inženýrské objekty**

SO 02-34-01	<b>Olomouc - Bohuňovice, úprava a zatrubnění příkopu</b>
	Řešený příkop spojuje stávající propust v ž.km 103,811 železniční trati Olomouc-Uničov a propust v ž.km 84,575 železniční trati Olomouc - Česká Třebová. Tento příkop má délku cca 450 m je nefunkční, silně zanesený a zarostlý vegetací. Na příkopu se nachází tři propustky a lávky v prostoru zahrádkářské kolonie. Propust pod tratí Olomouc - Praha je kruhového profilu DN 1250 mm, v rámci modernizace trati byla část propustku na výtoku opravena (dl. 39,0 m – profil DN 1200 mm). Pod touto propustí pokračuje příkop souběžně s železniční tratí a po cca 156 m končí. Na konci příkopu je betonové čelo vtoku do zatrubnění.  <u>Navrhované řešení</u>



	<p>Příkop bude v dl. 450 m obnoven a napojen do stávajícího propustku železniční trati Olomouc - Česká Třebová. Podélný profil je ve sklonu cca 1,5 ‰, celý úsek bude zahrazen pro možnost odvedení vod z propustku z nového odvodnění železniční trati Uničov - Olomouc ž. km 103,811 (SO 02-19-01). Tvar koryta je jednoduchý lichoběžník šířky dna 900 mm se sklony svahu 1:1,5. Celý profil bude oset.</p> <p>Příkop pod drážním propustkem na trati Olomouc-Praha bude v dl. cca 51,0 m pročištěn.</p> <p>Stávající propustek v km 0,512 bude zrušen a v km 0,527 je navržen nový profilu DN 1200 mm v dl. 11,0 m. V km 0,673 a km 0,762 budou zrušeny stávající mostky a budou nahrazeny propustky profilu DN 1400 mm v dl. 12,0 m. V km 0,7255 je navržen propustek nový DN 1400 v dl. 12,0m. Propustky jsou navrženy z železobetonových trub (DN1200 a DN1400), která jsou uloženy na betonový pražec C12/15, tl. 250 mm. Trouba bude obetonována betonem C12/15. Čelo a příkop v okolí propustku bude zpevněno kamennou dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm uloženou do beton. lože. Spáry budou vyplněny cementovou maltou. Zpevnění bude ukončeno betonovým prahem, který bude uložen na štěrkový podsyp tl. 100 mm. Podkladní vrstvu tvoří štěrkopískový podsyp tl. 100 mm. Čelo výtoku je navrženo ve sklonu 1:1,5. Konstruktivní skladba nad propustkem je řešena jako netuhá vozovka – vibrovaný štěrk tl. 150 mm a štěrkodeř min. 250 mm. U propustku DN 1400 v km 0,7255 je z důvodu stísněných podmínek navržen na výtoku u čela a břehů sklon 1:1.</p> <p>V trase navrhovaného příkopu v km 0,690 - 0,742 se nachází podzemní vedení NN, u kterého je navržena přeložka mimo trasu příkopu. Přeložka je řešena samostatnou stavbou ČEZ.</p> <p>V rámci stavby dojde k odstranění starých betonových základů od nadzemního elektrického vedení (počet kusů 5).</p> <p>V km 0,683 je křížení se stávajícím neprovozovaným vodovodním řadem. V místě křížení dochází k zahrazení příkopu. Ochrana dotčeného vodovodu je řešena objektem - SO 90-27-02 Olomouc - Uničov, ochrana a přeložky vodovodů.</p> <p>Řešený úsek příkopu mezi propustky je dimenzován na výhledový stav, tj. s přivedením svodnice A-605 z podkladů řešené studie koncepce vodního hospodářství MM Olomouce. Q<sub>max</sub> odpovídá 2,55 m<sup>3</sup>/s, tj. maximální kapacita železničního propustku v ž. km 84,755 na trati Olomouc - Česká Třebová. V případě realizace svodnice A-605 je nutné dořešit odtok vod přivedených svodnicí až do hlavního recipientu.</p>
--	--

**E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)****SO 02-22-01 Olomouc - Bohuňovice, přeložka STL plynovodu v km 108,518**Stávající stav

V řešené oblasti je veden stávající STL plynovod PE d.110. Tento je uložen v cyklostezce a pod mostem kříží v km 108,518 železniční trať. Pod mostem je STL plynovod uložen ve dvojité chráničce délky 16 m (PE d.160 a Oc DN 300). Na obou koncích chráničky jsou umístěny čístačky. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o..

Návrh řešení

Vzhledem k výstavbě nového mostního objektu SO 02-19-08 a úpravě vedení trasy cyklostezky je navržena přeložka stávajícího STL plynovodu. Trasa přeložky bude vedena převážně mezi cyklostezkou a Trusovickým potokem (IDVT 10100157). Nové potrubí bude napojeno za stávajícím trasovým uzávěrem. Celková délka přeložky je 41,0 m a je navržena v souladu se stávajícím potrubím z PE 100

	<p>s ochranným pláštěm, d.110 SDR 17,6. Úsek pod novým mostním objektem bude uložen v chrániče PE d.225 délky 18,8 m. Na obou koncích chráničky budou osazeny číhačky v zemním provedení. V místě křížení cyklostezky bude STL plynovod uložen v ochranné trubce PE d.225 délky 5,1 m. Na lomových bodech budou umístěny orientační sloupky.</p> <p>Stávající úsek STL plynovodu PE d.110 bude v délce 30,8 m odstraněn, a to včetně chráničky PE d.160/Oc DN 300 délky 16 m a dvou číhaček.</p> <p>Propojení přeložky na stávající potrubí bude realizováno bez přerušení dodávky plynu použitím balonových uzávěrů. Práce budou prováděny mimo topnou sezónu v souladu s technologickým postupem vypracovaným dodavatelem a odsouhlaseným provozovatelem plynovodu.</p>
SO 02-22-02	<p><b>Olomouc - Bohuňovice, přeložka STL plynovodu v km 109,052</b></p> <p><u>Stávající stav</u> Stávající železniční trať kříží v km 109,052 STL plynovod z ocelových trub 114,3 mm. Pod železniční tratí je STL plynovod uložen ve dvojité chrániče Oc DN 200/400 délky 16,2 m. Číhačka je umístěna na jednom z konců chráničky. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o.</p> <p><u>Návrh řešení</u> V rámci stavby železničního svršku a spodku dojde ke kolizi se stávajícím STL plynovodem Oc DN 100. Je navržena přeložka plynovodu z potrubí z PE 100 s ochranným pláštěm, d.110 SDR 17,6. Napojení na stávající STL plynovod bude až na PE potrubí d.110. Celková délka přeložky je 23,9 m. Úsek pod železniční tratí bude uložen v chrániče PE d.225 délky 15,3 m. Číhačka v zemním provedení bude osazena na jednom konci chráničky.</p> <p>Stávající úsek STL plynovodu OC DN 100 bude v délce 26,0 m odstraněn, a to včetně chráničky Oc DN 200/400 délky 16,2 m a jedné číhačky.</p> <p>Propojení přeložky na stávající potrubí bude realizováno bez přerušení dodávky plynu použitím balonových uzávěrů. Práce budou prováděny mimo topnou sezónu v souladu s technologickým postupem vypracovaným dodavatelem a odsouhlaseným provozovatelem plynovodu.</p>
SO 04-22-01	<p><b>Bohuňovice - Šternberk, přeložka STL plynovodu v km 111,722</b></p> <p><u>Stávající stav</u> Pod mostem v komunikaci III/4469 je veden stávající STL plynovod PE d.50. Tento kříží železniční trať v km 111,722 pod mostem. Pod mostní konstrukcí není stávající STL plynovod uložen v chrániče. Za mostem je z tohoto STL plynovodu zřízena jedna plynovodní přípojka k objektu pč 255. Za touto plynovodní přípojkou je STL plynovod ukončen. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o..</p> <p><u>Návrh řešení</u> V rámci stavby „Elektrifikace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc“ je navržena demolice objektu pč 255 u žst Štarmov. V rámci tohoto dojde ke zrušení stávající plynovodní přípojky pro tento objekt. Provozovatel STL plynovodu vzhledem ke zrušení plynovodní přípojky souhlasí se zkrácením stávajícího plynovodu. Tento bude nově ukončen před novým mostem SO 04-19-03, za poslední plánovanou plynovodní přípojkou.</p> <p>Stávající úsek STL plynovodu PE d.50 bude v délce 73,0 m zrušen. Stejně tak bude zrušena stávající plynovodní přípojka PE d.32 délky 16,3 m a to včetně ochranné trubky PE d.63 délky 7,4 m a HUP.</p>
SO 06-22-01	<p><b>Šternberk - Újezd u Uničova, přeložka STL plynovodu v km 0,717</b></p> <p><u>Stávající stav</u> Stávající železniční trať kříží v km 0,717 STL plynovod z potrubí PE d.160. Pod železniční tratí je STL plynovod uložen v chrániče PE d.315 délky 10,9 m. Číhačka je umístěna na jednom z konců chráničky. Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o..</p>

	<p><u>Návrh řešení</u></p> <p>V rámci stavby železničního svršku a spodku je nutno vzhledem k uložení stávajícího STL plynovodu PE d.160 řešit jeho přeložku. Trasa přeložky kolmo kříží železniční trať. Na stávající STL plynovod PE d.160 je napojena před další stávající číchačkou na chrániče PE d.315. Celková délka přeložky je 13,7 m a je navržena v souladu se stávajícím potrubím z PE 100 s ochranným pláštěm, d.160 SDR 17,6. Úsek pod železniční tratí bude uložen v chrániče PE d.315 délky 11,7 m. Číchačka v zemním provedení bude osazena na jednom konci chráničky. Na lomových bodech mimo komunikaci budou umístěny orientační sloupky.</p> <p>Stávající úsek STL plynovodu PE d.160 bude v délce 15,2 m odstraněn, a to včetně chráničky PE d.315 délky 10,9 m a jedné číchačky.</p> <p>Propojení přeložky na stávající potrubí bude realizováno bez přerušení dodávky plynu použitím balonových uzávěrů. Práce budou prováděny mimo topnou sezónu v souladu s technologickým postupem vypracovaným dodavatelem a odsouhlaseným provozovatelem plynovodu.</p>
SO 06-22-05	<p><b>Šternberk - Újezd u Uničova, přeložka STL plynovodu v km 5,765</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající železniční trať kříží v km 5,765 STL plynovod z potrubí PE d.50. Pod železniční tratí je STL plynovod uložen v chrániče PE d. 160 délky 24,2 m. Číchačka je umístěna na obou koncích chráničky.</p> <p>Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o..</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>V rámci stavby železničního svršku a spodku dojde ke kolizi se stávajícím potrubím STL plynovodu. Je navržena přeložka stávajícího STL plynovodu PE d.50. Přeložka je navržena z potrubí z PE 100 s ochranným pláštěm, d.50 SDR 11. Napojení na stávající STL plynovod bude za koncem stávající chráničky. Celková délka přeložka je 28,9 m. Úsek pod železniční tratí bude uložen v chrániče PE d.110 délky 22,0 m. Na obou koncích chráničky budou osazeny číchačky v zemním provedení. Na lomových bodech budou umístěny orientační sloupky.</p> <p>Stávající úsek STL plynovodu PE d.50 bude v délce 26,4 m odstraněn, a to včetně chráničky PE d.160 délky 24,2 m a dvou číchaček.</p> <p>Propojení přeložky na stávající potrubí bude realizováno bez přerušení dodávky plynu uzavřením plynovodu stlačovací soupravou. Práce budou prováděny mimo topnou sezónu v souladu s technologickým postupem vypracovaným dodavatelem a odsouhlaseným provozovatelem plynovodu.</p>
SO 08-22-01	<p><b>Újezd u Uničova - Uničov, přeložka VTL plynovodu v km 11,796</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající železniční trať kříží v km 11,796 VTL plynovod z ocelových trub 219,1*4,5 mm (1981). Pod železniční tratí je VTL plynovod uložen v chrániče OC DN 350 délky 14,8 m. Číchačka je umístěna na obou koncích chráničky. Součástí je také propojovací objekt chráničky (POCH)</p> <p>Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o..</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>V rámci stavby železničního svršku a spodku dojde ke kolizi se stávající polohou VTL plynovodu. Je navržena přeložka stávajícího VTL plynovodu Oc DN 200. Přeložka je navržena z potrubí z ocelového potrubí 219,1*4,5 mm, materiál L245NE/ME, s tovární třívrstvou izolací, v chrániče také s vláknito-cementovým opláštěním FZM-N. Napojení na stávající VTL plynovod bude za stávajícími oblouky. Celková délka přeložky je 19,3 m. Úsek pod železniční tratí bude uložen v dvojité ocelové chrániče DN 350/600 délky 13,1 m. Na obou koncích chráničky budou osazeny číchačky v zemním provedení. Stávající propojovací objekt POCH bude osazen na jednom z konců nové chráničky.</p>

	<p>Stávající úsek VTL plynovodu Oc DN 200 bude v délce 19,3 m odstraněn, a to včetně chráničky Oc DN 350 délky 14,8 m, dvou číchaček a objektu POCH.</p> <p>Propojení přeložky na stávající ocelové potrubí DN 200 bude realizováno bez přerušení dodávky plynu pomocí dvoustranné přepouštěcí soupravy STOPPLE. Práce budou prováděny mimo topnou sezónu v souladu s technologickým postupem vypracovaným dodavatelem a odsouhlaseným provozovatelem plynovodu.</p>
SO 08-22-03	<p>Újezd u Uničova - Uničov, přeložka STL plynovodu v km 14,626</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající železniční trať kříží u železničního přejezdu v km 14,626 STL plynovod z potrubí PE d.110. Pod železniční tratí je STL plynovod uložen v chráničce PE d.225 délky 14,1 m. Číchačka je umístěna na obou koncích chráničky.</p> <p>Provozovatelem plynovodu je společnost GasNet, s.r.o..</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>V rámci stavby železničního svršku a spodku a úpravy prostoru železničního přejezdu dojde ke kolizi se stávající trasou STL plynovodu. Je navržena přeložka stávajícího STL plynovodu PE d.110. Trasa přeložky kolmo kříží železniční trať. Na stávající STL plynovod PE d.110 je napojena před stávající číchačkou s chráničkou PE d.225. Celková délka přeložky je 27,6 m a je navržena v souladu se stávajícím potrubím z PE 100 s ochranným pláštěm, d.110 SDR 17,6. Úsek pod železniční tratí bude uložen v chráničce PE d.225 délky 17,4 m. Číchačka v zemním provedení bude osazena na obou koncích chráničky.</p> <p>Stávající úsek STL plynovodu PE d.110 bude v délce 20,2 m odstraněn, a to včetně chráničky PE d.225 délky 14,1 m a dvou číchaček.</p> <p>Propojení přeložky na stávající potrubí bude realizováno bez přerušení dodávky plynu pomocí balonovací soupravy. Práce budou prováděny mimo topnou sezónu v souladu s technologickým postupem vypracovaným dodavatelem a odsouhlaseným provozovatelem plynovodu.</p>
SO 01-27-01	<p>TMP Olomouc, napojení na kanalizaci</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>V místě navrhované stavby TMP není vystavěna kanalizace, nejbližší místo možného napojení je obecní kanalizace je šachta v křižovatce ulic Sladovní a Gorkého, kde vede stoka jednotné kanalizace DN600</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Objekt TMP se navrhuje odkanalizovat nově vystavěným systémem kanalizace, přičemž srážkové vody z budovy TMP a ze zpevněných ploch budou odváděny samostatným systémem dešťové kanalizace přes objekt zasakování, z kterého pak budou přebytečné vody odváděny do koncové šachty nové stoky jednotné kanalizace. Do této šachty pak budou napojeny i splaškové vody z budovy TMP. Napojení na stávající kanalizaci pak bude řešeno stokou jednotné kanalizace, která povede ulicí Sladovní a navrhuje se v profilu DN250-300 z potrubí PVC, délka připojení stoky jednotné kanalizace bude 207,3 m, celková délka kanalizačního potrubí bude 301,0 m, půdorysný rozměr zasakovacího objektu bude 1,6x4,0 m. Potrubí v úseku pod tratí bude ze sklolaminátu v dl. 33,0 m.</p> <p>V ulici Sladovní se v současné době nachází neprovozovaný vodovod DN 300. Vzhledem k tísnivým podmínkám bylo se zástupci firmy Moravská Vodárenská, a.s. dohodnuto zrušení a odstranění tohoto vodovodu (dl.cca 100 m), čímž se vytvoří prostor pro uložení nové gravitační splaškové kanalizace.</p>
SO 01-27-02	<p>TMP Olomouc, napojení na vodovod</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Přímo v místě navrhovaného areálu TMP nevede vodovodní potrubí, ale v bezprostřední blízkosti v ulici Sladovní vede vodovodní řad LT DN80 a zde podzemní hydrant.</p>

	<u>Návrh řešení</u> Objekt TMP se navrhuje napojit na stávající vodovodní řad navrtávacím pasem s odbočením na potrubí přípojky HDPE 32. Na kraji areálu TMP bude osazena plastová vodoměrná šachta s armaturou vodoměru, samotná přípojka vody bude z potrubí HDPE 32 v dl. 55,5 m.
SO 02-27-02	Olomouc - Bohuňovice, ochrana kanalizace v km 108,991
	<u>Stávající stav</u> Jedná se jednotnou kanalizaci obce Bohuňovice. Kanalizace je zhotovena z plastových korugovaných trub DN 800 nedostatečně únosných pro zatížení železniční dopravou. Kanalizace je z obou stran v blízkosti tělesa násypu železničního spodku napojena na šachty – vpravo 18,3m od osy koleje, vlevo 9,9m od osy koleje. <u>Návrh řešení</u> Neúnosná plastová trouba bude nahrazena žb. Patkovými troubami DN 800 se zaručenou únosností pro zatížení od železniční dopravy. Návrhové zatížení je stanoveno dle ČSN EN 1991-2 (model zatížení LM71). Nové žb. trouby budou plošně založeny na betonové desce tl. 200mm vyztužené svařovanou sítí. Část kanalizace z nových žb. trub bude se stávající kanalizací propojena pomocí nových šachet na obou stranách násypu. Z východní strany bude zhotovena nová šachta o rozměrech 2,2 x 1,6m ve vzdálenosti 9,3m od osy koleje. Ze západní strany bude přestavěna stávající kruhová šachta na žb. šachtu obdélníkového tvaru 2,4 x 2,2m se zkoseným rohem pro napojení šikmého křížení potrubí ve vzdálenosti 10,30m od osy koleje. Splaškové vody budou během realizace stavby převáděny gravitačně provizorním obtokem (trouby z PVC DN 300 – celk. dl. 30 m). Obtokové potrubí bude připoloženo do vykopané rýhy, která bude realizována v rámci pokládky potrubí DN 800. Nátok i výtok bude řešen pomocí provizorní jímky
SO 03-27-01	Žst. Bohuňovice, napojení na kanalizaci
	<u>Stávající stav</u> V obci Bohuňovice vede v Ulici Nádražní stoka splaškové kanalizace, vzdálená od výpravní budovy cca 65 m. Protože je tato stoka v poměrně malé hloubce a po trase je řada dalších vedení inženýrských sítí, není možné se na tuto stoku napojit gravitačním způsobem. Na stávající obecní kanalizaci není možné napojit ani dešťové vody. <u>Návrh řešení</u> V areálu žst. vznikne nový objekt trafostanice s nákladištěm a zůstane stávající výpravní budova, která bude rekonstruována. Je navržen oddílný systém kanalizace: dešťová kanalizace a splašková kanalizace. <i>Dešťové vody</i> ze střech budov a ze zpevněných ploch budou napojeny na nově navrhovaný systém dešťové kanalizace a protože není možné tyto vody napojit na stávající kanalizaci nebo vodoteč, jsou navrhovány k zasakování v objektu z plastových bloků v kombinaci se vertikálními zasakovacími studnami. Před zasakovacím objektem z lokality nákladiště bude umístěn odlučovač lehkých kapalin. V místě nátoky do zasakovacího objektu jsou umístěny filtrační šachty. Stoky dešťové kanalizace se navrhují z potrubí PVC v profilech DN125 až DN300. <i>Splaškové vody</i> budou z výpravní budovy sváděny gravitační přípojkou DN150 do jímky čerpací stanice, odkud budou přečerpávány potrubím PE 50 do obecní kanalizace v ul. Nádražní. Napojení tlakového potrubí na tuto kanalizaci bude řešeno odvrtem do stávající šachty. Na jímku čerpací stanice se navrhuje připojení i obytné části výpravní budovy. Jímka čerpací stanice bude plastová v profilu DN1100, kde bude osazeno objemové čerpadlo s automatikou ovládání provozu. Elektro připojení čerpadla bude provedeno na rozvaděč výpravní budovy.



	Celková délka dešťové i splaškové kanalizace bude 570,4 m, půdorysný rozměr zasakovacího objektu bude 51,2 m <sup>2</sup> a plocha vertikálního zasaku je 12,56 m <sup>2</sup> .
SO 03-27-02	<b>Žst. Bohuňovice, napojení na vodovod</b>
	<u>Stávající stav</u> Přímo před výpravní budovou žst. je stávající armaturní šachta vodovodní přípojky, která je zřízena pro současné vodovodní rozvody výpravní budovy a pro budovu WC žst. <u>Návrh řešení</u> Objekt výpravní budovy bude rekonstruován a místa odběru vody zde budou řešeny jinak, než je stávající stav. Proto je nutné provést úpravy propojení ve stávající armaturní šachtě vodovodní přípojky a zrealizovat novou část přípojky vody z potrubí HDPE 32 v dl. 22,0 m.
SO 05-27-01	<b>Žst. Šternberk, kanalizace</b>
	<u>Stávající stav</u> V území žst. Šternberk je systém odkanalizování řešen a částečně je napojen na obecní kanalizaci. Pro nový objekt TNS je třeba zrealizovat nový systém kanalizace, v ostatních řešených částech se musí provést částečná rekonstrukce stávající kanalizace a to jak dešťové drážní, tak i obecní jednotné kanalizace. <u>Návrh řešení</u> <i>Dešťová kanalizace:</i> Pro nový objekt budovy TNS a pro zpevněné plochy bude vystavěn nový systém odkanalizování, který propojí střešní svody a uliční vpustě zpevněných ploch. Dešťová kanalizace je navržena k vyústění do odvodňovacího příkopu zpevněných ploch TNS a dále jsou odváděny do stávajícího příkopu, kde budou zasakovat. Část srážkových vod z příkopu bude odváděna trativodem do stávající otevřené vodoteče (Grygava) pod stávající výúst zatrubněné části toku. Kanalizace je navrhována z trub PVC v profilu DN125 až DN200, celková délka 146 m. Další část dešťové kanalizace bude řešena jako rekonstrukce stávající kanalizace, která odvodňuje výpravní budovu a část kolejiště žst. a je vyústěna do stávající retenční nádrže. Kanalizace D1 se navrhuje v profilu DN400 z PVC v úseku mimo kolejiště, přes kolejiště je pak navrhována v profilu DN600 ze sklolaminátového potrubí. Stávající vyústění do vodní nádrže se navrhuje odbourat a na tomto místě se provede nové vyústění dešťové kanalizace a to jako odláždění svahu kolem výústě kamennou dlažbou do betonu. Celková délka kanalizace této části bude 200 m. Dešťové vody od nového objektu trafostanice bude odváděna novou kanalizací, která se napojí na stávající drážní kanalizaci, která je v tomto místě. Přesné místo napojení bude upřesněno kopanou sondou v rámci stavby. Délka kanalizace pro objekt trafostanice bude v profilu DN125 a DN200 celkem 21,3 m. <i>Rekonstrukce jednotné kanalizace:</i> Podél toku Sítka v ul. vede stávající obecní kanalizace DN400. V místech křížení toku s železnicí vznikne nová kabelová lávka a při její výstavbě by mohlo dojít k porušení kanalizace a navazující kabelový kolektor koliduje se stávající šachtou. Proto se navrhuje úsek mezi šachtami pod tratí zrealizovat nově v délce 23,6 m – Profil kanalizace DN400 z sklolaminát. Současně se nově zrealizují i obě šachty rekonstruovaného úseku. <i>Splaškové vody:</i> Z budovy TNS budou splaškové vody odváděny potrubím DN125 do jímky čerpací stanice bude plastová v profilu DN1100, kde bude osazeno objemové čerpadlo s automatikou ovládání provozu. Elektro připojení čerpadla bude provedeno na rozvaděč TNS budovy. Z čerpací jímky budou splaškové vody přečerpávány potrubím PE 50 plastové šachty a dále gravitačně napojeny odboučkou na stávající obecní kanalizaci, která vede v ul. Věžní.

SO 05-27-02	<b>Žst. Šternberk, napojení na vodovod</b>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Pro objekt TNS je potřeba zajistit požární vodu i vodu pro sociální zařízení objektu. V blízkosti navrhovaného objektu TNS vede v ul. Věžní stávající vodovodní řad z PVC DN150.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Jižně od řešeného objektu je stávající požární hydrant, vzdálenost cca 55 m, proto je řešena přípojka pouze pro sociální zařízení objektu TNS.</p> <p>Objekt TMP se navrhuje napojit na stávající vodovodní řad navrtávacím pasem s odbočením na potrubí přípojky HDPE 32. Na kraji areálu TMP bude osazena plastová vodoměrná šachta s armaturou vodoměru, samotná přípojka vody bude z potrubí HDPE 32 v dl. 33,5 m.</p>
SO 06-27-01	<b>Šternberk - Újezd u Uničova, převedení HOZ v km 6,528</b>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že pod mostem v ev. km 6,575, který je rušen, nachází hlavní odvodňovací zařízení (HOZ), je nutno jej zachovat. V rámci průzkumných prací byl ověřen profil DN 300 mm a byla upřesněna trasa vedení HOZ pod mostem. Součástí HOZ je také stávající železobetonový vtokový objekt (včetně ocelových česlí), který bude v rámci daného stavebního objektu zrušen a nahrazen novým vtokovým objektem.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Stávající betonové potrubí HOZ DN 300 bude nahrazeno novými sklo – laminátovými troubami DN 300. Na vtoku do nového HOZ (vpravo ve směru staničení) bude osazen nový vtokový objekt včetně česlí, na který bude napojen jak stávající otevřený příkop, tak i stávající svodný drén DN 120. Na výtoku (vlevo ve směru staničení) jsou navrženy dvě lomové šachty (Š1 a Š2) tak, aby nové HOZ mohlo být plynule napojeno na stávající trouby HOZ. Základová spára objektu bude urovnána podkladovým betonem C 8/10, min. tl. 100 mm. Nové sklo – laminátové trouby DN 300 budou plošně uloženy do beton. lože C12/15, tl. 200 mm. Trouby budou obetonovány betonem C12/15, tl. 150 mm. Délka potrubí mezi vtokovým objektem a lomovou šachtou Š1 činí 17550 mm. Délka potrubí mezi lomovou šachtou Š1 a Š2 činí 3000 mm.</p> <p>Navržený vtokový objekt zachycuje vody přiváděné se stávajícího otevřeného příkopu a ze stávajícího svodného drénu DN 120. Vtokový objekt je z betonu C30/37 – XC4 – XF3 - XA1, vyztužen KARI při obou lících. Vtok je navržen jako železobetonová konstrukce s předsazeným sedimentačním prostorem, na který navazuje česlicová stěna s ocelovými česlemi. Sedimentační prostor a vtoková šachta je oddělena betonovou přepážkou, ve které jsou vloženy dvě PVC trubky DN 100 dl. 350 mm, rozteč mezi trubkami je 500 mm. Základová spára objektu bude urovnána podkladovým betonem C 8/10 v min. tl. 100 mm. Součástí sedimentačního prostoru je kamenný zához (kameny o hmotnosti do 80 kg).</p> <p>Půdorysný tvar vtokového objektu má rozměry 3950 x 1600 mm. Tloušťka dna a stěn je 300 mm. Max výška vtokového objektu je 2100 mm.</p> <p>Stávající otevřený příkop na vtokové straně bude pročištěn v délce cca 2,0 m před vtokovým objektem. Příkop bude v dané části zpevněn kamenným odlážděním (dlažba z lomového kamene tl. 200 mm) uloženým do beton. lože C12/15 v min. tl. 100 mm. Spáry budou vyplněny cementovou maltou. Zpevnění bude ukončeno betonovým prahem 800x300mm (C12/15), který bude uložen na štěrkopískový podsyp tl. 100 mm.</p>
SO 07-27-01	<b>Žst. Újezd u Uničova, napojení na kanalizaci</b>

	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>V území žst. Újezd u Uničova vede obecní tlaková kanalizace splaškových vod, dešťové vody zde nejsou kanalizací řešeny. Pro nový objekt technologické budovy a pro zpevněné plochy je třeba zrealizovat nový systém kanalizace.</p> <p>Poblíž lokality vede tok Teplička.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p><i>Dešťová kanalizace:</i></p> <p>Pro nový objekt technologické budovy bude vystavěn nový systém odkanalizování, který propojí střešní svody a zpevněné plochy. Dešťová kanalizace je navržena v profilu DN125 až DN200 v celkové délce 146m. Podchycené vody budou částečně zasakovat pomocí zasakovacího objektu, přepad ze zasakování pro větší průtoky bude vyústěn do koryta Tepličky, která protéká poblíž objektu. Půdorysný rozměr zasakovacího objektu bude 25,6 m<sup>2</sup>. Vyústění kanalizace DN200 do koryta toku bude opevněno kamennou rovinou (7 m<sup>2</sup>).</p> <p><i>Splaškové vody:</i></p> <p>budou z technologické budovy sváděny gravitační přípojkou DN150 do jímky čerpací stanice, odkud budou přečerpávány potrubím PE 50 do obecní tlakové kanalizace PE63. Napojení tlakového potrubí na tuto kanalizaci se navrhuje řešit přes nový odbočný kus. Jímka čerpací stanice bude plastová v profilu DN1100, kde bude osazeno objemové čerpadlo s automatikou ovládání provozu. Elektro připojení čerpadla bude provedeno na rozvaděč technologické budovy.</p>
SO 07-27-02	<p><b>Žst. Újezd u Uničova, napojení na vodovod</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Pro technologický objekt je potřeba zajistit požární vodu i zdroj pitné vody pro sociální zařízení občasně obsluhy objektu.</p> <p>V blízkosti navrhovaného objektu vede v současnosti stávající vodovodní řad z PVC DN150. Součástí stávajícího vodovodního řadu je také podzemní hydrant H 80, který se nachází v bezprostřední blízkosti stávající beton. šachty. Hydrant bude využit pro potřeby požární vody navrhovaného technologického objektu.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Stavební objekt řeší napojení technologické budovy na zdroj pitné vody pro sociální zařízení občasně obsluhy objektu. Napojení budovy na zdroj vody se navrhuje provést pomocí vodovodní přípojky.</p> <p>Objekt se navrhuje napojit na stávající vodovodní řad navrtávacím pasem s odbočením na potrubí přípojky HDPE 32. Na kraji areálu bude osazena plastová vodoměrná šachta s armaturou vodoměru, samotná přípojka vody bude z potrubí HDPE 32 v dl. 22,0 m.</p>
SO 08-27-01	<p><b>Újezd u Uničova - Uničov, křížení kanalizace UNEX</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o betonový kanalizační sběrač – dolní část má tvar kruhového oblouku, horní část má přibližně tvar elipsy. Způsob vyztužení není znám. Světlost kolmá je 2,59 m, výška je 2,49 m, stavební výška je cca 3,30 m. Parametry převzaty z přípravné dokumentace.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- se v tomto úseku zvyšuje traťová rychlost na 160 km/hod</li><li>- se jedná o objekt s délkou přemostění cca 2,59 m</li><li>- od stávajícího kanalizačního sběrače nemá majitel archivní dokumentaci a tudíž nelze spolehlivě určit zatížitelnost tohoto objektu</li></ul> <p>Bude provedeno zesílení nosné konstrukce stávajícího kanalizačního sběrače pomocí samonosné obetonávky ze železobetonu. Návrh řeší zesílení nosné</p>

	<p>konstrukce stávajícího kanalizačního sběrače pomocí samonosné obetonávky ze železobetonu. Obetonávka je řešena v délce kanalizace 9586 mm. Obetonávka je z betonu C30/37-XA1-XC3-XF1, v min. tl. 400 mm s výztuží. Vyztužení bude provedeno kari sítí (Ø8 – 100/100 mm) při obou lících. Krytí výztuže bude 70 mm. Rekonstrukce (zesílení) sběrače bude realizováno pod ochranou jímky. Jímka bude pažena štětovou stěnou. Celková délka pažnice je 10,5 m. Výška pažené stěny bude max. 3,7 m, zbylá část zeminy bude odtěžena s vytvořením odlehčovací lavice šířky 1,0 m a sklonem svahu min. 1:1. Dojde k dočasnému záboru parcel p.č: 222/5 a 370/5. Dočasný výkop bude koordinován s přeložkou sdělovacího kabelu.</p>
SO 09-27-01	<p><b>Žst. Uničov, kanalizace</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>V území žst. Uničov je systém odkanalizování částečně řešen jako drážní kanalizace, ale i jako obecní kanalizace města. Průběh a technická kvalita drážní kanalizace je v současné době těžko ověřitelná a proto pro nově navrhovanou technologickou budovu, budovu TNS a statní drobné objekty jakož i pro zpevněné plochy a příjezdni komunikace je třeba zrealizovat nový systém kanalizace.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p><i>Dešťová kanalizace:</i></p> <p>Pro odvod dešťových vod z území budovy TNS a technologického objektu bude vystavěn nový systém odkanalizování, který propojí střešní svody a uliční vpustě zpevněných ploch. Dešťová kanalizace je navržena k vyústění do odvodňovacího příkopu, který vede poblíž budovy TNS a odvodňuje průmyslovou zónu Uničova. Aby se zpomalil odtok srážkových vod z území, bude část podchycených dešťů zasakovat v objektu zasakování, vody, které nezasáknou, pak budou odváděny potrubím DN200 do odvodňovacího příkopu. Vyústění se opevní kamennou rovinou. Celková délka dešťové kanalizace v této části žst. bude 469,5 m plus napojení svodů a vpustí v profilu DN125 až DN200, materiál potrubí se navrhuje PVC.</p> <p><i>Splaškové vody:</i></p> <p>Splaškové vody budou z budovy TNS sváděny gravitační přípojkou DN150 do jímky čerpací stanice, odkud budou přečerpávány potrubím PE 50 dl. 156,5 m do nové šachty splašková kanalizace u technologické budovy. Jímka čerpací stanice bude plastová v profilu DN1100, kde bude osazeno objemové čerpadlo s automatikou ovládání provozu. Elektro připojení čerpadla bude provedeno na rozvaděč TNS budovy. Dále budou splaškové vody od TNS budovy a technologické budovy gravitačně odváděny novou kanalizací do obecní jednotné kanalizace pomocí potrubím DN200 z PVC a napojí se na šachtu v přednádražím prostoru, která je na betonové stoce DN600. Soutoková kanalizační šachta bude rekonstruována. Celková délka gravitační kanalizace této části žst. bude 97,0 m (plus napojení) v profilu potrubí DN125 až DN200.</p>
SO 09-27-02	<p><b>Žst. Uničov, vodovod</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Pro technologický objekt a budovu TNS je potřeba zajistit požární vodu i vodu pro sociální zařízení objektu. V ulici Nádražní bude realizován nový vodovodní řad DN 200 (řešeno samostatnou PD). Objekt řeší připojení technologické budovy a TNS budovy novými přípojkami z plánovaného řadu DN 200 mm. Stávající přípojka výpravní budovy bude zachována.</p> <p>Hydranty pro požární vodu jsou součástí hlavního řadu DN 200 mm.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Délka vodovodní přípojky A je 28,0 m. Odbočení vodovodní přípojky se navrhuje řešit pomocí navrtávacího pasu pro navrtávku pod tlakem vody, který se osadí na litinové potrubí DN 200 vodovodního řadu. Za odbočením bude uzavírací šoupě</p>

	<p>přípojky a ve vzdálenosti 13,50 m bude umístěna vodoměrná šachta (Ø1200 mm) s vystrojením. Šachta je navržena mimo pojezdné plochy v zatravněné ploše areálu. Z vodoměrné šachty pak povede potrubí až do technologické budovy.</p> <p>Délka vodovodní přípojky B je 30,0 m. Odbočení vodovodní přípojky se navrhuje řešit pomocí navrtávacího pasu pro navrtávku pod tlakem vody, který se osadí na litinové potrubí DN 200 vodovodního řadu. Za odbočením bude uzavírací šoupě přípojky a ve vzdálenosti 11,50 m bude umístěna vodoměrná šachta (Ø1200 mm) s vystrojením. Šachta je navržena mimo pojezdné plochy v zatravněné ploše areálu. Z vodoměrné šachty pak povede potrubí až do budovy TNS.</p>
SO 90-27-01	<p><b>Olomouc - Uničov, ochrana a přeložky kanalizace</b></p> <p><u>drážní km 102,262 – křížení jednotné kanalizace</u></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Při terénním průzkumu a zaměření staveniště se zjistilo, že se v kolejišti nachází šachta jednotné kanalizace, která je součástí odkanalizování některých drážních objektů žst. Olomouc.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Rekonstrukce bude spočívat ve výměně části potrubí, které je v současné době v kolejišti řešené tratě a ve směrové úpravě tak, aby křížení bylo kolmé ke koleji. Na obou koncích řešeného úseku kanalizace budou osazeny nové kanalizační šachty, šachta bude osazena i v novém směrovém lomu. Potrubí kanalizace se navrhuje ze sklolaminátu DN400 v celkové délce 18 m plus napojení. Hloubkové řešení nového úseku je přizpůsobeno stávající kanalizaci, na kterou se výškově naváže.</p> <p><u>drážní km 12,9452 – křížení jednotné kan. UNEX – řešeno objektem SO08-27-01</u></p> <p><u>drážní km 115,7328 – křížení drážní kanalizace – řešeno objektem SO05-27-01</u></p>
SO 90-27-02	<p><b>Olomouc - Uničov, ochrana a přeložky vodovodů</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>V území úseku tratě Olomouc - Uničov vede řada inženýrských sítí, které kříží železniční trať. Mezi tyto sítě patří i vodovodní řady. Ne všechna tato křížení stávajících vodovodů bude navrhovanou stavbou dotčena tak, že by bylo nutné provádět jejich trasové, hloubkové a jiné úpravy. Po vyhodnocení střetu vodovodních řadů s návrhem řešení železničního spodku, včetně drážních odvodňovacích systémů, bude nutné provést rekonstrukci vodovodů tak, aby se stavba železniční tratě dala zrealizovat a současně aby nedocházelo k ovlivnění vodovodů. Hloubky vodovodů byly převzaty z archivních PD a ověřeny měřením v armaturních šachtách (pokud byly nalezeny).</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p><u>drážní km 102,8217 – křížení vodovodního řadu DN80 – správcem vodovodní sítě</u> je Moravská vodárenská, a.s. Jedná se o starý vodovodní řad z litinového potrubí, který by mohl zasahovat do stabilizačních vrstev úpravy pláně železničního svršku a je na kraji životnosti. V místě křížení s železniční tratí se navrhuje výměna potrubí v délce 20,8 m, pod tratí se uloží do PE chráničky DN300 v délce 12,8 m. Na jedné straně chráničky a vodovodu bude nová armaturní šachta, v armaturní šachtě bude uzavírací šoupě, které se osadí i na opačnou stranu rekonstruovaného potrubí.</p> <p><u>drážní km 103,7748 – křížení vodovodního řadu DN300 – správcem vodovodní sítě</u> je Moravská vodárenská, a.s. V území kolem Černovířského lesa je zvodněné neúnosné podloží, které bude nutno odvodnit tak, aby se těleso železniční tratě stabilizovalo. Z těchto důvodů se v rámci stavebního objektu SO 02-34-01 navrhuje prohloubit a upravit stávající odvodňovací příkop tak, aby se mohlo odvodnění</p>



	<p>železnice do něj vyústit. Ve vzdálenosti cca 80 m od osy koleje vede litinový vodovodní řad DN300, který odvodňovací příkop kříží a bude nutné upravit jeho niveletu pomocí nové šyby vodovodního řadu. V současné době je vodovod neprovozovaný a proto dojde k odstranění stávající šyby včetně odkalení a bude nahrazena pouze ocelovou chráničkou DN 700 v dl. 8,2 m. Chránička bude zaslepena a geodeticky zaměřena.</p> <p><u>drážní km 109,0929 – křížení vodovodního řadu DE 90x5,4 (PE)</u> - správcem vodovodní sítě je Obec Bohuňovice. Jedná se o vodovodní řad z polyethylenového potrubí DE 90x5,4, uloženého do PE chráničky DN400. V místě křížení dochází k situačnímu posunu trasy kolejí a tím vznikne kolize s armaturní šachtou. Je navržena výměna potrubí vodovodu v délce 16,0 m, s tím, že jeho niveleta bude ve větší hloubce, v průměru o 15 cm, než je stávající stav. Současně bude nutno přemístit armaturní šachtu dále od osy koleje tak, aby se vytěsnila z konstrukcí dráhy. Nové potrubí bude pod tratí uloženo do PE chráničky DN400, délka chráničky se navrhuje 10,85 m.</p> <p><u>drážní km 115,4898 – křížení vodovodního řadu DN 200 (LT)</u> - správcem vodovodní sítě je společnost VHS Sitka, a.s. Jedná se o vodovodní řad z litinového potrubí, který je uložen do ocelové chráničky DN300.</p> <p>V rámci terénního průzkumu dne 11.7.2018 za účasti pracovníku VHS Sitka byly otevřeny armaturní šachty a zaměřena hloubka uložení vodovodního řadu. Byla ověřena hloubka horního líce potrubí chráničky cca 2,1 m pod silnicí. To odpovídá cca 900 mm krytí od pláň (sanace pláň bude v tl. 400 mm). Na základě těchto dat bylo dohodnuto, že v tomto místě křížení nedojde ke kolizi stávajícího vodovodu s nově navrženou tratí, přeložka tudíž nebude prováděna – ZMĚNA oproti přípravné dokumentaci.</p> <p><u>drážní km 2,5634 – křížení vodovodního řadu DN 80 (LT)</u> - správcem vodovodní sítě je společnost VHS Sitka, a.s. Jedná se o vodovodní řad z litinového potrubí a předpokládá se, že je v místě křížení s železniční tratí uložen v chráničce. Dle dostupných podkladů zasahuje do drážního tělesa. Navrhuje se výměna potrubí vodovodu v celkové délce 26,8 m v profilu DN80, potrubí i tvarovky budou z tvárné litiny. Úsek pod tělesem dráhy bude uložen do PE chráničky DN300, délka chráničky bude 11,8 m. Z jedné strany se chránička napojí na novou armaturní šachtu. Hloubkové uložení potrubí bylo ověřeno v armaturních šachtách.</p>
--	--

#### E.1.8 Pozemní komunikace

SO 01-18-01 Žst. Olomouc, pozemní komunikace

##### Stávající stav

Stávající prostor, na kterém bude objekt umístěn je v současné době využíván k zemědělským účelům (pole). Jedná se o ornou půdu, která spadá do zemědělského půdního fondu.

Charakter území je mírně svažité. Pozemek je ohraničen ulicí Sladovní, účelovou komunikací v jižní části a stromořadím na severu. Podél ulice Sladovní není veden žádný odvodňovací prvek.

SO bude napojen na stávající silniční síť v prostoru křižovatky ulice Sladovní a Sibiřskou. Stávající komunikace jsou značně porušeny. Komunikace vedoucí podél trati má charakter polní cesty.

Jihovýchodně od objektu se nachází jednokolejný železniční přejezd P4200, který bude v rámci akce rekonstruován.

##### Navržené řešení

Objekt se nachází přibližně v km 102,850 – km 102,910 dle GPK ze souběžně připravovaného objektu SO 02-17-01 Olomouc- Bohuňovice, železniční svršek.

	<p>Trakční podpůrná měnárna bude zpřístupněna prostřednictvím zpevněných ploch, které se napojují na stávající místní komunikaci v Olomouci (ul. Sladovní). Dotčená oblast se nachází v severní části města poblíž železničního přejezdu P4200.</p> <p>Zpevněná plocha kolem trafostanice je navržena s ohledem na předpokládané obsluhující vozidla (návěsová souprava) a tvoří kolem objektu objízdovou trasu (PROTI směru ručičkových hodin). Objekt TMP se nachází na nízkém násypu cca 1,2m z důvodu odvodnění vozovky.</p> <p>Zpevněné plochy budou provedeny z asfaltového betonu. Podél celého obvodu měnárny je navržena dlážděná konstrukce vozovky, který je od asfaltové oddělena zapuštěným sníženým obrubníkem 15/15/100. Na vnější straně komunikace bude provedena nezpevněná krajnice šířky 0,5m. Šířka komunikace je navržena dle obalových křivek návěsové soupravy a po bočních stranách trakční napájecí stanice se pohybuje od cca 5,45m do 6,45m (včetně dlážděné konstrukce). Vjezd do prostoru TNS je situován do křižovatky ulic Sladovní a Sibiřské.</p> <p>Sklony vozovky jsou navrženy s ohledem na odvodnění a pohybují se v rozmezí od 0,5 do 5,0%.</p> <p>Vzhledem umístění objektu na ploše zemědělského půdního fondu, bude dotčený povrch odhumusován v tl. cca 0,20m (tl. bude dána dle bonity půdy).</p> <p>Dešťová voda bude odváděna prostřednictvím podélných a příčných sklonů vozovky do volného terénu nebo do uličních vpustí. Prostory před a za trakční napájecí stanicí jsou odvodněny pomocí soustavy uličních vpustí a trativodů. Ty budou tvořeny z flexibilního perforovaného potrubí PVC DN 100. Minimální podélný sklon trativodního potrubí je 0,5%. Trubky budou uloženy na vrstvě pískového lože v tl. 100mm. Drenážní rýha bude zasypána štěrkokodrtí fr. 8/16.</p> <p>Zemní plán bude zhotoven se sklonem o min. hodnotě 3,0%.</p> <p>Dopravní značení bude nezměněno.</p>
SO 03-18-01	<p><b>Žst. Bohuňovice, pozemní komunikace</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Vzhledem ke stavebním úpravám se dá oblast rozdělit celkem do 3. oblastí.</p> <p><b>Nákladiště:</b></p> <p>Oblast rekonstruovaného nákladiště je dlouhá cca 220m (z toho přibližně 70m tvoří rampa). Šířka se pohybuje v rozmezí od cca 26m v prostoru rampy po necelých 14m v severní části nákladiště, kde dochází k otáčení vozidel. Ve směru staničení je nákladiště ohraničeno zleva nakládkovou kolejí č. 3 a zprava oplocením s vysokou podezdívkou. Na jihu se nachází stávající sklad (v prostoru rampy), garáže a výpravní budova. Příjezd k nákladu je umožněn pomocí 100m dlouhé přístupové asfaltové komunikace s šířkou cca 4,0m. Stávající nákladiště je vybudováno z asfaltem stmelěných vrstev. Povrch vykazuje poruchy a deformace. Hrana nákladiště u nakládkové koleje je značně rozrušená a místy zborcená. Železniční svršek koleje č. 3 je tv. S49 na betonových pražcích.</p> <p><b>Trafostanice:</b></p> <p>Oblast, na které se bude nacházet objekt trafostanice se nachází v zatravněné ploše mezi stávajícím skladem a přístupovou komunikací nákladiště. Jižně od této oblasti se nachází stávající garáž. V dotčené oblasti se nacházejí dřeviny.</p> <p><b>Prostor výpravní budovy:</b></p> <p>Oblast před výpravní budovou je v současné době vydlážděná plošnou dlažbou o rozměrech 0,5x0,5m. V jižní části plochy se nachází vegetační plocha lemována chodníkovými obrubami s rozměry cca 5,5 x 8,5m. Přístup je umožněn přes výpravní budovu, chodníkem vedoucím mezi VB a skladem směrem od jihovýchodu nebo přístupovým chodníkem z jižní strany, který se nachází mezi stávající kolárnou a skladem.</p>

Navržené řešeníRekonstrukce nákladiště:

Úpravy nákladiště se nacházejí přibližně v km 109,380 – km 109,600 dle GPK ze souběžně připravovaného objektu SO 02-17-01 Olomouc – Bohuňovice, železniční svršek. Začátek úprav je situován do prostoru rampy, která bude včetně skladu demolována.

Ve vzdálenosti 1,725m od osy nově navržené krajní koleje č.5 je navržen silniční obrubník s výškou 0,1m nad upravovaným povrchem. Od tohoto obrubníku bude nákladiště rekonstruováno v šířce min. 9,0m (severní část nákladiště). V prostoru rampy bude plocha rekonstruována v šířce až 25m.

Samotné úpravy nákladiště začínají v km 109,390 úpravou plochy v místě stávající rampy. Rekonstrukce je ukončena v km 109,600 u stávajícího sloupu osvětlení č. 11. Délka opravovaného úseku je tedy 210,0m.

Nově opravovaná plocha nákladiště je vyspádována směrem do odvodňovacího žlabu, kterým je pro přehlednost vedena osa tohoto SO. Výškové řešení plochy je určeno výškami temen kolejnic u nakládkové koleje a stávajícím terénem. Sklony se pohybují od 0,5% do cca 4,5%.

Úpravy nákladiště jsou navrženy v rozsahu navazujícím na stávající stav, jen se přizpůsobí nově navrženému systému odvodnění. Úpravy navazují na stávající komunikace či na stávající terén.

Pro přístup na nově opravovanou část nákladiště bude využita stávající přístupová asfaltová vozovka z ulice U Nádraží. Tato komunikace bude v prostoru nákladiště opravena společně s rekonstruovanou plochou. Šířka nákladiště je proměnná (pohybuje se od 9,0 do 25m) a to z důvodu stávajícího umístění nákladiště mezi krajní kolej na jedné straně a oplocení na straně druhé. Poloha krajních obrub je dána polohou nově umístěné nakládkové koleje. Vnější strana obruby je vzdálena 1,725 m od osy koleje.

Odvodnění nákladiště je zajištěno podélným a příčným sklonem opravovaných ploch. Povrch nákladiště bude nově vyspádován do nově navrženého odvodňovacího žlabu, ve kterém je umístěno celkem 11 uličních vpustí. Zemní plán bude od okrajů nákladiště ve spádu směrem k nově budovaným trativodům. Ty jsou navrženy pod odvodňovacím žlábkem. Případně bude plán odvodněna do kolejového trativodu. Nově navržené trativody (v rámci tohoto SO) budou z kruhového flexibilního perforovaného potrubí PVC DN 90, v nejvyšších místech budou uloženy revizní šachtice DN 300. Minimální podélný sklon trativodního potrubí je 0,3 %. Trativodní trubky budou uloženy na vrstvu štěrku drti v tl. 100 mm. Drenážní rýha se zasype štěrkem fr. 8/16.

Zpevněné plochy kolem trafostanice:

Zpevněné plochy jsou navrženy dle požadavků jednotlivých profesí s ohledem na předpokládané obsluhující vozidla (nákladní automobil s rukou). Obsluze je umožněno zastavení v prostoru před objektem.

Zpevněné plochy budou provedeny z asfaltového betonu a dlážděné konstrukce (chodníky). Podél celého obvodu trafostanice je navržena dlážděná konstrukce v šířce min. 0,5m, která tvoří bezpečnostní odstup a funguje i jako okapový chodník. Obrubníky jsou v těchto místech zapuštěné. Obě konstrukce zpevněných ploch jsou lemovány betonovými obrubníky. Požadavek na minimálně 4m široký zpevněný povrch před budovou a 2m široké chodníky je splněn.

Na rozhraní chodníku a objektu trafostanice bude uložena nopová folie.

Srážková voda bude ze zpevněných ploch trafostanice odvedena směrem od objektu do přilehlého terénu a částečně i do prostoru komunikace.

Zpevněné plochy kolem výpravní budovy:

Stávající prostor tvoří dlážděná konstrukce formátu 0,5 x 0,5m. Záměr stavby uvažuje s předdlážděním této plochy s částečným využitím stávajícího materiálu

	<p>(cca 50%). Stávající přístupový chodník v jižní části bude rozšířen na 2,0m. Plocha kolem stávající kolárny bude rekonstruována. Stávající obrubníkem ohraničená zelená plocha (zahrádka) bude demolována a plocha bude zdlážděna.</p> <p>Odvodnění upravovaných ploch před výpravní budovou nebude zásadním způsobem změněno. Předláždění bude provedeno se stejnými sklony jako v současném stavu. Nově zdlážděné plochy budou respektovat současné odvodnění.</p>
SO 05-18-01	<p><b>Žst. Šternberk, pozemní komunikace</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Budova nové TNS je situována na pravou stranu kolejí ve směru staničení v blízkosti Žst. Šternberk, západně od výpravní budovy. Tento prostor je v současnosti využíván jako nezastavěná travnatá plocha. Příjezd k prostoru nové TNS je umožněn pomocí vjezdu z ulice Věžní stávajícím vjezdem šířky 4,3m.</p> <p>Součástí tohoto SO jsou i zpevněné plochy kolem trafostanice ve Šternberku, která je situována vlevo ve směru staničení v blízkosti železničního přejezdu. Objekt se nachází mezi stávajícím skladištěm a zpevněnou asfaltovou plochou ve volném prostoru. Charakter terénu je v dotčené oblasti rovinatý.</p> <p>Rušená kolej 6b se nachází v prostoru mezi nově projektovanou trafostanicí a stávajícím železničním přejezdem ve Šternberku vlevo ve směru staničení. Po obou stranách koleje se nachází zpevněná asfaltová plocha. Terén je v dotčeném prostoru rovinatý.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Objekt se nachází přibližně v km 115,500 – km 15,650 dle GPK ze souběžně připravovaného objektu SO 05-17-01 Žst. Šternberk, železniční svršek.</p> <p>Začátek úprav pozemních komunikací pro novou TNS je situován do prostoru levého odbočení z ulice Věžní, kde bude rozšířen vjezd z 4,3m na 5,0m.</p> <p>Osa je zvolena jako okružní tzn. Povrch vozovky bude zpevněn asfaltovým betonem, případně bude konstrukce dlážděná. Šířka asfaltové vozovky se podél TNS pohybuje okolo 5,25m (včetně dlážděné konstrukce).</p> <p>Nově budované komunikace a zpevněné plochy jsou spádovány od okrajů budov směrem k přilehlým vozovkám nebo do terénu. Výškové řešení ploch je určeno stávajícími výškami navazujících komunikací a stávajícím terénem. Nové komunikace a zpevněné plochy jsou vyspádovány od 0,5% do cca 4,5%.</p> <p>Nově navržené úpravy pozemních komunikací jsou z jedné strany navázány na stávající stav. Část ploch je odvodněna do odvodňovacího žlabu, další část je odváděna pomocí příkopu s trativodem, kde pokračuje dál stávajícím příkopem. Části nově budovaných komunikací a zpevněných ploch respektují požadavky na obsluhu TNS. Úpravy navazují na stávající komunikace či na stávající terén.</p> <p>Součástí úprav je i reprofilace stávajícího příkopu.</p> <p>Zpevněné plochy kolem objektu trafostanice (přibližně v km 115,965) jsou navrženy dle požadavků jednotlivých profesí s ohledem na předpokládané obsluhující vozidla (nákladní automobil s rukou). Obsluze je umožněno zastavení v prostoru před objektem (ze strany kolejí) a z obou čel budovy. Zpevněné plochy budou provedeny z asfaltového betonu a dlážděné konstrukce. Podél celého obvodu trafostanice je navržena dlážděná konstrukce v šířce min. 0,5m, která tvoří bezpečnostní odstup a funguje i jako okapový chodník. Podél zpevněných ploch jsou navrženy zapaštěné betonové obrubníky snížené 15/15/100 v betonovém loži. Požadavek na minimálně 4m široký zpevněný povrch před budovou a 2m široké komunikace ze stran budovy je splněn.</p> <p>Součástí stavebních úprav je i zpevnění plochy po zrušené koleji 6b. v délce cca 120m. Vozovka bude ve vzdálenosti 0,5m od okraje frézována a v místě stávající koleje bude vybudována nová vozovka z asfaltového betonu. Stávající asfaltová plocha bude zvětšena a stávající vjezd na tuto plochu bude rozšířen.</p>

SO 09-18-01	<p><b>Žst. Uničov, pozemní komunikace</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Budova nové TNS je situována na jižní stranu šumperského zhlaví Žst. Uničov, západně od výpravní budovy. Tento prostor je v současnosti využíván jako skladovací a odkládací plocha. Příjezd k prostoru nové TNS je umožněn pomocí 80 m dlouhé přístupové asfaltové komunikaci s šířkou cca 4,0 m a navazuje na ulici Nádražní. Stávající komunikace v prostoru budoucí TNS jsou vybudovány z asfaltem stmelených vrstev a vozovek z panelů. Povrchy vykazují poruchy a deformace. Délka panelové komunikace je cca 135 m. Šířka se pohybuje v rozmezí od cca 3,5 m. Délka komunikací s asfaltovým povrchem je cca 45 m šířky jsou značně rozdílné.</p> <p>Obě tyto komunikace tvoří vlastně obratiště pro nákladní dopravu, která zde vykládá či skladuje materiál. Ve směru staničení kolejí je tento prostor ohraničen zprava kolejí č. 6 a zleva komunikací.</p> <p>Příjezd k prostoru nové TNS je umožněn pomocí 80 m dlouhé přístupové asfaltové komunikaci s šířkou cca 4,0 m a navazuje na ulici Nádražní. Stávající komunikace v prostoru budoucí TNS je vybudováno z asfaltem stmelených vrstev a panelových vozovek. Povrchy vykazují poruchy a deformace.</p> <p>Dále součástí tohoto stavebního objektu je rovněž úprava prostoru před nově budovanou technologickou budovou. Ta je stavbou umístěna asi 10 m západně od stávající výpravní budovy.</p> <p><u>Navržené řešení</u></p> <p>Objekt se nachází přibližně v km 15,035 – km 15,228 dle GPK ze souběžně připravovaného objektu SO 09-17-01 Žst. Uničov, železniční svršek.</p> <p>Začátek úprav pozemních komunikací pro novou TNS je situován do prostoru levého odbočení z panelové komunikace v ulici Nádražní, která bude demolována. Demolice panelové pozemní komunikace a částečné odtěžení zeminy nebude součástí tohoto SO.</p> <p>Osa s označením č. 1 je osa panelové vozovky a je zvolena jako okružní tzn., že začátek je shodný z jejím koncem. Od pracovního staničení 0.000 000 až po km 0.081 565 a od 0.116 644 až po km 0.186 437 je zde uvažováno s vozovkou ze silničních panelů š. 4,00 m a mezi 0,081 565 až 0. 116 644 bude povrch vozovky zpevněn asfaltovým betonem. Šířka asfaltové vozovky je prostrou mezi budovou TNS a nové rozvodny EPZ šířky cca 10,65 m a 6,00 m v prostoru jižně od rozvodny EPZ.</p> <p>Osa s označením č. 2 je vedena v pravém kraji vozovky podél jižní strany nové budovy TNS a dále přechází do odvrácené hrany navržených zpevněných ploch okolo budovy TNS. Od km 0.116 644 (osy č.1) = 0.004 393 (osy č.2) po 0,059 581 (osy č.2) je navržena asfaltová vozovka s max. šířkou 4,30 m (podél navržené nakládací rampy na jižní straně TNS je vozovka zúžena na 3,00 m). Od km 0.063 652 (osy č. 2) po km KÚ= 0.0122 023 jsou po obvodu celé budovy navrženy zpevněné chodníky šířky 2,00 m, tato šířka je ve třech místech zúžena nakládacími rampami na 0,9 m. Zúžení chodníků není delší než 6,00 m.</p> <p>Součástí tohoto stavebního objektu je rovněž úprava prostrou před nově budovanou technologickou budovou. Ta je stavbou umístěna asi 10 m západně od stávající výpravní budovy. Novou technologickou budovu je nutné dopravně napojit na stávající panelovou vozovku. Toto napojení bude provedeno novou zpevněnou plochou s pojízdné betonové zámkové dlažby umístěnou před touto budovou. Před budovou budou vybudovány čtyři šikmé parkovací stání pro zaměstnance a údržbu technologické budovy.</p> <p>Nově budované komunikace a zpevněné plochy jsou spádovány od okrajů budov směrem k přilehlým vozovkám nebo do terénu. Výškové řešení ploch je určeno</p>
-------------	---



	<p>stávajícími výškami navazujících komunikací a stávajícím terénem. Nové komunikace a zpevněné plochy jsou vyspádovány od 0,5% do cca 5,5%.</p> <p>Nově navržené úpravy pozemních komunikací jsou z jedné strany navázány na stávající stav, zde se přizpůsobí nově navrženému systému odvodnění. Části nově budovaných komunikací a zpevněných ploch respektují požadavky na obsluhu TNS. Úpravy navazují na stávající komunikace či na stávající terén.</p>
--	--

<b>E.1.9 Kabelovody, kolektory</b>	
<b>SO 03-15-06</b>	<b>Žst. Bohuňovice, kabelovod</b>
	<p>Začátek situování kabelovodu je v km 109,307 a konec trasy se nachází v km 109,405. Celková délka kabelovodu je 166m. V trase jsou uloženy 9-ti otvorové multikanály a spojují 9ks prefabrikovaných železobetonových kabelových komor Š1 – Š9. Trasa kabelovodu vede od stávající výpravní budovy (místnosti pro sdělovací, zabezpečovací a silnoproudou technologii) k nové rozvodně NN a dále pak příčnými přechody kolejiště, kde bude kabelovod ukončen koncovými kabelovými komorami.</p> <p>Hlavní přechod kabelovodu přes kolejiště je z komory Š4 před výpravní budovou, v kterém jsou kabely vyvedeny na nástupiště šachtou Š2 a Š3. Toto křížení kabelovodu s kolejištěm je v km 109,321 a druhé je v km 109,403 5.</p> <p>V pochozích plochách kde je navržena kabelová trasa budou obnoveny stávající povrchy včetně konstrukčních vrstev (např. dlažby). Kabelové šachty budou vybaveny uzamykatelnými poklopy z kompozitu, stupadly a kabelovými rošty v provedení žárově zinkovaném. Poklopy v plochách zámkové dlažby (nástupiště, chodníky...) budou v provedení pro uložení této dlažby.</p>
<b>SO 05-15-07</b>	<b>Žst. Šternberk, kabelovod</b>
	<p>Začátek situování kabelovodu SO 05-15-07 Žst. Šternberk, kabelovod je v km 115,605 a konec trasy se nachází v km 116,150. Celková délka kabelovodu je 712m. V trase jsou uloženy 9-ti otvorové multikanály a spojují 23ks kabelových komor (21 ks ŽB a 2ks plast s obetonováním). Trasa kabelovodu vede od nové TNS přechodem přes kolejiště, dále v nově zřizovaném poloostrovním nástupišti k nové rozvodně NN a pokračuje do km 116,150, kde vstupuje do kabelové lávky. Příčné přechody kabelovodu kolejištěm jsou v km 115,617, km 115,744, km 115,855, km 115,954, km 116,048 a km 116,101.</p> <p>V pochozích plochách kde je navržena kabelová trasa budou obnoveny stávající povrchy včetně konstrukčních vrstev (např. dlažby). Kabelové šachty budou vybaveny uzamykatelnými poklopy z kompozitu, stupadly a kabelovými rošty v provedení žárově zinkovaném. Poklopy v plochách se zámkovou dlažbou (nástupiště, chodníky...) budou v provedení pro uložení této dlažby.</p>
<b>SO 07-15-05</b>	<b>Žst. Újezd u Uničova, kabelovod</b>
	<p>Stavební objekt kabelovodu v žst. Újezd u Uničova sjednocuje, optimalizuje a chrání kabelové trasy jednotlivých kabelových vedení. Zajišťuje bezpečné a přehledné uložení kabelů zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých. Trasy a kapacity kabelovodů jsou navrženy na základě požadavků uvedených profesí.</p> <p>Hlavní části kabelovodu tvoří průchody kabelových tras železniční stanicí z nových sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých místností v technologické budově a rozvod těchto vedení napříč kolejového tělesa a dále po železniční stanici.</p> <p>V současné době není v žst. Újezd u Uničova vybudován kabelovod. Kabelové úseky (sděl. vedení, zabezpeč. a silnoproud. kabely) jsou vedeny v betonových žlábech, v samostatných chráničkách i ve volném terénu. Revitalizací traťového úseku dojde ke zrušení některých stávajících kabelových tras i jejich úložných konstrukcí.</p> <p>Začátek situování kabelovodu SO 07-15-05 Žst. Újezd u Uničova, kabelovod je v km 9,833 a konec trasy se nachází v km 9,861. Celková délka kabelovodu je 52 m. V</p>

	trase jsou uloženy 9-ti otvorové plastové multikanály, které propojují 4 ks prefabrikovaných železobetonových kabelových šachet Š2 až Š5 a jednu šachtu plastovou Š1. Trasa kabelovodu vede od nového technologického objektu kolmým přechodem přes kolejiště v km 9,849 k nově zřizovanému nástupišti. V pochozích plochách, kde je navržena kabelová trasa, budou obnoveny stávající povrchy včetně konstrukčních vrstev (např. dlažby). Kabelové šachty budou vybaveny uzamykatelnými poklopy z kompozitu, stupadly a kabelovými rošty s povrchem žárově zinkovaným. Poklopy v plochách zámkové dlažby (nástupišť, chodníky...) budou v provedení pro uložení této dlažby.
SO 09-15-11	Žst. Uničov, kabelovod
	Začátek situování kabelovodu SO 09-15-11 Žst. Uničov, kabelovod je v km 14,867 a konec trasy se nachází v km 15,184. Celková délka kabelovodu je 412m. V trase jsou uloženy 9-ti a 6-ti otvorové multikanály a spojují 15ks prefabrikovaných železobetonových kabelových šachet Š1 – Š15. Trasa kabelovodu vede od nového objektu trafostanice na každou stranu železniční stanice. Na konci a na začátku jsou zřízeny kolmé příčné přechody přes kolejiště, část kabelovodu vede v nově zřizovaném nástupišti. V pochozích plochách kde je navržena kabelová trasa budou obnoveny stávající povrchy včetně konstrukčních vrstev (např. dlažby). Kabelové šachty budou vybaveny uzamykatelnými poklopy z kompozitu, stupadly a kabelovými rošty v provedení žárově zinkovaném. Poklopy v plochách zámkové dlažby (nástupišť, chodníky...) budou v provedení pro uložení této dlažby.

## E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

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

SO 01-15-02	Žst. Olomouc, stavební úpravy TS3
	Stávající objekt trafostanice TS3 se nachází v km 102,713 – km 102,732. Trafostanice slouží pro umístění technologického zařízení řady transformačních stanic v rámci žst. Olomouc. Budou provedeny stavební úpravy vyplývající z požadavků provozního rozvodu silnoprůdu (PS 01–07-01). Bude provedena úprava ocelové konstrukce podlahy a bude přemístěn vstup do kabelového prostoru. Stavební úpravy se budou odehrávat v místnosti 04 Rozvodna NN. Dojde k posunu současných rozváděčů a umístění nového suchého oddělovacího transformátoru OT1 s vlastními rozváděči do této rozvodny NN. Původní stávající vstup do kabelového prostoru bude upraven pro umístění nového oddělovacího transformátoru OT1. Do kabelového prostoru bude proveden nový vstup pomocí odnímatelného poklopu. Nejprve bude demontována část stávajících podlahových plechů a poté bude proveden nový odnímatelný poklop osazený na upravenou ocelovou konstrukci. Nápojení oddělovacího trafa OT1 bude zemními kabely, přivedenými do kabelového prostoru rozvodny NN a protipožárně utěsněnými při průchodu obvodovou stěnou kabelového prostoru rozvodny NN.
SO 03-15-01	Žst. Bohuňovice, stavební úpravy výpravní budovy
SO 03-15-01.1	Žst. Bohuňovice, stavební úpravy výpravní budovy
	<u>Stávající stav</u> Stávající objekt se nachází v km 109,312 – km 109,347. Stávající výpravní budova je jednopodlažní, částečně podsklepený objekt s valbovou střechou. Ve výpravní budově jsou prostory pro cestující veřejnost – čekárna, chodba, dále je zde technické zázemí – kotlina a také jsou zde technologické prostory, které využívá SŽDC – dopravní kancelář, chodba, denní místnost, stavební ústředna, rozvodna VN 6kV, šatna, sprcha. Dále je v objektu umístěna samostatná bytová jednotka.

	<p><u>Návrh řešení</u></p> <p><b>Stavební program byl před odevzdáním změněn složkou objednatele SŽDC, s.o., SNB a zatím není jasné, zdali bude v objektu zachován prodej jízdenek nebo ne. Od toho se odvíjí případná redukce či změna dispozice. Bylo však rozhodnuto o ubourání bytové jednotky v severní části objektu. Proto je objekt odevzdán v rozpracovanosti a bez profesních částí projektu. Je dodržen princip 3 hlavních využití objektu a možné úpravy by se dotýkaly především komerční (služební) části.</b></p> <p>Prostory pro cestující veřejnost (chodba, čekárna,) budou zachovány. Technologické prostory, které využívá SŽDC, budou dispozičně upraveny dle požadavků na umístění nového zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a silnoproudé elektroinstalace. Dispozice objektu je dělena na 3 části a to: technologickou, pro cestující veřejnost a komerční část. Dopravní kancelář bude zrušena.</p> <p>Technologická část - stavědlová ústředna je navržena v prostoru původní stavědlové ústředny a v prostoru původní chodby. Provozní místnost SSZT je navržena v prostoru původní šatny. Vedle provozní místnosti SSZT bude umístěna provozní místnost PO. Sdělovací místnost je zatím umístěna do středu VB, je předpoklad k jejímu přesunu do bývalé kanceláře S17 se samostatným vstupem ze strany ubourané části budovy. Ve stávající rozvodně 6kV budou provedeny stavební úpravy v souvislosti s umístěním nově silnoproudé technologie. Dojde i k jejímu malému rozšíření na úkor vedlejší chodby.</p> <p>Část pro cestující veřejnost - do čekárny (odbavovací haly) bude vestavěno WC pro cestující jako náhrada za bourané samostatně stojící WC. WC pro imobilní je zakomponováno do WC pro ženy. Kromě přímého odvětrání jsou prostory WC odvětrány i nuceně. Přístup do čekárny je pouze hlavním vstupem od kolejiště, objekt není průchozí.</p> <p>Komerční část - dopravní kancelář bude zrušena a část místnosti využita na novou osobní pokladnu, jejíž poloha je zvolena tak, aby místnost byla osvětlena denním světlem a přirozeně větraná oknem z důvodu umístění trvalého pracoviště pokladní. Z kanceláře umístěné za DK bude vybudována šatna se zázemím pro osobní pokladnu. V prostoru původní dopravní kanceláře bude u okna vybudováno nové společné WC pro zaměstnance obsluhy/prodeje. Celá část může být využita variabilně i bez prodeje jízdenek.</p> <p>Součástí stavebního objektu jsou také úpravy technického zařízení budov – zdravotně technické instalace, vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod. Bude zajištěn bezbariérový přístup ke vstupním dveřím do budovy pomocí nové bezbariérové rampy. Stávající vstupní dveře a vnitřní dveře mezi chodbou a čekárnou budou vyměněny za nové, které splňují požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Bude vyměněna střešní krytina, opraven krov, zateplen strop a fasáda, dokončena dodatečná hydroizolace (injektáž). Objekt bude nově vytápěn pouze el. přímotopnými tělesy. Severní část objektu s bytovou jednotkou je ubourána a to tak, že bude doplněna štitová zeď a upravena valbová střecha se zachovaným stejným přesahem a sklonem. Dochází k odpojení přípojek (plynovodní pro celý objekt a nn pro bytovou jednotku) a likvidaci žumpy bytové jednotky.</p>
SO 03-15-01.2	<b>Žst. Bohuňovice, demolice p. č. st. 232</b>
	<p>Kvůli špatnému stavu objektu, bariérovému přístupu a nevyhovující dispozici a následným značným stavebním úpravám dochází k demolici samostatně stojících WC. Jedná se o přízemní objekt o rozměrech 12,29 x 7,27 m. Zastřešeno plochou střechou o minimálním sedlovém sklonu s živičnou krytinou. Výška atiky je 3,55 m nad úroveň přízemí. Objekt je zděný tl. 300 mm, strop pevný. K objektu náleží zděný pilíř HUP a septik. Objekt je vytápěn nástěnným plynovým kotlíkem, je</p>

	napojen na vodovod. Elektrické připojovací skříně jsou osazeny do obvodového zdiva. Základy budou vybourány min. 800 mm pod U.T. Septik bude vyvezen, dezinfikován a zasypan s vyštěrkováním plochy po demolované objektu.
SO 03-15-02	<b>Žst. Bohuňovice, trafostanice 22/0,4 kV</b>
	<u>Stávající stav</u> V areálu železniční stanice se v současné době nenachází žádný objekt trafostanice. Místo pro výstavbu nové trafostanice se nachází ve volném prostoru za garáží, v km 109,381 – km 109,390, na kterém se nachází několik stromů, které budou odstraněny. <u>Návrh řešení</u> Je navržen nový technologický objekt trafostanice, ve kterém bude umístěna rozvodna VN 22kV, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN 22 kV, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení, místnost sděl. zařízení. Objekt je navržen jako jednopodlažní, půdorysných rozměrů 8,62x6,22m, výšky 5,26 m od UT s kabelovým prostorem v=1,2 m. Nosnou konstrukci tvoří typové železobetonové prostorové buňky tl. 140 mm, včetně zastropení a podlahy, založené na železobetonových pasech. Obvodové zdivo bude zatepleno kontaktním zateplovacím systémem (minerální vlna) tl. 100 mm, fasádní omítka hladká, bílá. Vstupní dveře do jednotlivých místností jsou navrženy jednokřídlové, otevíravé, hliníkové s odvětráním. Zastřešení je navrženo sedlovou střechou ve sklonu 30°, sbíjenými dřevěnými vazníky, střešní krytina poplastovaný hliník. plech, barva antracit. Hřeben je po celé délce odvětrávaný. Štíty jsou navrženy z desek Cetris na dřevěném roštu s příznanými spárami na svislo, nátěr fasádní barvou, odstín dtto střešní krytina. Střešní prostor je přístupný z vnějšího prostoru dvířky z desek Cetris. Střešní svody jsou napojeny do dešťové kanalizace. Vytápění požadovaných místností bude zajištěno elektrickými přímotopy. Odvětrání místností bude zajištěno ventilátory, místnost pro trafo a tlumivku bude odvětrána pomocí větracích komínků, ve kterých bude umístěna protidešťová žaluzie s regulační klapkou. Ve všech místnostech bude provedena vnitřní elektroinstalace. Objekt bude vybaven hromosvodem.
SO 03-34-01	<b>Žst. Bohuňovice, oplocení</b>
	<u>Stávající stav</u> Kolejiště v areálu žst. Bohuňovice ohraničuje ze západní strany u cyklostezky stávající ocelové zábradlí. Zábradlí však nezabraňuje neoprávněnému vstupu do kolejiště občanům, kteří si takto zkracují cestu k výpravní budově a na nástupiště. <u>Navrhovaný stav</u> Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno. Nové oplocení bude půdorysnou stopou prakticky kopírovat trasu původního snášeného zábradlí. Oplocení bude procházet podél kolejiště téměř v celé délce ulice U Sokolovny až ke křižovatce přejezdu u ulice Loděnická směrem na Olomouc. Oplocení o v=1,63m bude tvořeno ocelovými sloupky 60/60mm do betonových patek d=450mm, s výplní 2D pletivem ze svařovaného oc. drátu. Rozměr oka pletiva je 50/200mm. Celková délka oplocení je cca 317m.
SO 05-15-01	<b>Žst. Šternberk, stavební úpravy výpravní budovy</b>
SO 05-15-01.1	<b>Žst. Šternberk, stavební úpravy výpravní budovy</b>
	<u>Stávající stav</u> Stávající objekt se nachází v km 115,785 – km 115,865. Stávající výpravní budova je částečně jednopodlažní a částečně dvoupodlažní objekt. Budova je z části podsklepená. Střecha je sedlová, výškově a půdorysně členitá. Stávající budova byla postavena cca v roce 1890. Ve výpravní budově jsou prostory pro cestující veřejnost – vestibul, čekárna, prodejna, pokladny, úschovna –sklad, sociální zařízení pro cestující (WC muži, WC ženy), kryté nástupní prostory pro cestující,

	<p>restaurace a 7 bytů. Dále jsou zde technologické prostory, které využívá SŽDC – dopravní kancelář, přednosta, releová místnost, předsíňka, WC. Ve výpravní budově jsou nevyužívané místnosti - denní místnost, skladník přepravy, chodba, šatna, umývárna, sklad, tranzito, akumulátorovna.</p> <p>V rámci připravované stavby Správy nádražních budov (SNB) SŽDC bude střední část výpravní budovy zrekonstruována a bude sloužit pro cestující veřejnost a jako zázemí pro dopravce. Bude demolováno jižní křídlo budovy (restaurace, byty) a severně od budovy prodejna květin. Střední část výpravní budovy bude snížena o jedno patro.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Budou provedeny stavební úpravy části výpravní budovy pro umístění nového technologického zařízení, které bude zajišťovat železniční provoz v žst.Šternberk.</p> <p>V rámci stavby „Elektrizace a zkapačnitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc“, bude odbouráno severní křídlo výpravní budovy s byty a bude zrekonstruována přízemní část budovy, kde bylo v rámci přípravné dokumentace umístěno nové technologické zařízení. Projekty SNB a SSV jsou vzájemně zkoordinovány. Z hlediska postupu výstavby bude stavba SNB předcházet stavbě SSV.</p> <p>Dopravní kancelář, stavební ústředna, místnost napájecích zdrojů, diagnostické pracoviště a sklad jsou umístěny v západní nepodsklepené části objektu. Tyto prostory mají okna orientována do kolejiště. Sdělovací místnost a nová rozvodna NN jsou navrženy ve východní podsklepené části objektu s orientací oken do přednádražního prostoru.</p> <p>Bude provedeno opatření na odstranění vlhkosti zdiva pomocí chemických clon a sanačních omítek. Strop z cihelných klenob nad podsklepenou částí bude nahrazen stropní ŽB deskou s požadovanou únosností. V upravované části výpravní budovy budou provedeny nové podlahové konstrukce, vyspravení omítek a osazení nových podhledů. Dřevěná konstrukce střechy bude upravena tak, aby tvar střechy odpovídal výslednému vzhledu celé zrekonstruované budovy – ze severní strany bude proveden valbový tvar střechy. Krytina bude skládaná ze šablon z poplastovaného plechu. Budou osazeny nové hliníkové vstupní dveře a plastová okna. Budova bude zajištěna proti nepovolenému vniknutí osazením bezpečnostních mříží (nůžkové mříže z interiéru) a systémem EZS. Skleněné výplně budou z bezpečnostního izolačního dvojskla. Upravovaná část objektu bude zateplena minerálním zateplovacím systémem. Součástí stavebních úprav je i oprava přístřešku přiléhajícího k výpravní budově – protikorozní ochrana ocelových prvků, výměna dřevěného bednění a výměna krytiny včetně klempířských výrobků z poplastovaného plechu.</p> <p>Je navrženo nové technické zařízení budov - elektrické vytápění přímotopy, vzduchotechnické zařízení, chlazení, vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod. Vstupy do upravovaných prostor budou zajištěny od kolejiště i přednádražního prostoru přes zádveři.</p>
SO 05-15-01.2	<p>Žst. Šternberk, demolice severní části VB č. p. 1705</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající výpravní budova byla postavena cca v roce 1890. Severní křídlo výpravní budovy se nachází v km 115,859. Budova je z části podsklepená, zdivo je cihelné, stropy klenbové a dřevěné trémové, střecha je sedlová s dřevěnou konstrukcí, krytina je ze šablon z hliníkového plechu. Okna jsou dřevěná a vstupní dveře prosklené v ocelových rámech.</p> <p>V severním křídle výpravní budovy jsou situovány WC pro cestující veřejnost, releovna, akumulátorovna, společné schodiště a tři byty. Všechny prostory budou před zahájením demolice uvolněny. Nové sociální zázemí pro cestující bude v té době zřízeno v rekonstruované části v rámci stavby Správy nádražních budov.</p>



	<p><u>Návrh řešení</u></p> <p>V rámci stavby „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc“, bude odbouráno severní křídlo výpravní budovy s byty. Toto odbourání je v souladu s celkovou koncepcí rekonstrukce výpravní budovy v žst. Šternberk.</p> <p>Před zahájením demolice budou odpojeny všechny stávající inženýrské sítě. Demolice bude provedena postupným odbouráním včetně odbourání části suterénních zdí a základových pasů.</p> <p>Likvidaci nebezpečného i ostatního odpadu musí provádět oprávněná firma. Odpady, které není nutno likvidovat na zvláštních skládkách, budou likvidovány běžným způsobem (Technické služby, Kovošrot apod.) nebo budou druhotně využity pro zásypy na stavbě (pouze neznečištěná zemina).</p> <p>Všechny odpady vznikající stavební činností musí být důsledně separovány, ukládány na přistavené kontejnery a likvidovány odpovídajícím způsobem. Odvoz bude zajištěn dodavatelskou firmou, případně oprávněnou firmou, která má oprávnění k likvidaci všech druhů odpadů včetně nebezpečných odpadů.</p> <p>Plocha po provedené demolici bude upravena zatravněním a bude doplněna přístupovými chodníky.</p>
SO 05-15-02	<p><u>Žst. Šternberk, trafostanice 22/0,4 kV</u></p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>V areálu železniční stanice se v současné době nenachází žádný objekt trafostanice. Místo pro výstavbu nové trafostanice se nachází ve volném prostoru severním směrem vedle stávajícího objektu skladiště, v km 115,963 – km 115,972.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Je navržen nový technologický objekt trafostanice, ve kterém bude umístěna rozvodna VN 22kV, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání oddělovacího trafo, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení a místnost sděl. zařízení. Objekt je navržen jako jednopodlažní, půdorysných rozměrů 8,62x6,22m, výšky 5,26 m od UT s kabelovým prostorem v=1,2 m. Nosnou konstrukci tvoří typové železobetonové prostorové buňky tl. 140 mm, včetně zastropení a podlahy, založené na železobetonových pasech. Obvodové zdivo bude zatepleno kontaktním zateplovacím systémem (minerální vlna) tl. 100 mm, fasádní omítka hladká, bílá. Vstupní dveře do jednotlivých místností jsou navrženy jednokřídlové, otevíravé, hliníkové s odvětráním. Dveře do místnosti oddělovací trafo budou izolované vč. zárubně. Zastřešení je navrženo sedlovou střechou ve sklonu 30°, sbíjenými dřevěnými vazníky, střešní krytina poplastovaný hliník. plech, barva antracit. Hřeben je po celé délce odvětrávaný. Štíty jsou navrženy z desek Cetriz na dřevěném roštu s příznanými spárami na svislo, nátěr fasádní barvou, odstín dtto střešní krytina. Střešní prostor je přístupný z vnějšího prostoru dvířky z desek Cetriz. Střešní svody jsou napojeny do dešťové kanalizace.</p> <p>Vytápění požadovaných místností bude zajištěno elektrickými přímotopy. Odvětrání místností bude zajištěno ventilátory, místnost pro trafo bude odvětrána pomocí větracího komínku, ve kterém bude umístěna protidešťová žaluzie s regulační klapkou. Ve všech místnostech bude provedena vnitřní elektroinstalace. Objekt bude vybaven hromosvodem.</p>
SO 05-34-02	<p><u>Žst. Šternberk, oplocení MALITAS s.r.o.</u></p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Areál společnosti MALITAS s.r.o. je východní straně podél pozemku parc. č. 2605/1 na hranici s drážním pozemkem parc. č. 2985 lemován stávajícím oplocením v= cca 1,8m. Oplocení je tvořeno ocelovými sloupky s výplní z ocelového čtyřhranného pletiva.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p>

	<p>Část oplocení v délce 187 m bude přemístěna o cca 3,5 m z důvodu pokládky nových kabelových tras. Přesunutě oplocení se nachází v km 0,390 – km 0,578. Bude proveden zábor pozemku parc. č. 2605/1. Stávající oplocení bude demontováno v délce 194m a bude provedeno nové oplocení ve stejném materiálovém provedení jako stávající oplocení. Nové oplocení v=1,8m bude tvořeno ocelovými sloupky s výplní z ocelového čtyřhranného pletiva. Nové oplocení bude napojeno na stávající část oplocení.</p>
SO 07-15-01	<p><b>Žst. Újezd u Uničova, technologická budova</b></p> <p>V rámci dokumentace pro stavební povolení stavby "Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) - Olomouc" je v žst. Újezd u Uničova navržena technologická budova o rozměrech 6,4 x 40,65 m a výškou 6,03 m po hřeben.</p> <p>Je navržen jednopodlažní nepodsklepený zděný objekt s železobetonovými stropy a sedlovou střechou. Pod částí objektu se nachází průlezný kabelový prostor hloubky 1,2 m. Nosná konstrukce střechy je z dřevěných vazníků, střešní krytina je navržena ze strojně drážkovaného (falcovaného) ocelového poplastovaného plechu (šedočerný odstín).</p> <p>Ze strany železničního přejezdu, na východní straně technologické budovy, je umístěno hygienické zařízení pro cestující, dle požadavků vyhlášky č. 177/1995 Sb. v platném znění, par. 21, bod 1), vybavenost železničních stanic pro provozování veřejné drážní osobní dopravy. Jsou navržena dvě bezbariérová WC podle pohlaví s přebalovacími pulty a dále WC muži a WC ženy, včetně úklidové komory. Toto řešení více vyhovuje investorovi a v podstatě je v souladu s TSI PRM 1300/2014 (oproti TSI, kde je požadavek na minimálně společné bezbariérové WC a společnou přebalovací kabinu mimo WC pro muže a ženy; přebalovací pult na bezbariérovém WC nezužuje šířku manipulačního prostoru vedle záchodové mísy a umývadla – viz dispoziční řešení).</p> <p>Vstup do místností veřejně přístupných WC bude pomocí mincovních automatů a také pomocí WC – euroklíče. Na dveřích WC budou štítky orientačního systému.</p> <p>V objektu jsou umístěny technologické prostory sdělovacího zařízení, dopravní kancelář, zabezpečovací zařízení a silnoproudá zařízení, tj. transformátor s příslušnými rozvodnami. V technologické části budovy je také navrženo samostatné WC pro pracovníky SSZT.</p> <p>Součástí stavebního objektu TB jsou technická zařízení budov – zdravotně technické instalace (příprava TV pomocí elektrických průtokových ohříváčů), vytápění (elektrickými přímotopy), vzduchotechnická zařízení, chlazení (klimatizace) ve stavební ústředně a ve sdělovacích místnostech, umělé a nouzové osvětlení, elektronické komunikace, silnoproudá elektrotechnika a hromosvod.</p> <p>Objekt bude napojen na kanalizaci (oddílná kanalizace) v rámci samostatného stavebního objektu SO 07-27-01 a na vodovod v rámci SO 07-27-02.</p> <p>Objekt bude napojen na stávající komunikaci pomocí komunikací a zpevněných ploch navržených v rámci samostatného stavebního objektu SO 07-17-02.</p> <p>Na východní štítovou stěnu TB bude umístěna tabule orientačního systému žst. Újezd u Uničova.</p>
SO 08-15-01	<p><b>Zast. Uničov, trafostanice 22/0,4 kV</b></p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>V areálu železniční stanice se v současné době nenachází žádný objekt trafostanice. Místo pro výstavbu nové trafostanice se nachází ve volném prostoru mezi železniční tratí a komunikací, v km 13,186 – km 13,194.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Je navržen nový technologický objekt trafostanice, ve kterém bude umístěna rozvodna VN, stání transformátoru 22/0,4 kV, stání tlumivky VN, dále pak rozvodna NN, místnost pro kompenzační zařízení a místnost sděl. zařízení. Objekt je navržen</p>

	<p>jako jednopodlažní, půdorysných rozměrů 7,42x6,22m, výšky 5,26 m od UT s kabelovým prostorem v=1,2 m. Nosnou konstrukci tvoří typové železobetonové prostorové buňky tl. 140 mm, včetně zastropení a podlahy, založené na železobetonových pasech. Obvodové zdivo bude zatepleno kontaktním zateplovacím systémem (minerální vlna) tl. 100 mm, fasádní omítka hladká, bílá. Vstupní dveře do jednotlivých místností jsou navrženy jednokřídlové, otevíravé, hliníkové s odvětráním. Zastřešení je navrženo sedlovou střechou ve sklonu 30°, sbíjenými dřevěnými vazníky, střešní krytina poplastovaný hliník. plech, barva antracit. Hřeben je po celé délce odvětráván. Štíty jsou navrženy z desek Cetris na dřevěném roštu s příznanými spárami na svislo, nátěr fasádní barvou, odstín dtto střešní krytina. Střešní prostor je přístupný z vnějšího prostoru dvířky z desek Cetris. Střešní svody jsou svedeny do dešťové kanalizace, která bude napojena do stávající šachty k zasakování.</p> <p>Vytápění požadovaných místností bude zajištěno elektrickými přímotopy. Odvětrání místností bude zajištěno ventilátory, místnost pro trafo a tlumivku bude odvětrána pomocí větracích komínků, ve kterých bude umístěna protidešťová žaluzie s regulační klapkou. Ve všech místnostech bude provedena vnitřní elektroinstalace. Objekt bude vybaven hromosvodem.</p>
SO 09-15-01	Žst. Uničov, stavební úpravy výpravní budovy
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající objekt se nachází v km 15,003 – km 15,031. Stávající výpravní budova je jednopodlažní objekt, který je částečně podsklepený. Střecha je sedlová. Původní objekt výpravní budovy byl dokončen roku 1873. Budova byla celkově rekonstruována s kolaudací v roce 2013.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Ve výpravní budově budou provedeny minimální stavební úpravy. Bude provedeno zazdění drážek a nik ve sdělovací místnosti po vystěhování technologie sdělovacího zařízení. Místnost bude vymalována a bude ponechána jako volná. Budou provedeny nové kabelové vstupy do stávající dopravní kanceláře. Zbývající část výpravní budovy zůstane beze změn.</p>
SO 09-15-02	Žst. Uničov, technologická budova
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Místo pro výstavbu nové technologické budovy se nachází v prostoru po demolici budov na pozemku p. č. st. 619 a po demolici objektu SD Nádražní č. p. 550. V místě stavby se nachází stromy a keře.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Nový objekt se nachází v km 15,037 – km 15,074. Je navržen jednopodlažní nepodsklepený objekt se sedlovou střechou. Pod částí objektu se nachází kabelový prostor v. 1,2 m. Povrchová úprava fasády bude z omítky, střešní krytina je navržena z falcovaného ocelového poplastovaného plechu. V objektu jsou umístěny technologické prostory zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a zařízení silnoproudých rozvodů. V západní části technologické budovy je navrženo samostatné WC pro pracovníky SSZT. Prostory pro silnoproudou elektroinstalaci jsou umístěny ve východní části technologické budovy. Součástí stavebního objektu je technické zařízení budov – zdravotně technické instalace, vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod. Objekt bude zpřístupněn prostřednictvím zpevněných ploch navržených v rámci samostatného stavebního objektu SO 09-18-01. Objekt je napojen na kanalizaci v rámci samostatného stavebního objektu SO 09-27-01 a na vodovod v rámci SO 09-27-02. Dotčené dřeviny budou odstraněny.</p>
SO 09-15-03	Žst. Uničov, rozvodna EPZ
	<u>Stávající stav</u>

	<p>V železniční stanici nyní není rozvodna EPZ. Místo pro výstavbu nové rozvodny EPZ se nachází v prostoru stávající skládky materiálu správy tratí.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>Nový objekt se nachází v km 15,171 – km 15,179. Bude vybudován nový technologický objekt rozvodny EPZ, který slouží pro umístění technologické místnosti, ve které bude osazeno technologické vybavení provozního rozvodu silnoproudu. Rozvodna EPZ je jednopodlažní objekt s kabelovým prostorem a se sedlovou střechou ve sklonu 30°.</p> <p>Součástí stavebního objektu je technické zařízení budov – zdravotně technické instalace, vytápění, vzduchotechnické zařízení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod. Trafostanice bude zpřístupněna prostřednictvím komunikací navržených v rámci samostatného stavebního objektu SO 09-18-01. Objekt nové rozvodny EPZ je navržen k odkanalizování v rámci samostatného stavebního objektu SO 09-27-01.</p>
SO 09-34-02	<p>Žst. Uničov, oplocení Carman a.s.</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Areál společnosti Carman a.s. je na jižní straně podél pozemku parc. č. 950/1 lemován oplocením v cca 2,2 m. Oplocení je tvořeno ocelovými sloupky, paždíky a výplní z ocelového trapézového plechu.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Část stávajícího oplocení na jižní straně pozemku parc. č. st. 950/1 v délce cca 69 m bude demontováno z důvodu požadavku na využití částí pozemků parc. č. 1694 a parc. č. st. 950/1 pro účely zařízení staveniště. Na závěr stavby bude postaveno nové oplocení na hranici mezi pozemky parc. č. 950/1, parc. č. 1694 a pozemky parc. č. 1693/1, 2424/1, 2421/7 a 2423/2. Nové oplocení se nachází v km 15,251 – km 15,314. Nové oplocení bude provedeno stejné výšky a ve stejném materiálovém provedení jako stávající oplocení. Nové oplocení v= cca 2,2m bude tvořeno ocelovými sloupky (JÄKL 100/80/5), ocelovými paždíky U č.120 délky 3m a výplní z ocelového trapézového plechu s výškou vlny 30mm, opatřeného ochranným nátěrem proti korozi ve stejném šedém barevném odstínu jako stávající oplocení, na které bude nové oplocení navazovat.</p>

#### E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 02-15-02	<p>Zast. Hlušovice, přístřešek na nástupišti</p> <p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Stávající objekt Hlušovice - zastávka+SD č.30a (dle KN rodinný dům) je ve vlastnictví SŽDC s. o.</p> <p>Dvoupodlažní nepodsklepený objekt s pultovou střechou. V budově je umístěna bytová jednotka, kterou SŽDC pronajímá a dále jsou zde nevyužívané společné prostory SŽDC (bývalá čekárna, WC). Objekt je v technickém stavu, který odpovídá jeho stáří. SŽDC OŘ Olomouc SBBH předpokládá nadále využití stávajícího objektu k pronájmu.</p> <p><u>Návrh:</u></p> <p>Na základě potřeby zřízení nového krytého přístřešku pro cestující (náhrada za prostory ve stávajícím objektu, který je využíván jako RD – parc.č. 340) dojde k situování prefabrikovaného typového objektu ve vhodné poloze vůči nově navrženému nástupišti a k přístupové cestě.</p> <p>Provedení: „antivandal – tvar UU, typový výrobek modifikován a doplněn valbovou střechou s viditelným dřevěným krovem. Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný plech s reliéfním povrchem imitujícím pálené tašky. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen podokapním žlabem s chrličem (NE stř. svodem) na terén, proti odstříkující srážkové vodě je v úrovni UT osazena betonová skruž DN 800mm</p>
-------------	--

	s výplní z kameniva fr. 60-100mm. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (jednotlivé sedáky, tabule s jízdním řádem, odpadkový koš). Odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.
SO 03-15-03	<b>Žst. Bohuňovice, přístřešek na nástupišti</b> <u>Stávající stav:</u> V železniční stanici není stávající přístřešek pro cestující. Pro cestující slouží čekárna ve výpravní budově, která je ve vlastnictví SŽDC s.o. <u>Návrh:</u> Na drážním pozemku jsou navrženy dva nové ocelové přístřešky pro cestující situované přímo na novém vnějším a poloostrovním nástupišti Ve stávajícím objektu V.B. bude zachován prodej jízdenek a čekárna, WC pro cestující je umístěno v sousedním objektu. Po dobu pracovní doby prodeje jízdenek (cca 5:30 – 17:30) mohou cestující využít kromě nového přístřešku i stávající čekárny (a WC). Přístřešek pro kola je stávající – bude zachován (není v majetku SŽDC a.s.). Provedení: „antivandal“, typový výrobek. Nosná konstrukce je ocelová (žárově zinkována + krycí antikoroziční nátěr), kotvená do základových patek z prostého betonu. Zadní a boční stěny přístřešku vytvářejí zástěnu proti větru/dešti jsou uvažovány prosklené (čiré bezpečnostní sklo kalené, doplněné polepem/pískováním pro slabozraké osoby). Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný trapézový plech. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen pohledově skrytým žlabem a stř. svodem do vsakovací jímky. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (lavice, tabule s jízdním řádem, odpadkový koš), odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.
SO 04-15-02	<b>Zast. Štarnov, přístřešek na nástupišti</b> <u>Stávající stav:</u> Stávající objekt Štarnov - služební budova, BJ (dle KN rodinný dům) je ve vlastnictví SŽDC s. o.. Dvoupodlažní nepodsklepený objekt s plochou střechou. V budově je umístěn byt, který SŽDC pronajímá a dále jsou zde nevyužívané prostory SŽDC (bývalá čekárna a WC pro veřejnost). Na straně u kolejiště je stávající ocelový přístřešek pro cestující. U příjezdové komunikace k zastávce před mostem leží stávající přístřešek pro kola, který je ve vlastnictví obce. Objekt je v technickém stavu, který odpovídá jeho stáří. SŽDC OŘ Olomouc SBBH předpokládá nadále využití stávajícího objektu k pronájmu. <u>Návrh:</u> Nově navržené nástupiště je oproti stávajícímu stavu přemístěno na druhou stranu koleje (půdorysně až za most - dále od stávajícího objektu RD s přístřeškem pro cestující) – stávající objekt tedy již nemůže být nadále využit pro potřeby cestujících. Na základě tohoto požadavku je navržen nový krytý přístřešek pro cestující - prefabrikovaný typový objekt umístěný ve vhodné poloze k nově navrženému nástupišti a nové přístupové cestě. Provedení: „antivandal – tvar UU, typový výrobek modifikován a doplněn valbovou střechou s viditelným dřevěným krovem. Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný plech s reliéfním povrchem imitujícím pálené tašky. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen podokapním žlabem s chrličem (NE stř. svodem) na terén, proti odstříkující srážkové vodě je v úrovni UT osazena betonová skruž DN 800mm



	s výplní z kameniva fr. 60-100mm. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (jednotlivé sedáky + tabule s jízdním řádem), odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.
SO 05-15-03	<b>Žst. Šternberk, přístřešky na nástupišťích</b>
	<u>Stávající stav</u> Stávající zastřešení nástupních prostor je součástí výpravní budovy. Výpravní budova je ve vlastnictví SŽDC s. o. <u>Návrh:</u> Na drážním pozemku parc. č. 2350/1 je navržen nový přístřešek pro cestující umístěný na novém poloostrovním nástupišti. Součástí VB je i stávající zastřešení orientované směrem ke kolejišti, které rovněž slouží pro čekání cestujících. Nový přístřešek je navržen z důvodu rovnoměrnějšího rozptýlení čekajících cestujících a zkrácení docházkové vzdálenosti z prostoru centrálního zastřešení u VB na jednotlivá nástupiště. Provedení: „antivandal“, typový výrobek. Nosná konstrukce je ocelová (žárově zinkováno + krycí antikoroziční nátěr), kotvená do základových patek z prostého betonu. Zadní a boční stěny přístřešku vytvářejí zástěnu proti větru/dešti jsou uvažovány prosklené (čiré bezpečnostní sklo kalené, doplněné polepem/pískováním pro slabozraké osoby). Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný trapézový plech. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen pohledově skrytým žlabem a stř. svodem do vsakovací jímky. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (lavice, tabule s jízdním řádem, odpadkový koš). Odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.
SO 06-15-03	<b>Zast. Babice u Šternberka, přístřešek na nástupišti</b>
	<u>Stávající stav:</u> Stávající přístřešek pro cestující je ve vlastnictví obce - zděný jednopodlažní objekt se sedlovou střechou. Objekt je v technickém stavu, který odpovídá jeho stáří. Je poškozené oplechování a chybí lapače střešních splavenin. <u>Návrh:</u> Nově navržené nástupiště je oproti stávajícímu stavu výškově posunuté. Ponechání stávajícího přístřešku NENÍ možné – přístřešek je v kolizi s nově navrženým nástupištem, zejména nevyhovuje odchodná výška přesahu střechy zasahující do prostoru nástupiště (nové nástupiště bude cca o 350mm výš než stávající). Je navržena demolice stávajícího přístřešku a nahrazení novým objektem. Provedení: „antivandal – tvar U, typový výrobek modifikován a doplněn valbovou střechou s viditelným dřevěným krovem. Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný plech s reliéfním povrchem imitujícím pálené tašky. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen podokapním žlabem s chrličem (NE stř. svodem) na terén, proti odstříkující srážkové vodě je v úrovni UT osazena betonová skruž DN 800mm s výplní z kameniva fr. 60-100mm. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (jednotlivé sedáky, tabule s jízdním řádem, odpadkový koš). Odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.
SO 06-15-04	<b>Zast. Mladějovice, přístřešek na nástupišti</b>
	<u>Stávající stav:</u> Stávající objekt Mladějovice – čekárna (KN stavba pro dopravu) je ve vlastnictví SŽDC s. o. Jednopodlažní částečně podsklepený objekt se sedlovou střechou. V budově je umístěna čekárna, místnost SSZT, sklad, WC pro cestující, kancelář a zádveří. Objekt čekárny prošel celkovou rekonstrukcí, kolaudace byla na přelomu roků 2006/2007. Objekt čekárny obsluhuje pracovník obce, který zajišťuje odemykání a zamykání čekárny. WC pro veřejnost není v provozu. Objekt je v technickém stavu, který odpovídá jeho stáří. Obvodové zdivo je částečně vlhké.

	<p><b>Návrh:</b></p> <p>Návrh uspořádání v zastávce předpokládá ponechání stávajícího objektu čekárny a výstavbu nového přístřešku pro cestující. Na základě tohoto požadavku je navržen nový krytý přístřešek pro cestující - prefabrikovaný typový objekt umístěný ve vhodné poloze k nově navrženému nástupišti a nové přístupové cestě.</p> <p>Provedení: „antivandal – tvar UU, typový výrobek modifikován a doplněn valbovou střechou s viditelným dřevěným krovem. Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný plech s reliéfním povrchem imitujícím pálené tašky. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen podokapním žlabem s chrličem (NE stř. svodem) na terén, proti odstříkující srážkové vodě je v úrovni UT osazena betonová skruž DN 800mm s výplní z kameniva fr. 60-100mm. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (jednotlivé sedáky, tabule s jízdním řádem, odpadkový koš). Odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.</p>
SO 07-15-02	<p><b>Žst. Újezd u Uničova, přístřešky na nástupištech</b></p>
	<p><b>Stávající stav:</b></p> <p>V železniční stanici nejsou stávající přístřešky pro cestující. Pro cestující slouží čekárna ve výpravní budově.</p> <p><b>Návrh:</b></p> <p>Na drážním pozemku jsou navrženy dva nové přístřešky pro cestující u dvou nových nástupišť. Nástupiště jsou oproti stávajícímu stavu přemístěna k železničnímu přejezdu. Z důvodu velké docházkové vzdálenosti nelze využívat pro cestující stávající čekárnu ve výpravní budově.</p> <p>Provedení: „antivandal – tvar UU (2ks), typový výrobek modifikován a doplněn valbovou střechou s viditelným dřevěným krovem. Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný plech s reliéfním povrchem imitujícím pálené tašky. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen podokapním žlabem s chrličem (NE stř. svodem) na terén, proti odstříkující srážkové vodě je v úrovni UT osazena betonová skruž DN 800mm s výplní z kameniva fr. 60-100mm. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (jednotlivé sedáky, tabule s jízdním řádem, odpadkový koš). Odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.</p>
SO 07-15-03	<p><b>Žst. Újezd u Uničova, přístřešek na kola</b></p>
	<p><b>Stávající stav:</b></p> <p>Přístřešek pro kola je umístěn u stávající výpravní budovy.</p> <p><b>Návrh:</b></p> <p>Nástupiště (a nové přístřešky pro cestující) jsou oproti stávajícímu stavu přemístěna k železničnímu přejezdu. Byl zohledněn požadavek obce na nový přístřešek pro kola v blízkosti nových nástupišť.</p> <p>Provedení: „antivandal“, typový výrobek. Nosná konstrukce je ocelová (žárově zinkováno + krycí antikoroziční nátěr), kotvená do základových patek z prostého betonu. Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný trapézový plech. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen pohledově skrytým žlabem a stř. svodem na terén. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (ocelové stojany na kola – součástí typové dodávky přístřešku) kotveným do základových patek.</p>
SO 08-15-02	<p><b>Zast. Uničov, přístřešek na nástupišti</b></p>
	<p><b>Stávající stav:</b></p> <p>Stávající přístřešek pro cestující je ve vlastnictví SŽDC s. o.</p> <p>Ocelový přístřešek pro cestující s pultovou střechou. Přístřešek byl kompletně opraven v roce 2014. Z důvodu rekonstrukce kanalizační stoky, která probíhá v místě stávajícího přístřešku, bude nutné stávající přístřešek kompletně odstranit a nahradit novým přístřeškem.</p> <p><b>Návrh:</b> „antivandal – tvar UUU, typový výrobek modifikován a doplněn valbovou střechou s viditelným dřevěným krovem. Střešní krytinu tvoří poplastovaný</p>

	pozinkovaný plech s reliéfním povrchem imitujícím pálené tašky. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen podokapním žlabem s chrličem (NE stř. svodem) na terén, proti odstříkující srážkové vodě je v úrovni UT osazena betonová skruž DN 800mm s výplní z kameniva fr. 60-100mm. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (jednotlivé sedáky, tabule s jízdním řádem, odpadkový koš). Odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.
SO 09-15-04	<b>Žst. Uničov, přístřešky na nástupišťích</b>
	<u>Stávající stav:</u> Stávající zastřešení nástupních prostor je součástí výpravní budovy. Výpravní budova je ve vlastnictví SŽDC s.o. V železniční stanici je stávající zastřešení nástupních prostor součástí výpravní budovy. Nosná konstrukce se skládá ze svislých dřevěných sloupků, dřevěných vaznic a dřevěného bednění. Střešní krytinu tvoří ocelový plech. Zastřešení je po celkové rekonstrukci a je v dobrém technickém stavu. <u>Návrh:</u> Na drážním pozemku parc. č. 2421/7 jsou navrženy nové přístřešky pro cestující umístěné na nových poloostrovních nástupišťích. Součástí VB je i stávající zastřešení orientované směrem ke kolejišti, které rovněž slouží pro čekání cestujících. Nové přístřešky jsou navrženy z důvodu rovnoměrnějšího rozptýlení čekajících cestujících a zkrácení docházkové vzdálenosti z prostoru centrálního zastřešení u VB na jednotlivá nástupiště. Provedení: „antivandal“, typový výrobek v provedení A a B. Nosná konstrukce je ocelová (žárově zinkováno + krycí antikoroziční nátěr), kotvená do základových patek z prostého betonu. Zadní a boční stěny přístřešku vytvářejí zástěnu proti větru/dešti jsou uvažovány prosklené (čiré bezpečnostní sklo kalené, doplněné polepem/pískováním pro slabozraké osoby). Střešní krytinu tvoří poplastovaný pozinkovaný trapézový plech. Odvod dešťových vod ze střechy je řešen pohledově skrytým žlabem a stř. svodem na terén. Přístřešek je doplněn jednoduchým typovým mobiliářem (lavice, tabule s jízdním řádem, odpadkový koš). Odpadkový koš pro tříděný odpad je součástí vybavení nástupiště.

#### E.2.4 Orientační systém

	Dokumentace tohoto stavebního objektu je zpracována s ohledem na novou směrnici SŽDC č. 118 orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách schválenou dne 14.7.2017 a s ohledem na grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému SŽDC s.o. a to konkrétně jeho 3. vydání z července 2018. Dále jsou zapracovány změny v TNŽ 73 6390 Nápisů názvů železničních stanic a zastávek s účinností ode dne 10.4 2018.
SO 02-15-03	<b>Zast. Hlušovice, orientační systém</b>
	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišti v zastávce Hlušovice. Na novém nástupišti budou osazeny tabule s názvem zastávky, směry jízdy vlaků, označení východů, zákazy kouření v přístřešku a orientační tabule.
SO 03-15-04	<b>Žst. Bohuňovice, orientační systém</b>
	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišťích v žst. Bohuňovice. Na nových nástupišťích budou osazeny tabule s názvem stanice, čísla nástupišť, směry jízdy vlaků, označení východů, čísla kolejí, zákazy kouření v přístřešcích, orientační tabule a sektorování nástupišť. Ve výpravní budově bude zřízen orientační systém pro WC a na budově budou osazeny tabule s názvem stanice. V místě vstupů do výpravní budovy, na nástupišťích a u přechodu budou osazeny hlasové majáčky.
SO 04-15-03	<b>Zast. Štarnov, orientační systém</b>

	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišti v zastávce Šternov. Na novém nástupišti budou osazeny tabule s názvem zastávky, směry jízdy vlaků, označení východů, zákazy kouření v přístřešku a orientační tabule.
SO 05-15-04	Žst. Šternberk, orientační systém
	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišťích v žst. Šternberk. Na nových nástupišťích budou osazeny tabule s názvem stanice, čísla nástupišť, směry jízdy vlaků, označení východů, čísla kolejí, zákazy kouření v přístřešcích, orientační tabule a sektorování nástupišť. Na nástupišťích a u přechodu budou osazeny hlasové majáčky. Orientační systém na a ve výpravní budově je řešen v rámci související stavby rekonstrukce výpravní budovy, v rámci tohoto stavebního objektu bude doplněna pouze tabule s názvem stanice na severní fasádu budovy a tabule přístup k vlakům.
SO 06-15-05	Zast. Babice u Šternberka, orientační systém
	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišti v zastávce Babice u Šternberka. Na novém nástupišti budou osazeny tabule s názvem zastávky, směry jízdy vlaků a zákaz kouření v přístřešku.
SO 06-15-06	Zast. Mladějovice, orientační systém
	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišti v zastávce Mladějovice. Na novém nástupišti budou osazeny tabule s názvem zastávky, směry jízdy vlaků a zákaz kouření v přístřešku.
SO 07-15-04	Žst. Újezd u Uničova, orientační systém
	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišťích v žst. Újezd u Uničova. Na nových nástupišťích budou osazeny tabule s názvem stanice, čísla nástupišť, směry jízdy vlaků, označení východů, čísla kolejí, zákazy kouření v přístřešcích, orientační tabule a sektorování nástupišť. V nové technologické budově bude zřízen orientační systém a hlasové majáčky pro WC. Tabule s názvem stanice se na technologickou budovu umisťovat nebudou.
SO 08-15-03	Zast. Uničov, orientační systém
	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišti v zastávce Uničov. Na novém nástupišti budou osazeny tabule s názvem zastávky, směry jízdy vlaků, zákaz kouření v přístřešku a sektorování nástupišť.
SO 09-15-05	Žst. Uničov, orientační systém
	V rámci orientačního systému budou sneseny stávající prvky na nástupišťích v žst. Uničov. Na nových nástupišťích budou osazeny tabule s názvem stanice, směry jízdy vlaků, označení východů, čísla kolejí, zákazy kouření v přístřešcích, orientační tabule a sektorování nástupišť. Na nástupišťích a u přechodu budou osazeny hlasové majáčky. Orientační systém na budově a v ní zůstává zachován a to vzhledem k tomu, že byl osazován při rekonstrukci výpravní budovy a jeho náplň bude platná i po rekonstrukci nástupišť.

#### E.2.5 Demolice

SO 03-15-05	Žst. Bohuňovice, demolice skladu zboží a rampy
	<u>Stávající stav</u> Stávající objekt se nachází v km 109,368 – km 109,947. Sklad zboží je jednopodlažní, nepodsklepený objekt se sedlovou střechou. Na objekt skladu navazuje rampa pro nakládku dřeva. V budově jsou umístěny skladové prostory. Sklad není v současné době využíván. <u>Návrh řešení</u> je navržena demolice skladu zboží a rampy. Sklad zboží a rampa jsou v kolizi s novým prostorovým uspořádáním kolejového řešení. V prostoru po demolici

	skladu a rampy bude v rámci části projektové dokumentace pozemní komunikace SO 03-18-01 navržena zpevněná plocha, která bude sloužit pro nakládku dřeva.
SO 05-15-05	<b>Žst. Šternberk, ramp skladišť</b>
	<u>Stávající stav</u> Stávající objekt skladiště č. 1 se nachází v km 115,729 – 115,808, skladiště č. 2 v km 115,728 – km 115,948. Skladiště č. 1 a č. 2 jsou jednopodlažní, nepodsklepené objekty se sedlovou střechou. U obou skladišť se nachází nakládací rampy. Skladiště č. 1 a č. 2 včetně ramp nejsou v současné době využívána. <u>Návrh řešení</u> V rámci navrhované stavby je navržena demolice nakládacích ramp skladiště č. 1 a skladiště č. 2. Rampy obou skladišť jsou v kolizi s navrženým kolejovým řešením.
SO 05-15-08	<b>Žst. Šternberk, demolice stavědla č.1</b>
	<u>Návrh řešení</u> V rámci navrhované stavby je navržena demolice stavědla č. 1. Stavědlo tvoří překážku v rozhledových trojúhelnících přejezdu v ev. km 116,142.
SO 09-15-06	<b>Žst. Uničov, demolice budov na pozemku p. č. st. 619</b>
	<u>Stávající stav</u> Stávající objekt se nachází v km 15,065 – km 15,079. Budova je částečně jednopodlažní a částečně dvoupodlažní nepodsklepený objekt. Střecha je sedlová členitá. Objekt je nevyužívaný. <u>Návrh řešení</u> V rámci navrhované stavby je navržena demolice budov na pozemku parc. č. st. 619 z důvodu kolize s navrženou novou technologickou budovou.
SO 09-15-07	<b>Žst. Uničov, demolice, SD Nádražní č. p. 550</b>
	<u>Stávající stav</u> Stávající objekt se nachází v km 15,079 – km 15,092. Strážní dům (SD) je jednopodlažní nepodsklepený objekt. Střecha je sedlová členitá. Objekt je nevyužívaný. Dříve sloužil jako strážní dům. <u>Návrh řešení</u> V rámci navrhované stavby je navržena demolice objektu SD Nádražní č. p. 550 z důvodu kolize s navrženou novou technologickou budovou.
SO 09-15-08	<b>Žst. Uničov, demolice, TO sociální zařízení</b>
	<u>Stávající stav</u> Stávající objekt se nachází v km 15,222 – km 15,236. Budova TO sociální zařízení je jednopodlažní nepodsklepený objekt s plochou střechou. Objekt je dnes nevyužívaný. Dříve sloužil jako sociální zařízení. <u>Návrh řešení</u> V rámci navrhované stavby je navržena demolice objektu TO sociální zařízení z důvodu kolize s navrženou novou trakční napájecí stanicí.
SO 09-15-09	<b>Žst. Uničov, demolice, TO montovaná hala</b>
	<u>Stávající stav</u> Stávající objekt se nachází v km 15,210 – km 15,221. Budova TO montovaná hala je jednopodlažní nepodsklepený objekt se sedlovou střechou s malým spádem. Objekt je dnes nevyužívaný. Dříve sloužil jako sklad. <u>Návrh řešení</u> V rámci navrhované stavby je navržena demolice objektu TO montovaná hala z důvodu kolize s navrženou novou trakční napájecí stanicí.
SO 09-15-12	<b>Žst. Uničov, demolice stavědla č.2</b>
	<u>Návrh řešení</u> V rámci navrhované stavby je navržena demolice stavědla č. 2. Stavědlo tvoří překážku pro dočasná opatření realizace přejezdu v km 14,675.



E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	
E.3.1 Trakční vedení	
SO 01-01-01	Žst. Olomouc, úprava trakčního vedení
	<p><u>Stávající stav:</u></p> <p>Traťový úsek Olomouc – Uničov – Šumperk je zatím neelektrizovaný, žst. Olomouc a žst. Šumperk jsou elektrizovány stejnosměrnou proudovou soustavou DC 3kV / IT, trakční vedení je provedeno dle parametrů vzorové sestavy „J“, v žst. Olomouc proběhla kompletní rekonstrukce žst. včetně trakčního vedení ukončená v roce 2016, v žst. Šumperk bylo TV realizováno v roce 2010.</p> <p><u>Navrhovaný stav:</u></p> <p>V rámci tohoto objektu bude doplněno zesilovací vedení 2 x 120 Cu nad koleji č. 4 od křížení trolejů až k napájecímu převěsu, včetně doplnění lan na převěsu. Pro zavěšení budou použity podpěrné izolátory nad bránami, obdobně jako u kolejí 1 a 2. Dále bude provedena elektrizace koleje včetně zřízení nového elektrického dělení s odpojovačem 404, který bude v základní poloze rozpojený.</p>
SO 01-01-03	TNS Olomouc, napájecí vedení 3kV
	Napájecí vedení bude řešeno jako venkovní 3 lany 120 Cu na každý napaječ. Bude připojeno na stožár 103 s odpojovačem 414 v elektrickém dělení. K tomuto elektrickému dělení bude zřízena světelná návěst.
SO 01-01-04	TNS Olomouc, zpětné vedení 3kV
	Zpětné vedení bude provedeno z rozvaděče RZK v budově měnárny 4 kabely 6-AYKCY 1x500/35 (resp. 6-AHKCY apod.) k rozvaděči u koleje. Rozvaděč s 12 praporky (10 využitých + 2 rezervní) k zazdění do pilíře J 70-247/12/Z. Pro připojení přímo na kolej bez kol. obvodů se použije 6 lan 6-CHBU 1x120 (3 kabely na každou kolejnici).
SO 02-01-01	Olomouc - Bohuňovice, trakční vedení
	Obsahuje nové trakční vedení traťového úseku, stožáry budou dimenzovány i pro zavěšení závěsného kabelu 22kV. Dle dohody s ostatními profesemi budou trakční podpěry umístěny na jedné straně v celém traťovém úseku. Zesilovací vedení bude vedeno na vnitřní straně trakčních podpěr směrem ke koleji v celé délce. Pro kotvení zesilovacího vedení budou použity výstužné příhradové stožáry dělení.
SO 02-01-03	Olomouc - Bohuňovice, zavěšení kabelu 22kV na TP
	Kabel 22 kV bude vzduchem přiveden z budovy TM Olomouc na trakční podpěru. Veden bude celým traťovým úsekem na vnější straně trakčních podpěr směrem od koleje v celé délce. Pro kotvení a zavěšení kabelu budou použity konzoly s izolátory. Kabel bude kotven na výstužných příhradových stožárech dělení, kotvení délka podle údajů výrobce kabelu bude do 1500m.
SO 03-01-01	Žst. Bohuňovice, trakční vedení
	V tomto objektu jsou elektrizované koleje č. 1 a 3, a to v samostatných sekcích. Kolej č. 5 není elektrizována. Ve stanici bude trakční vedení řešeno od elektrického dělení v cca km 109,010 do elektrického dělení v cca km 110,000. Závěsy budou navrženy na otočných konzolách nebo SIK, v případě bran. U trakčních podpěr v bezprostřední blízkosti komunikace budou navrženy zábrany proti najetí. Obcházecí vedení je ve stanici vedeno po trakčních podpěrách směrem od koleje č. 1.
SO 03-01-03	Žst. Bohuňovice, zavěšení kabelu 22kV na TP
	Tento SO obsahuje výstroj pro zavěšení kabelu 22kV, vlastní kabel je obsažen v SO 02-12-01. Kabel 22 kV bude ve stanici zavěšen na trakčních podpěrách směrem ke koleji č. 1 až ke kotvení na TP č. 14, kde je kolmo na kolej převěšen na TP č. 14A a dále sveden do trafostanice. Od kotvení na TP č. 14 je dále kabel veden po trakčních podpěrách směrem ke koleji č. 1 až ke kotvení na TP č. 24, kde je znovu kolmo na kolej převěšen na TP 24A a dále veden do traťového úseku. Na trakčních podpěrách bude kabel zavěšen pomocí konzol a izolátorů. Kotvení kabelu

	22 kV bude provedeno tak, aby byla dodržena výrobcem stanovená maximální kotevní délka 1500m.
SO 04-01-01	Bohuňovice - Šternberk, trakční vedení
	V tomto objektu bude řešeno nové trakční vedení traťového úseku od elektrického dělení žst. Bohuňovice v cca km 110,000 po elektrické dělení žst. Šternberk v cca km 115,200. Trakční vedení je zavěšeno na otočných konzolách. V km 113,477 se nachází silniční nadjezd, pod nímž bude navržen průběh trakčního vedení. Výška troleje pod nadjezdem 5,40 m a minimální délka věšáku 250 mm. Izolační vzdálenosti budou navrženy pro budoucí přechod na jednotnou napájecí soustavu 25kV. V celém traťovém úseku je vedeno zesilovací vedení zavěšené na trakčních podpěrách směrem ke koleji č. 1.
SO 04-01-03	Bohuňovice - Šternberk, zavěšení kabelu 22kV na TP
	Tento SO obsahuje výstroj pro zavěšení kabelu 22kV, vlastní kabel je obsažen v SO 04-12-01. Kabel 22 kV bude zavěšen na trakčních podpěrách směrem od koleje č. 1 v celém traťovém úseku. Na trakčních podpěrách bude kabel zavěšen pomocí konzol a izolátorů. Kotvení kabelu 22 kV bude provedeno na výstužných stožárech v každém mechanickém dělení, aby byla dodržena výrobcem stanovená maximální kotevní délka 1500m.
SO 05-01-01	Žst. Šternberk, trakční vedení
	V tomto objektu je navrženo trakční vedení nad dopravní koleje č. 1, 3, 2 a 4. Jako samostatné napěťové sekce jsou navrženy koleje č. 1, 3 a 2 - 4 ve společné sekci. Sekce bude možné napájet přes odpojovače č. 5, 6 a 7 situovaných na podpěře č. 18. Připojení trolejového vedení železniční stanice od navazujících traťových úseků bude provedeno ve výměných polích elektrických dělení, pomocí odpojovačů č. 401 a č. 411 situovaných na podpěře č. 3 a 41. Ve stanici bude obcházecí vedení připojeno přes odpojovače č. 1, 9, a 11. Kolej č. 1 bude zatrolejována hlavní sestavou Tr 150mm <sup>2</sup> Cu, NL 120 mm <sup>2</sup> Cu s přídatným lanem. Na kolejích č. 2, 3 a 4 bude použita vedlejší sestava Tr 100mm <sup>2</sup> Cu, NL 50 mm <sup>2</sup> Bz bez přídatného lana.
SO 05-01-03	TNS Šternberk, napájecí vedení 3kV
	Napájecí vedení bude řešeno jako venkovní 3 lany 120 Cu na každý napaječ. Vedení bude připojeno na stožár 27 a pomocí odpojovačů N211, N111, N201 a N101 je připojeno do elektrických dělení. Jako napájecí stopa směrem na Uničov je použito obcházecího vedení. K elektrickému dělení (km 115,200) bude zřízena světelná návěst.
SO 05-01-04	TNS Šternberk, zpětné vedení 3kV
	Zpětné vedení bude provedeno z rozvaděče RZK v budově měnirny 4 kabely 6-AKYC 1x500/35 (resp. 6-AHKCY apod.) k rozvaděči u koleje. Rozvaděč s 12 praporky (10 využitých + 2 rezervní) k zazdění do pilíře J 70-247/12/Z. Pro připojení přímo na kolej bez kol. obvodů se použije 6 lan 6-CHBU 1x120 (3 kabely na každou kolejnici).
SO 05-01-05	Žst. Šternberk, zavěšení kabelu 22kV na TP
	SO obsahuje výstroj pro zavěšení kabelu 22kV, vlastní kabel je obsažen v SO 04-12-01. Kabel 22 kV bude ve stanici zavěšen na trakčních podpěrách směrem ke koleji. Pro kotvení a zavěšení kabelu budou použity konzoly s izolátory. Kabel je sveden do prostoru napájecí stanice (km 115,600) a trafostanice 22/0,4 kV (km 115,950).
SO 06-01-01	Šternberk - Újezd u Uničova, trakční vedení
	Nové trakční vedení bude zavěšeno primárně na šikmých izolovaných konzolách uchycených na nosných betonových podpěrách typu PS resp. TS. Kotevní a výstužné stožáry jsou navrženy typu BP.

	<p>Na základě požadavku budoucího správce budou trakční podpěry v místech traťového úseku s oblouky situovány vně oblouku. Stožáry budou dimenzovány i pro zavěšení závěsného kabelu 22kV, který se v této stavbě a v této části t. ú., neuvažuje. Pokud by v budoucnu byl tento kabel požadován bude nutné pouze postavit nové podpěry pro kolmé přechody kabelu 22kV. Zesilovací vedení 1x120mm<sup>2</sup> Cu je navrženo na vnitřní stranu podpěry směrem ke koleji. U silničního nadjezdu km 0,794 je navržena výška troleje 5,40m nad TK, výška sestavy v závěsech 0,8 resp. 1,11m.</p> <p>U zastávky Mladějovice je skalní zářez, pro stožáry trakčního vedení budou bourány výklenky do skalního masivu (km 4,3 – 4,9). Základy budou ve skalním masivu navrženy jako hloubené v zemině se zvýšenou únosností.</p>
SO 07-01-01	<p>Žst. Újezd u Uničova, trakční vedení</p> <p>SO obsahuje montáž nového trakčního vedení. Elektrizovány budou dopravní koleje č. 1 a 3 jako samostatné napěťové sekce. Sekce bude možné napájet přes odpojovače č. 5 a 7 situovaných na podpěře č. 12A.</p> <p>Připojení trolejového vedení železniční stanice od navazujících traťových úseků bude provedeno ve výměnných polích elektrických dělení, pomocí odpojovačů č. 401 a č. 411 situovaných na podpěře č. 3 a 16. Ve stanici bude obcházecké vedení připojeno přes odpojovače č. 1, 9, a 11 situovaných na podpěrách č. 3, 12A a 16.</p> <p>Stanice obsahuje jeden kotevní úsek na koleji č. 1 a půlúsek na koleji č. 3. Kolej č. 1 bude zatrolejována hlavní sestavou TR 150mm<sup>2</sup> Cu, NI 120 mm<sup>2</sup> Cu s přídatným lanem. Kolej č. 3 bude vedlejší sestavou TR 100mm<sup>2</sup> Cu, NI 50 mm<sup>2</sup> Bz bez přídatného lana.</p> <p>Trakční vedení bude zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách na individuálních stožárech typu TS, BP a na svislých izolovaných konzolách (SIK) umístěných na branách. Stožáry budou dimenzovány i pro zavěšení závěsného kabelu 22kV (závěsy kabelu součástí SO 07-01-03). Kabel povede ze směru od Uničova ke stožáru 10B, kde bude zakotven. Kabel bude zavěšen vně nových podpěr TV směrem od koleje.</p>
SO 07-01-03	<p>Žst. Újezd u Uničova, zavěšení kabelu 22kV na TP</p> <p>SO obsahuje výstroj pro zavěšení kabelu 22kV, vlastní kabel je obsažen v SO Újezd u Uničova - Uničov, závěsný kabel vn 22 kV. Trasa závěsného kabelu 22kV navazuje na trasu projektovanou v SO 08-01-03, kde je kabel kotven na trakční podpěře 1A. V rámci tohoto objektu bude realizován přechod kabelu na druhou stranu koleje. Přechod bude uskutečněn převěsem mezi trakčními podpěrami 1A a 1. Kabel dále pokračuje po vnější straně stožárů TV do stanice Újezd u Uničova, kde je kotven na TP 10B. Zde bude proveden svod kabelu do zemní trasy vedoucí do technologické budovy. Kotvení kabelu bude realizováno na TP: 1A, 1, 10B. Pro kotvení a zavěšení kabelu budou použity konzoly s izolátory.</p>
SO 08-01-01	<p>Újezd u Uničova - Uničov, trakční vedení</p> <p>Nové trakční vedení bude zavěšeno primárně na šikmých izolovaných konzolách uchycených na nosných betonových podpěrách typu PS resp. TS. Kotevní a výztužné stožáry jsou navrženy typu BP.</p> <p>Stožáry budou dimenzovány i pro zavěšení závěsného kabelu 22kV, jehož zavěšení je součástí SO 08-01-03. Zesilovací vedení 1x120mm<sup>2</sup> Cu je navrženo na vnitřní stranu podpěry směrem ke koleji.</p> <p>Od zhlaví žst. Uničov směrem k zastávce Uničov budou na podpěrách TV umístěny osvětlovací tělesa. Napájení pro tyto tělesa bude umístěno do zemní trasy.</p>
SO 08-01-03	<p>Újezd u Uničova - Uničov, zavěšení kabelu 22kV na TP</p>

	SO obsahuje výstroj pro zavěšení kabelu 22kV, vlastní kabel je obsažen v SO 08-12-01. Veden bude celým traťovým úsekem na vnější straně trakčních podpěr směrem od koleje v celé délce. Pro kotvení a zavěšení kabelu budou použity konzoly s izolátory. Kabel bude kotven na výstužných příhradových stožárech dělení, kotevní délka podle údajů výrobce kabelu bude do 1500m.
SO 09-01-01	<b>Žst. Uničov, trakční vedení</b>
	SO obsahuje montáž nového trakčního vedení. Elektrizovány budou dopravní koleje č. 1,2, 3, 4a, 4 a 5. Rozdělení do el. sekcí je patrné ze schéma napájení a dělení. Hlavní kolej č. 1 bude zatrolejována hlasí sestavou Tv 150+120 mm <sup>2</sup> Cu se přídavným lanem, vedlejší koleje budou zatrolejovány vedlejší sestavou TV 100mm <sup>2</sup> Cu + 50 mm <sup>2</sup> Bz bez přídavného lana. Sestavy budou plně kompenzované. Hlavní kolej bude osazena kotvení sestavy TV 1:3 s rohatkou, TV vedlejších kolejí bude osazeno kotvením 1:2.  Součástí SO trakčního vedení je obcházecí vedení 3x120 mm <sup>2</sup> Cu vedené na konzolách typu „Y“ na vnější straně stožárů na liché straně kolejiště, ve výšce cca 9,5 m nad TK.  Trakční vedení bude zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách na individuálních stožárech typu TS, 2TBS, BP a na svislých izolovaných konzolách (SIK) umístěných na branách. Stožáry budou dimenzovány i pro zavěšení závěsného kabelu 22kV.  Dále bylo na poradě zástupcem investora řečeno, že studie kolejové vlečky Miele (nipojení na staniční kolej č. 5) nebude realizováno, tudíž není potřeba na tuto studii koordinovat polohu trakční brány č. 11-12.
SO 09-01-03	<b>TNS Uničov, napájecí vedení 3kV</b>
	Z TNS Uničov budou vyvedeny dva napaječe č. N201 a N211 pomocí lan 3x 120 mm <sup>2</sup> Cu. Napaječ N201 je připojen přes odpojovač. N101 na Troubelickém zhlaví do traťového úseku. Napaječ N211 je připojen přes napájecí převěš na TP 11-12 k obcházecímu vedení, které vede na liché straně kolejiště.
SO 09-01-04	<b>TNS Uničov, zpětné vedení 3kV</b>
	Zpětné vedení bude provedeno z rozvaděče RZK v budově měnárny 4 kabely 6-AYKCY 1x500/35 (resp. 6-AHKCY apod.) k rozvaděči u koleje. Rozvaděč s 12 praporcí (10 využitých + 2 rezervní) k zazdění do pilíře J 70-247/12/Z. Pro připojení přímo na kolej bez kol. obvodů se použije 6 lan 6-CHBU 1x120 (3 kabely na každou kolejnici). V rozvaděči u koleje je třeba bezpodmínečně dodržet prostřídání kabelů z měnárny a kabelů ke koleji!
SO 09-01-05	<b>Žst. Uničov, zavěšení kabelu 22kV na TP</b>
	Výstroj pro kabel 22 kV bude zřízena na liché straně kolejiště na konzoly typu „X“, kabel bude zavěšen přes izolátory. Přejechod kabelu na sudou stranu kolejiště bude uskutečněn přes trakční bránu č. 19-20, kde bude kotven na TP 18A a zde bude také svod kabelu. Kabel dále po sudé straně kolejiště na trakčních stožárech pokračuje k budově TNS na TP 10B, odkud je sveden do zemní trasy a prostupem do budovy TNS. Kabel dále pokračuje zavěšen na trakčních podpěrách do traťového úseku Uničov – troubelice. Kabel samotný je součástí SO silnoproudé technologie.

**E.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) – stavební část**

SO 01-15-01	<b>Žst. Olomouc, TMP</b>
	<u>Stávající stav</u> Místo pro výstavbu nového objektu TMP Olomouc (trakční měnárna podpůrná) se nachází ve volném prostoru pozemku, který je nyní využíván pro zemědělské účely.

	<p><b>Návrh řešení</b></p> <p>TNS Olomouc bude sloužit jako trakční měnárna s napájením elektrické dráhy s trakční stejnosměrnou soustavou 3kV DC. TNS Olomouc bude dimenzována na základě energetických výpočtů. Bude napájena ze jedné samostatné přípojky 22kV z lokální distribuční LDS 22kV SŽDC, s.o. Přípojka VN budou kabelová z TNS Šternberk. Kabel bude zavěšený na trakčních podpěrách. Nový objekt se nachází v km 102,875 – km 102,895. Bude vybudován nový technologický objekt TMP Olomouc, který slouží pro umístění technologických místností, ve kterých bude osazeno technologické zařízení silnoproudé technologie trakčních napájecích stanic. V Budově je také navrženo hygienické zařízení sloužící potřebám pracovníků obsluhy a údržby pro zajištění činnosti na předmětném elektrickém zařízení. V objektu se při obsluze bude vyskytovat max. 5 zaměstnanců a je tedy navrženo společné WC pro muže a ženy (společné WC, předsíň WC, šatna, úklidová komora). Budova bude mít dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží. Část s technologickým zařízením bude podsklepena. V 1.PP je navržen kabelový prostor pro přívod kabelů k jednotlivým technologiím. V stup do 1.PP je navržen po ocelovém schodišti, v technologické místnosti VN je umístěn vstupní poklop do 1.PP o rozměrech 900x900mm. Ve 2.NP, které je přístupné po ocelovém žebříku z technologické místnosti VN se nachází půdní prostor, místnost VZT a kontrolní pracoviště. Budova bude mít sedlovou střechu s pultovými vikýři. Budova bude zděná, podzemní podlaží bude provedeno ze železobetonu. Střešní konstrukci bude tvořit dřevěný krov. Povrchová úprava obvodových stěn bude z omítky, střešní krytina je navržena z falcovaného hliníkového poplastovaného plechu. Konstrukce pochůzích ramp a výstupních venkovních schodů pro přístup k trakčním trafům i dalším vstupům do objektu z vnější strany bude provedena z ocelového pozinkovaných profilů a pororošťů, včetně zábradlí. Součástí stavebního objektu je technické zařízení budov – zdravotně technické instalace, vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod. Trakční napájecí stanice bude zpřístupněna prostřednictvím zpevněných ploch, které se napojují na stávající místní komunikaci v Olomouci (ul. Sladovní). Zpevněné plochy jsou navrženy v rámci samostatného stavebního objektu SO 01-18-01. Objekt je napojen na kanalizaci v rámci samostatného stavebního objektu SO 01-27-01 a na vodovod v rámci SO 01-27-02.</p>
SO 01-34-01	<p><b>Žst. Olomouc, TMP, oplocení</b></p>
	<p><b>Stávající stav</b></p> <p>Jedná se o návrh nového oplocení okolo areálu TMP. Areál bude vystavěn na volném pozemku. Nové oplocení areálu TMP v Olomouci bude sloužit především proti vniknutí nepovolaných osob do nového areálu a dále k zajištění bezpečnosti osob a ochraně majetku SŽDC, s.o..</p> <p><b>Navrhovaný stav</b></p> <p>Trasa oplocení bude kopírovat stávající hranici pozemku, na němž má být vystavěn nový areál TMP. Oplocení v=2,0m bude tvořeno ocelovými sloupky s výplní z ocelového čtyřhranného pletiva. Na příjezdové komunikaci bude osazena vjezdová brána posuvná posuvná po kolejnici s automatickým pohonem, v trase oplocení budou osazeny 2 branky pro vstup pěších. Třetí branka bude umístěna vedle vjezdové brány. Oplocení bude vybaveno podhrabovými deskami, bavolety s ostnatým drátem a výstražnými tabulkami. Část oplocení přiléhající k vjezdové bráně bude v délce 3m z obou stran vytvořeno sloupky a výplní z nevodivého kompozitního materiálu.</p> <p>Celková délka oplocení včetně brány a branek je cca 291m.</p>
SO 05-15-06	<p><b>Žst. Šternberk, TNS</b></p>



	<p><b>Stávající stav</b></p> <p>Místo pro výstavbu nového objektu TNS Šternberk (trakční napájecí stanice) se nachází ve volném prostoru poblíž železničního přejezdu a komunikace. V místě stavby se nachází stromy a keře. Na pozemku se nachází neupravený zarostlý příkop spádovaný směrem k železničnímu přejezdu.</p> <p><b>Návrh řešení</b></p> <p>Nový objekt se nachází v km 115,585 – km 115,620. Bude vybudován nový technologický objekt, který slouží pro umístění technologie TNS tj. silnoproudu - rozvodny 22kV, rozvodny 3kV, stání výkonového transformátoru 10MVA, 22/22kV, trakčních transformátorů 5300kVA, 22/2,5kV, včetně prostorové rezervy, umístění distribučních transformátorů TVS1 a TVS2 250kVA, převod 22/0,4kV dále tlumivky 200kVA (vše bude v provedení olejovém hermetizovaném), technologie sdělovací (místnost sdělovací a DŘT), velín s MŘS (místní řídicí systém), dílny dále rozvodny VN a NN, místnost záložního zdroje.</p> <p>V budově je také navrženo hygienické zařízení sloužící potřebám pracovníků obsluhy a údržby pro zajištění činnosti na předmětném elektrickém zařízení. Budova bude mít jedno nadzemní a jedno podzemní podlaží. Střední část objektu s technologickým zařízením bude podsklepena. Toto podzemní podlaží bude sloužit jako kabelový prostor SV 2350mm. Budova bude mít sedlovou střechu s pultovými vikýři. Budova bude zděná, podzemní podlaží bude provedeno ze železobetonu. Střešní konstrukci budou tvořit dřevěné sbíjené vazníky. Povrchová úprava obvodových stěn bude z omítky, střešní krytina je navržena z falcovaného hliníkového poplastovaného plechu.</p> <p>Součástí stavebního objektu je technické zařízení budov – zdravotně technické instalace, vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod. Předmětem SO budou kabelové šachty VN, NN a sdělovací před vstupem do kabelového prostoru. Konstrukce pochůzích ramp a výstupních venkovních schodů pro přístup k trakčním trafům i dalším vstupům do objektu z vnější strany bude provedena z ocelových pozinkovaných profilů a pororoštů, včetně zábradlí.</p> <p>Objekt bude zpřístupněn prostřednictvím komunikací a zpevněných ploch navržených v rámci samostatného stavebního objektu SO 05-18-01. Objekt je napojen na kanalizaci v rámci samostatného stavebního objektu SO 05-27-01 a na vodovod v rámci SO 05-27-02. Dotčené dřeviny budou odstraněny.</p>
SO 05-34-01	<p><b>Žst. Šternberk, TNS, oplocení</b></p> <p><u><b>Stávající stav</b></u></p> <p>Jedná se o návrh nového oplocení okolo areálu TNS. Areál bude vystavěn na volném prostranství drážních pozemků.</p> <p><u><b>Navrhovaný stav</b></u></p> <p>Trasa oplocení bude kopírovat stávající hranici pozemku, na němž má být vystavěn nový areál TNS. Oplocení v=2,0m bude tvořeno ocelovými sloupky s výplní z ocelového čtyřhranného pletiva. Na příjezdové komunikaci bude osazena vjezdová brána posuvná, otevíravá s automatickým pohonem, v trase oplocení budou osazeny 2 branky pro vstup pěších. Třetí branka bude umístěna vedle vjezdové brány. Oplocení bude vybaveno podhrabovými deskami, bavolety s ostnatým drátem a výstražnými tabulkami. Část oplocení přiléhající k vjezdové bráně bude v délce 3m z obou stran vytvořeno sloupky a výplní z nevodivého kompozitního materiálu. Celková délka oplocení včetně brány a branek je cca 317m.</p>
SO 09-15-10	<p><b>Žst. Uničov, TNS</b></p>

	<p><b>Stávající stav</b></p> <p>Místo pro výstavbu nového objektu TNS Uničov (trakční napájecí stanice) se nachází v prostoru bývalého skladu materiálu správy tratí a v místě po demolici objektů TO sociální zařízení a TO montovaná hala. V místě stavby se nachází stromy a keře.</p> <p><b>Návrh řešení</b></p> <p>Nový objekt se nachází v km 15,191 – km 15,226. Bude vybudován nový technologický objekt, který slouží pro umístění technologie TNS tj. silnoproudu - rozvodny 22kV, rozvodny 3kV, stání výkonového transformátoru 10MVA, 22/22kV, trakčních transformátorů 5300kVA, 22/2,5kV, včetně prostorové rezervy, umístění distribučních transformátorů TVS1 a TVS2 250kVA, převod 22/0,4kV dále tlumivky 200kVA (vše bude v provedení olejovém hermetizovaném), technologie sdělovací (místnost sdělovací a DŘT), velín s MŘS (místní řídicí systém), dílny dále rozvodny VN a NN, místnost záložního zdroje.</p> <p>V budově je také navrženo hygienické zařízení sloužící potřebám pracovníků obsluhy a údržby pro zajištění činnosti na předmětném elektrickém zařízení. Budova bude mít dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží. Část s technologickým zařízením bude podsklepena. Toto podzemní podlaží bude sloužit jako kabelový prostor. Budova bude mít sedlovou střechu s pultovými vikýři. Budova bude zděná, podzemní podlaží bude provedeno ze železobetonu. Střešní konstrukci budou tvořit dřevěné vazníky. Povrchová úprava obvodových stěn bude z omítky, střešní krytina je navržena z falcovaného hliníkového poplastovaného plechu. Součástí stavebního objektu je technické zařízení budov – zdravotně technické instalace, vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod. Předmětem SO budou kabelové šachty VN, NN a sdělovací před vstupem do kabelového prostoru. Konstrukce pochůzích ramp a výstupních venkovních schodů pro přístup k trakčním trafům i dalším vstupům do objektu z vnější strany bude provedena z ocelových pozinkovaných profilů a pororoštů, včetně zábradlí.</p> <p>Objekt bude zpřístupněn prostřednictvím komunikací a zpevněných ploch navržených v rámci samostatného stavebního objektu SO 09-18-01. Začátek úprav pozemních komunikací pro novou TNS je situován do prostoru levého odbočení z panelové komunikace v ulici Nádražní, která bude demolována. Objekt je napojen na kanalizaci v rámci samostatného stavebního objektu SO 09-27-01 a na vodovod v rámci SO 09-27-02. Dotčené dřeviny budou odstraněny.</p>
SO 09-34-01	<p><b>Žst. Uničov, TNS, oplocení</b></p> <p><u><b>Stávající stav</b></u></p> <p>Jedná se o návrh nového oplocení okolo areálu TNS. Areál bude vystavěn na volném prostranství drážního pozemku.</p> <p><u><b>Navrhovaný stav</b></u></p> <p>Trasa oplocení bude kopírovat stávající hranici pozemku, na němž má být vystavěn nový areál TNS. Oplocení v=2,0m bude tvořeno sloupky a výplní z nevodivého kompozitního materiálu. Na příjezdových komunikacích budou osazeny 2 vjezdové brány posuvné, otevíravé s automatickým pohonem, v trase oplocení budou osazeny 2 branky pro vstup pěších. Do vjezdové brány přiléhající k nástupišti bude integrována vstupní branka. Oplocení bude vybaveno výstražnými tabulkami. Celková délka oplocení včetně brány a branek je cca 261m, část oplocení je vedena po opěrné zídce přilehlého nástupišť.</p>

#### E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 03-06-01	Žst. Bohuňovice, EOVS <u>Stávající stav</u> Stávající EOVS není instalováno. <u>Navrhovaný stav</u> V novém stavu bude instalován ohřev výměn na výhybkách č. 1 a 4 dle požadavků dopravní technologie. Z každého rozvaděče R-EOV1, 2 na zhlavích budou napájeny příslušné výhybky na zhlaví. Z R-EOV na olomouckém zhlaví bude vyhřívána výhybka č. 4. Z druhého rozvaděče R-EOV2 bude vyhřívána výhybka č.1 na šternberském zhlaví. Rozvaděče R-EOV umístěné na zhlavích budou napojeny z rozvaděče RH z rozvodny nn v novém tech. objektu. Pro napájení R-EOV bude použita síť TN. Pro napájení topných tyčí síť TT systém s proudovými chrániči. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániči. Ovládání EOVS bude místně (čidla teploty a vlhkosti) a dálkově a bude zařazeno do systému DOTS.
SO 05-06-01	Žst. Šternberk, EOVS <u>Stávající stav</u> Stávající EOVS není instalováno. <u>Navrhovaný stav</u> Nově bude EOVS instalováno na výhybkách dle nového číslování 1, 2, 3, 11, 12, 13 a 14. Rozvaděče R-EOV budou umístěny na zhlavích a napojeny budou z rozvaděče RH z rozvodny nn v novém tech.objektu (STS). Ovládání bude místně a dálkově. Venkovní čidla budou instalovány u výhybky č.1 a 14. Kabely k výhybkám budou vedeny v samostatném betonovém žlabu, pod kolejemi budou kabely vedeny přednostně v nově vybudovaném kabelovodu, pod komunikací budou kabely uloženy do plastových chráničů a utěsněny. Bude použit systém s proudovými chrániči.
SO 07-06-01	Žst. Újezd u Uničova, EOVS <u>Stávající stav</u> Stávající EOVS není instalováno. <u>Navrhovaný stav</u> V novém stavu bude instalován ohřev výměn na výhybkách č. 1 a 2 dle požadavků dopravní technologie. Rozvaděč R-EOV bude v skříňovém provedení a bude umístěn v rozvodně nn v nové technologické budově. Systém EOVS bude v žst. Újezd u Uničova bude zařazen do DOTS. Ovládání EOVS bude dálkově nebo místně pomocí panelu umístěného na rozvaděči. Venkovní čidla budou instalovány u výhybky č.2. Kabely k výhybkám budou vedeny v samostatném betonovém žlabu, pod kolejemi budou kabely vedeny v nově vybudovaném kabelovodu, pod komunikací budou kabely uloženy do plastových chráničů a utěsněny. EOVS bude v novém stavu napájeno z rozvaděče RH. Bude použit systém s proudovými chrániči.
SO 08-06-01	Zast. Uničov, EOVS <u>Stávající stav</u> U zastávky Uničov se nachází vlečkové výhybky S1 a S2 (vlečka do UNEXu) bez EOVS. <u>Navrhovaný stav</u> Nově je požadováno výhybku S1 z hlavní koleje vybavit novým EOVS. Výhybka bude označena č.13 (původně S1) a bude součástí žst. Uničov. Napojení a ovládání EOVS bude z rozvodny nn (viz PS 08-13-01), kde bude umístěn rozvaděč REOV. Pro napájení EOVS bude použita síť TT a systém s proudovými chrániči. Kabely budou uloženy pod kolejemi a komunikacemi v chrániči, zývající trasa v kabelovém žlabu. Ovládání EOVS bude místně a dálkově a bude zařazeno do systému DOTS.
SO 09-06-01	Žst. Uničov, EOVS <u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není v žst. Uničov EOVS instalováno.

	<p><b>Navrhovaný stav</b></p> <p>V novém stavu bude EOV instalováno na vyhybkách dle nového číslování 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 a 11. Z každého rozvaděče R-EOV1, 2 na zhlavích bude napájena vždy nejbližší skupina výhybek na zhlaví. Z R-EOV na uničovském zhlaví budou vyhřívány výhybky č. 6, 9 a 11. Z druhého rozvaděče R-EOV2 budou vyhřívány výhybky č. 1, 2, 3, 4 a 5 na šumperském zhlaví. Rozvaděče R-EOV umístěné na zhlavích budou napojeny z rozvaděče RH z rozvodny nn v novém tech. objektu. Pro napájení R-EOV bude použita síť TN. Pro napájení topných tyčí síť TT systém s proudovými chrániči. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče. Ovládání EOV bude místně (čidla teploty a vlhkosti) a dálkově a bude zařazeno do systému DDTS.</p>
--	---

<b>E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)</b>	
SO 09-06-02	Žst. Uničov, kabelové rozvody pro EPZ
	<p><b>Stávající stav</b></p> <p>Ve stávajícím stavu není v žst. Uničov EPZ instalováno.</p> <p><b>Navrhovaný stav</b></p> <p>V žst. Uničov budou nově vybudovány dva předtápěcí stojany (EPZ 3kV, DC) pro dvě vlakové soupravy mezi kolejí č. 4a a 2 ve směru na Šumperk. Stojany budou připojeny vysokonapěťovými kabely do nové rozvodny R-EPZ (3 kV, DC) umístěné v areálu nové trakční napájecí stanice (TNS) Uničov. Rozvodna R-EPZ bude napojena z měničny kabelovým vedením uloženým samostatně. Kabel bude zaveden do R-EPZ přes kabelový prostor do vstupního pole rozvaděče. Zpětné kabely budou připojeny na stykové transformátory u návěstidla (- minus póly, dle určení projektanta zabezpečovacího zařízení). Přípojka nn pro vlastní spotřebu R-EPZ z nové TNS Uničov je součástí SO 09-06-10.</p>

<b>E.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</b>	
SO 01-06-01	Žst. Olomouc, kabelové rozvody nn
	<p><b>Stávající stav</b></p> <p>Součástí stávajícího stavu jsou stávající rozvody nn v žst. Olomouc.</p> <p><b>Navrhovaný stav</b></p> <p>Nová trakční měnična podpůrná (TMP) Olomouc bude napojena novým kabelem nn ze stávající trafostanice TS3 (žst. Olomouc) z důvodu záložního napájení (vybraných zařízení). Přípojka nn bude mít na koncích oddělovací transformátory. Kabel bude uložen v kabelovém žlabu nebo pod komunikacemi v chrániče. Přípojka nn bude v soustavě IT.</p>
SO 01-06-03	Žst. Olomouc, DOÚO
	<p><b>Stávající stav</b></p> <p>Stávající trakční úsekové odpojovače jsou umístěny na trakčních podpěrách ve směru na Červenku, Grygov a Blatec a ovládání odpojovačů (je umístěno v ústředním stavědle) v žst. Olomouc. Nad kolejí ve směru žst. Uničov (žst. Šumperk) není trakční soustava a nejsou zde ani žádné trakční úsekové odpojovače.</p> <p><b>Navrhovaný stav</b></p> <p>Z nové TMP Olomouc budou nově napojeny 3ks nových odpojovačů na trakčních podpěrách u TMP. Ovládací panel DOÚO-TM pro ovládání těchto 3ks odpojovačů bude umístěn v TMP Olomouc. Nový odpojovač (1ks) bude umístěn na trakční podpěře v žst. Olomouc (u trafostanice TS2) a bude napojen novým kabelem z ústředního stavědla (žst. Olomouc) do místnosti se stávajícími ovládacími panely DOÚO. Kabely DOÚO budou napojeny do ovládacích panelů přes přechodové svorkovnicové skříně MX. Ovládací MSDOUO panely budou doplněny o optické</p>

	oddělení. Kabely budou typu CYKY, které budou uloženy v kabelových žlabech, chráničkách nebo kabelovodu.
SO 01-06-04	<p>Žst. Olomouc, TMP - indikátor stáhněte sběrač</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající indikátory stáhněte sběrač v žst. Olomouc jsou vybudovány v kolejišti ve směru na Červenku, Grygov a Blatec. Nad kolejí ve směru žst. Uničov (žst. Šumperk) není trakční soustava a nejsou zde žádné indikátory stáhněte sběrač.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Z TMP Olomouc budou napojeny nové 2ks indikátorů stáhněte sběrač, které budou umístěny u nové TMP Olomouc u elektrického dělení (ve směru žst. Uničov). Indikátory budou napojeny novými kabely a ukončeny budou v rozvaděčích 3kV v TMP. Indikátory budou v provedení v provedení LED na 24V DC. Kabely budou typu CYKY, které budou uloženy v kabelových žlabech, chráničkách nebo kabelovodu.</p>
SO 01-06-05	<p>Žst. Olomouc, TMP - venkovní osvětlení areálu</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu není v žst. Olomouc vybudována měnírna.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Zpevněné přístupové komunikace plochy v areálu TMP Olomouc budou nasvětleny LED svítidly. U vjezdové brány budou svítidla umístěna na 6m sklopných stožárcích. Na fasádě budovy TMP budou LED svítidla umístěna na výložnících, tak aby nasvětlovaly okolní plochy kolem TMP. Napojení a ovládání osvětlení bude ze samostatného rozvaděče, který bude umístěn v rozvodně nn v TMP. Kabely osvětlení budou uloženy v kabelových žlabech nebo v chráničkách. Uzemnění stožárů bude propojeno s uzemněním měírny (TMP).</p>
SO 01-04-01	<p>Žst. Olomouc, přeložky kabelu vn 6 kV</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV střídavě mimo stavbu a střídavě v kolizní trase.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Stavební objekt řeší přeložku kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm<sup>2</sup> v úseku km od 102,44 do 102,8km. Což znamená od konce kabelovodu v žst. Olomouc přes TTS 371 k TTS 372. Kabel bude položen na pozemcích SŽDC.</p>
SO 02-06-01	<p>Olomouc - Bohuňovice, železniční přejezd P4199 v ev. km 102,539 - napájení</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je stávající přejezdové zařízení napojeno stávající přípojkou nn ze stávající trafostanice TTS-371.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>V novém stavu bude přejezd napájen ze stávající trafostanice TTS-371 napájené rozvodem vn 6kV. V rámci tohoto SO bude položen nový kabel pro napájení RD u přejezdu v km 102,539. V úseku vedeném pod kolejemi bude kabel uložen do plastové chráničky a utěsněn. U RD bude instalován nový pilířový rozvaděč, bude osazen přepětovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát). Kabel bude položen na pozemcích SŽDC.</p>
SO 02-06-02	<p>Olomouc - Bohuňovice, železniční přejezd P4200 v ev. km 102,828 - napájení</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je stávající přejezdové zařízení napojeno stávající přípojkou nn ze stávající trafostanice TTS-372.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p>



	V novém stavu bude přejezd napájen ze stávající trafostanice TTS-372 napájené rozvodem vn 6kV. V rámci tohoto SO bude položen nový kabel pro napájení RD u přejezdu v km 102,828. U RD bude instalován nový pilířový rozvaděč, bude osazen přepětovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát). Kabel bude položen na pozemcích SŽDC.
SO 02-06-03	Olomouc - Bohuňovice, železniční přejezd P4201 v ev. km 103,854 - napájení
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není přejezdové zařízení PZS na přejezdu vybudováno a ani napojeno. <u>Navrhovaný stav</u> V novém stavu bude tento přejezd napájen z nové trafostanice TTS-372A napájené rozvodem vn 6kV. V rámci tohoto SO bude položen nový kabel pro napájení RD u přejezdu v km 103,854. V úseku vedeném pod komunikací bude kabel uložen do plastové chráničky a utěsněn. U RD bude instalován nový pilířový rozvaděč, bude osazen přepětovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát). Kabel bude položen na pozemcích SŽDC.
SO 02-06-04	Olomouc - Bohuňovice, železniční přejezd P4202 v ev. km 104,324 - napájení
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není přejezdové zařízení PZS na přejezdu vybudováno a ani napojeno. <u>Navrhovaný stav</u> V novém stavu bude tento přejezd napájen z nové trafostanice TTS-372A napájené rozvodem vn 6kV. V rámci tohoto SO bude položen nový kabel pro napájení RD u přejezdu v km 104,325. V úseku vedeném pod kolejemi bude kabel uložen do plastové chráničky a utěsněn. U RD bude instalován nový pilířový rozvaděč, bude osazen přepětovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát). Kabel bude položen na pozemcích SŽDC.
SO 02-06-05	Zast. Hlušovice, úprava přípojky nn
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je jedna přípojka pro zastávku i dům pro bydlení. Přípojka je napojena na venkovní nadzemní vedení ČEZ distribuce na podpěrném bodu, jenž se nachází u přístupové komunikace k zastávce. Z tohoto podpěrného bodu vede závěsný kabel na konzolu umístěnou ve fasádě domu pro bydlení. Pod konzolou se ve fasádě nachází hlavní přípojková skříň a pod ní za rohem elektroměrový rozváděč. <u>Navrhovaný stav</u> Stávající přípojku je navrhováno upravit a ponechat pro dům pro bydlení. Vedení až k elektroměrovému rozváděči je navrhováno ponechat bez změny. Elektroměrový rozváděč je navrhováno přezbrojit na jedno odběrné místo splňující dnešní požadavky ČEZ distribuce. Pro napájení zastávky je navrhováno zřízení nové přípojky. Začátek přípojky je navrhován z téhož místa, kde začíná stávající přípojka. Na stávající sloup nadzemního vedení je navrhováno umístění přípojkové skříň. Z přípojkové skříň je navrhováno kabelové vedení kabelem CYKY_J 4x10 do rozváděče RE. V navazujícím rozváděči RT je navrhováno umístit oddělovací transformátor.
SO 02-06-06	Zast. Hlušovice, osvětlení nástupiště
	<u>Stávající stav</u> Stávající osvětlení v zastávce Hlušovice je provedeno 8ks sklopných stožárů o výšce 6m a napájeny jsou z rozvaděče RVO u obytného domu SŽDC. <u>Navrhovaný stav</u> Nové osvětlení je instalováno s cílem osvětlit prostor nástupiště a přístupové cesty k němu. Rozsah navrženého osvětlení je podložen schválenou situací a protokolem E11. Nové osvětlení je navrhováno s celkem 8ks svítidel LED na sedmi 6m sklopných

	<p>stožarcích. Svítidla je třeba vybavit přepětovými ochranami umístěnými ve stožárové rozvodnici. Pro osvětlení přístřešku pro cestující je navrhován kabelový vývod. Samotné osvětlení přístřešku je řešeno v dokumentaci v rámci stavební části přístřešku pro cestující. Osvětlení je navrhováno napojit z nového rozvaděče RO umístěného na nástupišti který je součástí SO 02-06-07 (Zast. Hlušovice, úprava rozvodů nn). Osvětlení je požadováno zařadit do systému DDTS. Pro ovládání jsou požadovány režimy „Dálkově“ nebo „Místně“, od denního času a soumrakového snímače.</p>
SO 02-06-07	<p>Zast. Hlušovice, úprava rozvodů nn</p>
	<p><u>Stávající stav</u> Stávající rozvody nn napojují jednotlivé kabelové skříně a rozvaděče osazení je u domu pro bydlení ze strany nástupiště. Kabeláž je podzemním kabelovým vedením.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Všechny rozvody je navrhováno demontovat a to včetně základu rozvaděčů a vysekání rozvaděčů z fasády domu pro bydlení. Podzemní kabelové vedení a systém stávajícího uzemnění je požadováno vykopat a demontovat v celé délce! Obsahem projektu je kombinovaný rozváděč RH+RO. V části rozvaděče RO (pro osvětlení) je mimo jiné navržen rezervní vývod pro jízdenkový automat.</p>
SO 02-06-09	<p>Olomouc - Bohuňovice, železniční přejezd P4203 v ev. km 108,462 - napájení</p>
	<p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je stávající přejezdové zařízení napojeno stávající přípojkou nn ze stávající trafostanice TTS-374.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> V novém stavu bude přejezd napájen ze stávající trafostanice TTS-374 napájené rozvodem vn 6kV. V rámci tohoto SO bude položen nový kabel pro napájení RD u přejezdu v km 108,462. U RD bude instalován nový pilířový rozvaděč, bude osazen přepětovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát). Kabel bude položen na pozemcích SŽDC.</p>
SO 02-04-01	<p>Olomouc - Bohuňovice, přeložky kabelu vn 6 kV</p>
	<p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je položen kabel vn 6 kV střídavě mimo stavbu a střídavě v kolizní trase.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Stavební objekt řeší přeložky kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm<sup>2</sup> v úseku od 104,3 km až 109,3km. Přeložky 6kV jsou navrhovány v km 105,6 ... 105,85, 108,5...108,6, 108,95 ... 109,1. V km 109,3 lze předpokládat potřebu přeložky vn vedení 6kV při zaústění kabelu do STS 375. V km a 109,2 je třeba předpokládat potřebu přeložky, pečlivou koordinací s SO 03-18-01 je míru pravděpodobnosti potřeby přeložky snížit. Z kabelu 6kV je navrhováno napájení nové trafostanice TTS 372A v km 103,868. Připojení je navrhováno smyčkou. Místo napojení je voleno tak, aby jak místo napojení, tak nová kabelová trasa, byla na pozemcích SŽDC. Kabely budou položeny na pozemcích SŽDC.</p>
SO 02-12-01	<p>Olomouc - Bohuňovice, závěsný kabel vn 22 kV</p>
	<p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není v tomto úseku závěsný kabel vn 22 kV vybudován.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Pro zajištění napájení odběrů zab.zař a silnoprůdových rozvodů (SŽDC) v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách a zabezpečovacího zařízení v traťových úsecích bude v novém stavu na trakční podpěry zavěšen závěsný kabel vn 22kV. Bude použit univerzální závěsný.</p>

	<p>Délka kotevního úseku závěsného kabelu se předpokládá cca 1000-1200m. Dále bude kabel kotven na PTV, kde bude kabel přecházet přes kolejiště a kotvení bude i v místě kabelových spojek. Na každé PTV bude kabel zavěšen v nosné svorce na výložníku a plastovém izolátoru (25kV) z důvodu omezení dotykového napětí na trakčních podpěrách. Na PTV s kabelovým svodem nelze umístit izolátor a proto bude podpěra TV uzemněna na 50Ω a bude proveden ekvipotenciální práh.</p> <p>V traťovém úseku bude kabel umístěn nad několika silničními přejezdy. Závěsný kabel 22kV bude nad komunikací dle požadavku ČSN EN 50341-1 tzn. minimálně 6,6m nad silniční komunikací.</p> <p>Průchody kabelů 22kV do jednotlivých STS budou utěsněny.</p> <p>V traťovém úseku Olomouc – Bohuňovice bude kabel 22kV začínat v rozvodně VN TMP Olomouc v přírodním poli R22kV a bude pokračovat po PTV a ukončen bude v STS Bohuňovice.</p> <p>Žst. Bohuňovice:</p> <p>V žst. Bohuňovice závěsný kabel přejde přes kolejiště mezi PTV 14 a 14A. Kabelový svod pro napojení STS Bohuňovice bude proveden na PTV 14A. Kabel bude ukončen v rozváděči R22kV v nové technologické budově. Podpěra, na které bude proveden svod, bude umístěna v dostatečné vzdálenosti od koleje, tak aby bylo možné provést ekvipotenciální práh a uzemnění této podpěry.</p>
SO 03-06-02	Žst. Bohuňovice, rekonstrukce osvětlení nástupišť
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající osvětlení žst. Bohuňovice je provedeno 34ks stožáry typu JŽ a napájeno z kabelové skříně KS2 ze stávající výpravní budovy.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Součástí SO 03-06-03 bude demontáž všech 34ks stávajících stožárů vč. betonového základu. Nové osvětlení nástupišť bude provedeno pomocí 6m sklopných stožárů. Jako zdroje budou použity svítidla s technologií LED. Na poloostrovním nástupišti bude 5ks svítidel, na vnějším jednostranném nástupišti bude 7ks svítidel z toho po jednom u každého ze dvou schodišť. Jedno svítidlo bude umístěno u u přechodu pro cestující na poloostrovní nástupiště a jedno před výpravní budovou. Osvětlení bude napojeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Osvětlovací stožáry budou společné se sdělovacím zařízením (rozhlas).</p> <p>Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče. Pro napájení osvětlení bude použita síť TT. Každý osvětlovací stožár (6m) mimo POTV bude izolovaně vyveden na oddálené uzemnění. V rámci tohoto SO budou napojeny i DHM (5ks). Jeden DHM u VB a po dvou DHM na každém nástupišti.</p>
SO 03-06-03	Žst. Bohuňovice, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající osvětlení žst. Bohuňovice je provedeno 34ks stožáry typu JŽ a napájeno z kabelové skříně KS2 ze stávající výpravní budovy.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Všech 34ks stávajících stožárů bude v rámci tohoto SO demontováno vč. betonového základu. Nové osvětlení bude provedeno pomocí kombinace 6 a 12m sklopných stožárů. Jako zdroje budou použity svítidla s technologií LED. Na olomouckém zhlaví bude umístěno 4ks 12m osvětlovacích stožárů, na úrovni nástupišť bude umístěno 4ks 6m osvětlovacích stožárů a od nástupiště po šternberské zhlaví bude umístěno 18ks 12m osvětlovacích stožárů. Součástí tohoto SO je i osvětlení přístupového chodníku, který vede od olomouckého zhlaví k výpravní budově, to bude provedeno 6ks 6m osvětlovacích stožárů. Osvětlení</p>

	<p>bude napojeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu.</p> <p>Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče. Pro napájení osvětlení bude použita síť TT. Každý osvětlovací stožár (6m, 12m) mimo POTV bude izolovaně vyveden na oddálené uzemnění.</p>
SO 03-06-04	<p>Žst. Bohuňovice, rekonstrukce kabelových rozvodů</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Napájení kabelových rozvodů je ze sloupové trafostanice 22/0,4kV, přes stávající kabelovou skříň KS5 u přejezdu do KS2 na fasádě výpravní budovy. Ze stávající KS2 jsou napojeny všechny rozvody nn, osvětlení, kabelové skříně, zásuvkové stojany a rozvaděče ve stanici.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>V rámci rozvodů nn ve stanici demontovány stávající kabelové skříně. Zásuvkové stojany nebyly požadovány. Součástí tohoto SO bude kabelový propoj mezi rozvodnou nn v novém technologickém objektu a stávající STS 375 ve výpravní budově. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče.</p>
SO 03-06-05	<p>Žst. Bohuňovice, přeložky silnoproudých rozvodů nn</p> <p>V rámci tohoto SO bude přeložen kabel nn přípojky ČEZ pro napájení bytů ve výpravní budově. Tento kabel je v kolizi s novým uzemnění budovy.</p>
SO 03-06-06	<p>Žst. Bohuňovice, úprava přípojky nn</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>V současném stavu je žst. Bohuňovice napájena ze sloupové trafostanice 22/0,4 kV ČEZ u přejezdu ve směru na Olomouc. Naproti trafostanici přes cestu je kabelová skříň KS5A (SŽDC), kde je umístěn elektroměr. Z této KS je napojena KS2 na fasádě výpravní budovy, která napájí rozvody nn ve stanici.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Samostatnou přípojkou nn ČEZ z nadzemního vedení z přilehlého sloupu u stávající výpravní budovy přes HDS jsou napojeny bytové prostory výpravní budovy. Přípojka nn ČEZ s odběrným místem pro bytové prostory zůstane zachována.</p> <p>V rámci tohoto SO bude vybudována nová přípojka nn pro napájení výpravní budovy. Přípojka bude napojena ze sloupové trafostanice 22/0,4kV ČEZ Distribuce, a.s. určené jako přípojné místo. Trafostanice se nachází u olomouckého zhlaví, za přejezdem. Kabelová přípojka nn bude vedena do elektroměrového rozvaděče RE umístěného na výpravní budově.</p>
SO 03-06-07	<p>Žst. Bohuňovice, DOÚO</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu není žst elektrifikována a nejsou zde proto umístěny žádné dálkově ovládané odpojovače.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>V rámci zatrolejování tratě bude v žst. Bohuňovice instalováno 7ks trakčních odpojovačů. V rámci tohoto SO bude provedena kabelizace k jednotlivým odpojovačům. Panel MS DOUO bude umístěn v novém technologickém objektu. Kabely budou vedeny v samostatném betonovém žlabu, pod kolejištěm budou protaženy novým kabelovodem nebo položeny do chrániček umístěných pod kolejištěm v rámci výstavby železničního spodku. Pozici Trakční odpojovače budou na trakčních stožárech č. 3, 15 a 22.</p>
SO 04-06-01	<p>Zast. Štarnov, úprava přípojky nn</p> <p><u>Stávající stav</u></p>

	<p>V současném stavu má zastávka Štarnov elektrickou přípojku nn, která je napájena z nadzemního vedení nn ČEZ Distribuce, jehož podpěrný bod se nachází u přístupové komunikace k zastávce.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Veškeré rozvody pro zastávku budou napojeny z nové přípojky přes elektroměrový rozvaděč RE a oddělovací transformátor do rozvaděče RH-RO umístěného vedle přístřešku pro cestující. Nová přípojka bude provedena z nové přípojkové skříně umístěné na podpěrném stožáru u přístupové komunikace k zastávce. Z přípojkové skříně je navrhováno kabelové vedení kabelem CYKY_J 4x10 do rozvaděče RE. V navazujícím rozvaděči RT je navrhováno umístit oddělovací transformátor. Pro bývalý objekt zastávky, jehož součástí je bytová jednotka, bude provedena přeložka přípojky. Přeložka přípojky bude nově napojena z nadzemního vedení nn a nebude vedena pod kolejí. Stávající kabely, které jsou uloženy v zemi a které sloužily pro napájení technologie původního objektu zastávky, budou odpojeny a vykopány v délce min 10m od zastávky. Stávající uzemnění původního objektu zastávky bude samostatné a nebude propojeno s novým uzemněním.</p>
SO 04-06-02	<p>Zast. Štarnov, osvětlení nástupiště</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající osvětlení v zastávce Štarnov je provedeno 8ks sklopných stožárů o výšce 6m a napájeno z rozvaděče RVO na nástupišti.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Všech 8ks stávajících stožárů bude demontováno vč. betonového základu. Podzemní kabelové vedení a systém stávajícího uzemnění je požadováno vykopat a demontovat v celé délce. Nové osvětlení bude provedeno pomocí 6m sklopných stožárů. Rozsah navrženého osvětlení je podložen schválenou situací a protokolem E11. Jako zdroje budou použity svítidla s technologií LED. Svítidla budou chráněna přepětovými ochranami umístěnými ve stožárové rozvodnici. Osvětlení přístřešku je řešeno v dokumentaci v rámci stavební části přístřešku (E.2.10) pro cestující vč. hromosvodu (E.2.11). Pro osvětlení přístřešku pro cestující je navrhován kabelový vývod. Pro nové nasvětlení prostoru nástupiště a přístupové cesty budou použity sklopné 6m stožáry, pod mostem pak LED svítidlo v provedení antivandal. Osvětlení bude napájeno z nového rozvaděče RO.. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky v systému DDTS, nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely k jednotlivým stožárům budou vedeny v samostatném betonovém žlabu společně s kabely rozvodů nn. Pro napájení osvětlení bude použita síť TNC, stožáry budou uzemněny, odpor uzemnění bude max. 10 ohm.</p>
SO 04-06-03	<p>Zast. Štarnov, úprava rozvodů nn</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající rozvody nn napojují jednotlivé kabelové skříně a rozvaděče z rozvaděče RE.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>V rámci tohoto stavebního objektu se bude realizovat napojení rozvaděče osvětlení RO z rozvaděče RH, který je umístěn vedle přístřešku pro cestující. Rozvaděč RH bude osazen přepětovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát), pro zálohované napájení. V rozvaděči RO bude rezerva pro jízdenkový automat. Stávající rozvaděč RVO bude zrušen, kabely vedoucí do bývalého přístřešku pro cestující budou demontovány v délce min 10m od přístřešku.</p>
SO 04-12-01	<p>Bohuňovice - Šternberk, závěsný kabel vn 22 kV</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu není v tomto úseku závěsný kabel vn 22 kV vybudován.</p>



	<p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Pro zajištění napájení odběrů zab.zař a silnoproudých rozvodů (SŽDC) v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách a zabezpečovacího zařízení v traťových úsecích bude v novém stavu na trakční podpěry zavěšen závěsný kabel vn 22kV. Bude použit univerzální závěsný kabel bez optického kanálu.</p> <p>Délka kotevního úseku závěsného kabelu se předpokládá cca 1000-1200m. Dále bude kabel kotven na PTV, kde bude kabel přecházet přes kolejiště a kotvení bude i v místě kabelových spojek. Na každé PTV bude kabel zavěšen v nosné svorce na výložníku a plastovém izolátoru (25kV) z důvodu omezení dotykového napětí na trakčních podpěrách. Na PTV s kabelovým svodem nelze umístit izolátor a proto bude podpěra TV uzemněna na 50Ω a bude proveden ekvipotenciální práh.</p> <p>V traťovém úseku bude kabel umístěn nad několika silničními přejezdy. Závěsný kabel 22kV bude nad komunikací dle požadavku ČSN EN 50341-1 tzn. minimálně 6,6m nad silniční komunikací.</p> <p>Průchody kabelů 22kV do jednotlivých STS budou utěsněny.</p> <p>V traťovém úseku Bohuňovice – Šternberk bude kabel 22kV začínat v rozvodně VN TTS Bohuňovice a bude zaveden do rozvodu VN v TNS Šternberk a bude ukončen v přírodním poli R22kV STS Šternberk.</p> <p><u>Žst. Bohuňovice</u></p> <p>V žst. Bohuňovice závěsný kabel přejde přes kolejiště mezi PTV 14 a 14A. Kabelový svod pro napojení STS Bohuňovice bude proveden na PTV 14A. Kabel bude začínat v rozváděči R22kV v nové technologické budově. Podpěra, na které bude proveden svod, bude umístěna v dostatečné vzdálenosti od koleje, tak aby bylo možné provést ekvipotenciální práh a uzemnění této podpěry.</p> <p><u>Žst. Šternberk</u></p> <p>V žst. Šternberk závěsný kabel zaveden do rozváděče R22kV v TNS. Závěsný kabel přejde přes kolejiště mezi PTV 28 a PTV27. Kabelový svod pro napojení TNS Šternberk bude proveden na PTV 27 – umístěna v areálu TNS. Podpěra 27 bude připojena na uzemnění TNS.</p> <p>Dále bude ze závěsného kabelu v železniční stanici napojena STS 22/0,4kV. Závěsný kabel bude sveden do země na podpěře PTV14, která bude umístěna v dostatečné vzdálenosti od koleje, tak aby bylo možné provést ekvipotenciální práh a uzemnění této podpěry.</p>
SO 05-06-02	<p><u>Žst. Šternberk, DOÚO</u></p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu není žst elektrifikována a nejsou zde proto umístěny žádné dálkově ovládané odpojovače.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>V novém stavu bude v železniční stanici umístěno celkem 12ks odpojovačů. Všechny odpojovače budou ovládány pomocí ovládacího panelu MSDOUO, který bude umístěn v TNS. V TNS bude umístěn ovládací panel pro ovládání 2x8 pohonů. Ovládací MSDOUO panely budou doplněny o optické oddělení.</p> <p>Pohony budou napojeny samostatnými kabely CYKY O-7x4. Kabelová vedení budou uložena převážně do kabelovodu a ve společných kabelových trasách v kabelovém žlabu.</p> <p>Průchody kabelů zdivem mezi požárními úseky budou požárně utěsněny a na vstupu do budovy TM budou kabely utěsněny proti požáru i proti vlhkosti.</p>
SO 05-06-03	<p><u>Žst. Šternberk, rekonstrukce osvětlení nástupišť</u></p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající osvětlení nástupišť je provedeno jako celkové osvětlení stanice ze stávajících stožárů JŽ12 s výbojkovými svítidly.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p>

	<p>Technický stav stožárů a osvětlovacích svítidel odpovídá době výstavby. Stávající osvětlovací stožáry budou kompletně demontovány. Na nově vybudovaných nástupištích budou umístěny nová svítidla s technologií LED (19ks) na 6m sklopných stožárcích (19ks).</p> <p>Napájení osvětlení nástupiště bude z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu (STS). Osvětlovací stožáry budou společně se sdělovacím zařízením (rozhlas).</p> <p>Osvětlení bude zařazeno do systému DOTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely k jednotlivým stožárům budou vedeny v samostatném betonovém žlabu společně s kabely rozvodů nn, pod kolejištěm budou protaženy novým kabelovodem nebo v chrániče. Pro napájení osvětlení bude použita síť TN-C-S a každý stožár bude uzemněn.</p> <p>Další el. zařízení (světelné piktogramy, DHM) budou napojeny ze samostatných okruhů. Dodávka DHM a piktogramů není součástí tohoto SO. Vývody budou připojeny přes proudové chrániče.</p>
SO 05-06-04	<p>Žst. Šternberk, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice</p> <p><u>Stávající stav</u> Stávající osvětlení stanice je provedeno výbojkovými svítidly na stožárech JŽ12.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Stávající osvětlovací stožáry (55ks) budou demontovány a bude nahrazeno novou osvětlovací soustavou.</p> <p>Nové osvětlení žst. Šternberk bude vybudováno pomocí svítidel s technologií LED na 12m sklopných stožárech v kombinaci s reflektory LED na 20m osvětlovacích věžích. Dle světelnotechnického výpočtu bude ve stanici umístěno 8 ks nových osvětlovacích věží se svítidly LED (9ks), příkon 400W a 12m sklápěcích osvětlovacích stožárků (15ks) se svítidly LED, příkon 55W.</p> <p>Kolej č. 8, sloužící pro nakládku a vykládku (požadavek ČD) bude osvětlena pomocí svítidel LED na stožárcích výšky 12m (6ks).</p> <p>Pro potřeby napájení a ovládání osvětlení bude zřízen nový rozvaděč RO, který bude umístěn v rozvodně nn (trafostanice 22/0,4kV) a nové rozvaděče R-OV u osvětlovacích věží. Rozvaděče osvětlovacích věží (R-OV1 až R-OV8) budou umístěny ve venkovních prostorech v blízkosti paty příslušné osvětlovací věže. Rozvaděče R-OV budou napojeny z nové rozvodny nn v budově nové trafostanice v soustavě TN-C-S. Pro potřeby SŽDC budou v nových rozvaděcích osvětlovacích věžích umístěny kombinované zásuvky 230/400V, 16A, které bude možné ovládat přes stykač z technologie DOTS.</p> <p>V průběhu stavby budou zřízena dvě provizorní nástupiště, která budou osvětlena svítidly z trakčních bran (v předstihu postavených) a napojena na stávající rozvod.</p> <p>V rámci místní kabelizace bude do rozváděčů R-EOV a R-OV dodán optický rozváděč, mediakonvertory či switche, v daném PS musí být napájecí rezerva zdroje 24V. Technologie EOV a OSV bude zapojena do systému DOTS.</p>
SO 05-06-05	<p>Žst. Šternberk, rekonstrukce kabelových rozvodů</p> <p><u>Stávající stav</u> V stávajícím stavu je v žst. umístěno 7ks kabelových skříní a 7ks zásuvkových stojanů 400/230V.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Stávající kabelové skříně budou demontovány. Kabelové skříně ve fasádách objektů budou nahrazeny novými. Nově budou tyto KS napojeny v rámci nových rozvodů nn ve stanici. Na každém zhlaví a u vybraných osvětlovacích věží bude vybudován nový zásuvkový stojan ZS pro servisní účely na zhlavích. Každý zásuvkový stojan bude mít podružné měření a samostatné ovládání. Zásuvkové stojany budou mít v rozvodně NN na rozváděči přepínač nebo přepínače pro nouzové sepnutí se signalizací tohoto stavu do DOTS.</p>

	<p>V rámci nových kabelových rozvodů ve stanici bude proveden nový přívod z rozváděče RH v nové STS do nového hlavního rozváděče RH-VB ve výpravní budově (VB). Stávající kabelový přívod a vývody z KS7 budou demontovány a KS7 bez náhrady zrušena. V rámci stavební části bude zazděna nika po KS7 ve fasádě VB. Z rozváděče RH-VB bude napojena elektroinstalace celé výpravní budovy (přes podružné rozváděče) – viz úpravy vnitřní elektroinstalace výpravní budovy SO 05-15-01.</p> <p>Dále bude z důvodu napájení technologie zab.zař (UNZ) a sděl zař. proveden nový přívod z STS do RZZ-VB a RZS-VB. Oba rozváděče budou umístěny v rozvodně nn ve výpravní budově.</p> <p>Rozvody nn budou napojeny z nové rozvodny nn v novém technologickém objektu.</p>
SO 05-06-06	Žst. Šternberk, přeložky silnoproudých rozvodů nn
	Součástí tohoto objektu budou potřebné přeložky kabelů nn pro zachování napájení elektro – zařízení ve stanici po dobu stavby. Součástí přeložek bude provizorní napojení bude dále i provizorní přípojka pro zab. zař..Projektantem zab.zař. je požadována přípojka 200m od VB, 5kVA, 400V, 50Hz.
SO 05-06-07	Žst. Šternberk, úprava přípojky nn
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající přípojka nn je z kabelové skříně R-310 na fasádě výpravní budovy (VB) a ukončena je v elektroměrovém rozvaděči RE v chodbě u dopravní kanceláře.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Přípojka bude zachována, ale jen jako záložní napájení technologie zab.zař. Prostory VB budou napojeny na nový elektroinstalační rozvod VB, který je součástí SO 15-05-01. V rámci tohoto SO bude dále vybudována nová samostatná přípojka nn z ČEZ Distribuce pro zálohu pro TNS Šternberk. Obě přípojky budou mít nové fakturační měření v pilíři před VB (nepřímé měření).</p>
SO 05-06-08	Žst. Šternberk, TNS - venkovní osvětlení areálu
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu není v žst. Šternberk vybudována měnícírna.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Zpevněné přístupové komunikace - plochy v areálu TNS Šternberk budou nasvětleny LED svítidly. Napojení a ovládání osvětlení bude ze samostatného rozvaděče, který bude umístěn v TNS. Osvětlení bude provedeno LED svítidly umístěnými na 5 stožárcích výšky 6m. Dále bude přístup k TNS nasvětlen pomocí svítidel LED na výložnicích na budově TNS.</p>
SO 05-06-09	Žst. Šternberk, TNS - indikátor stáhněte sběrač
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu nejsou v žst. Šternberk umístěny žádné indikátory „Stáhněte sběrač“ (ON50). Žst. není elektrifikována.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>V novém stavu budou použity 2ks nových indikátorů v provedení LED na 24V DC. Nové světelné indikátory budou umístěny do míst, kde hnací vozidlo musí jet se staženým sběračem. Indikátory budou uchyceny na samostatně stojící stožárky. Kabely od jednotlivých indikátorů budou ukončeny v R3kV na svorkovnici pro občasnou návěst v nové TM. Vícežilové kabely budou uloženy v betonovém kabelovém žlabu.</p>
SO 05-12-01	Žst. Šternberk, TNS - přípojka 22 kV pro měnícírnou Šternberk (dvojitá)
	Přípojka bude vedena jako dvě nezávislé VN linky 22kV, každá z linek bude navíc vedena paralelně, jednotlivé žíly budou svazkovány do trojúhelníku a uloženy do betonových žlabů TK2. Přípojka bude začínat v rozvodně ČEZ ve Šternberku a bude vedena zemním kabelovým vedením.
SO 06-06-01	Šternberk - Újezd u Uničova, železniční přejezd P4212 v ev. km 2,362 - napájení

	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu je přejezd napájen z rozvaděče nn na zastávce Babice u Šternberka, ze samostatné přípojky nn.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>V novém stavu bude přejezd napájen z rozvaděče RH-RO, umístěného u přístřešku pro cestující na zastávce Babice u Šternberka. V rámci tohoto SO bude položen nový kabel pro napájení přejezdu v km 2,362. U přejezdu bude instalován nový pilířový rozvaděč, který bude umístěn u reléového domku. Tento rozvaděč bude osazen přepětovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát).</p>
SO 06-06-02	<p>Zast. Babice u Šternberka, úprava přípojky nn</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>V současném stavu má zastávka Babice u Šternberka dvě elektrické přípojky, které jsou napájeny z nadzemního vedení nn ČEZu Distribuce, jehož podpěrný bod se nachází u přístupové komunikace k zastávce. Jedna přípojka napájí kabelovou a zásuvkovou skříň, druhá přípojka pak napájí přejezdové zabezpečovací zařízení (PZS).</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Elektrická přípojka pro napájení přejezdů PZS zůstane zachována a nově bude napájet rozvaděč RE. Stávající pilíř s elektroměrovým rozvaděčem RE bude zrušen a bude nahrazen za nový. Veškeré rozvody pro zastávku budou napojeny přes elektroměrový rozvaděč RE a oddělovací transformátor RT z rozvaděče RH-RO umístěného vedle přístřešku pro cestující. Stávající přípojka pro kabelovou a zásuvkovou skříň bude zrušena včetně stávajících pilířků a rozvaděčů. Pouze dva stávající stožáry VO na příjezdové cestě k zastávce budou ponechány stávající a budou nově připojeny na VO obce Babice (v části SO060603). Tyto dva stožáry budou převedeny do vlastnictví obce Babice. Rozvaděč s oddělovacím trafem a rozvaděč RH-RO budou umístěny u přístřešku pro cestující. Stávající kabely budou vykopány v okolí 10m od stávajícího objektu zastávky.</p>
SO 06-06-03	<p>Zast. Babice u Šternberka, osvětlení nástupiště</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající osvětlení zastávky Babice u Šternberka je realizováno 7ks stožárů typu JŽ a napájeno z kabelových skříní KS1, KS2. 5 ks stávajících stožárů typu JŽ na nástupišti bude demontováno vč. betonového základu.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Dva stávající stožáry typu JŽ osvětlující přístupovou cestu zůstanou zachovány, budou napojeny na veřejné osvětlení a předány do správy obce Babice. Nové osvětlení nástupiště bude provedeno pomocí šesti kusů 6m osvětlovacích sklopných stožárů. Svítidla budou chráněna přepětovými ochranami umístěnými ve stožárové rozvodnici. Osvětlení přístřešku je řešeno v dokumentaci v rámci stavební části přístřešku (E.2.10) pro cestující vč. hromosvodu (E.2.11). Pro osvětlení přístřešku pro cestující je navrhován kabelový vývod. Jako zdroje budou použity svítidla s technologií LED. Osvětlení přístřešku a hromosvod není součástí tohoto stavebního objektu. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely k jednotlivým stožárům budou vedeny v samostatném betonovém žlabu společně s kabely rozvodů nn. Pro napájení osvětlení bude použita síť TNC, stožáry budou uzemněny, odpor uzemnění bude max. 10 ohm.</p>

	Rozsah stavebních prací bude probíhat v N- výluce zastávka tedy nebude obsluhována a proto zde nebude zřízeno žádné provizorní osvětlení. Osvětlení staveniště zajistí zhotovitel z vlastních zdrojů.
SO 06-06-04	Zast. Babice u Šternberka, úprava rozvodů nn
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je napájení zastávky řešeno z el. přípojky ČEZu, přes rozvaděč R1 umístěného u přístupové cesty k zastávce. Rozvaděč R1 napájí kabelové skříně KS1, KS2. Z těchto kabelových skříní jsou napojeny osvětlovací stožáry JŽ. <u>Navrhovaný stav</u> U přístřešku pro cestující bude vybudován nový pilířový rozvaděč RH-RO. Z tohoto rozvaděče bude napájeno osvětlení zastávky, železniční přejezdy v km 2,362 a v km 3,244. V rozvaděči bude rezerva pro jízdenkový automat. Rozvaděč RH-RO bude napájen přes oddělovací transformátor a elektroměrový rozvaděč RE z elektrické přípojky ČEZu. Rozvaděč RH bude osazen přepěťovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát), pro zálohované napájení obou přejezdů.
SO 06-06-06	Šternberk - Újezd u Uničova, železniční přejezd P4213 v ev. km 3,244 - napájení
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je přejezd napájen z rozvaděče nn na zastávce Babice u Šternberka, ze samostatné přípojky nn. <u>Navrhovaný stav</u> V novém stavu bude přejezd napájen z rozvaděče RH-RO, umístěného u přístřešku pro cestující na zastávce Babice u Šternberka. V rámci tohoto SO bude položen nový kabel pro napájení přejezdu v km 3,244. U přejezdu bude instalován nový pilířový rozvaděč, který bude umístěn u reléového domku. Tento rozvaděč bude osazen přepěťovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát).
SO 06-06-07	Šternberk - Újezd u Uničova, železniční přejezd P4214 v ev. km 5,842 - napájení
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je přejezd napájen z rozvaděče nn. <u>Navrhovaný stav</u> V novém stavu bude přejezd napájen z rozvaděče RH-RO, umístěného u přístřešku pro cestující na zastávce Mladějovice. V rámci tohoto SO bude položen nový kabel pro napájení přejezdu v km 5,842. U přejezdu bude instalován nový pilířový rozvaděč, který bude umístěn u reléového domku. Tento rozvaděč bude osazen přepěťovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát).
SO 06-06-08	Zast. Mladějovice, úprava přípojky nn
	<u>Stávající stav</u> V současném stavu má zastávka Mladějovice elektrickou přípojku nn, která je napájena z nadzemního vedení nn ČEZ Distribuce, jehož podpěrný bod se nachází u přístupové komunikace k zastávce. <u>Navrhovaný stav</u> Pro napájení zastávky bude zřízena nová přípojka. Na stávající sloup nadzemního vedení bude umístěna nová přípojková skříň, ze které bude kabelovým vedením napojen rozvaděč RE. V navazujícím rozvaděči RT bude umístěn oddělovací transformátor. Rozvaděče RE i RT budou umístěny na konci nástupiště.
SO 06-06-09	Zast. Mladějovice, osvětlení nástupiště
	<u>Stávající stav</u> Stávající osvětlení v zastávce Mladějovice je provedeno 4ks stožárů typu JŽ a napájeno z KS2 na fasádě drážního domku.



	<p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Všechny 4ks stávajících stožárů budou demontovány vč. betonového základu. Nové osvětlení bude provedeno pomocí 6m sklopných stožárů. Jako zdroje budou použity svítidla s technologií LED. Každý osvětlovací stožár (6m) mimo POTV bude izolovaně vyveden na oddálené uzemnění. Osvětlení přístřešku je řešeno v dokumentaci v rámci stavební části přístřešku pro cestující vč. hromosvodu. Celkově bude nově instalováno 5ks 6m stožárů pro nasvětlení prostoru nástupiště a přístupové cesty. Osvětlení bude napájeno z nového rozvaděče RO umístěného v nové technologické budově v rozvodně nn. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely k jednotlivým stožárům budou vedeny v samostatném betonovém žlabu společně s kabely rozvodů nn. Pro napájení osvětlení bude použita síť TT a každý stožár bude uzemněn.</p>
SO 06-06-10	<p><u>Zast. Mladějovice, úprava rozvodů nn</u></p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající rozvody nn napojují jednotlivé kabelové skříně a rozvaděče z rozvaděče R1.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>V rámci tohoto stavebního objektu se bude realizovat napojení rozvaděče osvětlení RO z rozvaděče RH, který je umístěn v nové technologické budově. V rozvaděči RO bude rezerva pro jízdenkový automat. Stávající rozvaděč RVO bude zrušen.</p>
SO 07-06-02	<p><u>Žst. Újezd u Uničova, úprava přípojky nn</u></p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>V současném stavu je žst. Újezd u Uničova napájen z nadzemního vedení z přilehlého sloupu u stávající výpravní budovy přes HDS je přívod sveden po sloupu a zemí prochází do výpravní budovy do rozvaděče R1.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Přípojka s odběrným místem bude zrušena. Bude zřízena nová přípojka pro novou technologickou budovu, která bude napájet primárně zabezpečovací zařízení, ostatní technologie bude napájena z nového rozvodu 22kV. Přípojným bodem pro novou přípojku bude nová skříň SS100( nasmyčkování vedení čezu AYKY 3x120+70) umístěné na parcele č.311 u nového JB dle TPP k žádosti č.4121207442 Hodnota jističe před elektroměrem 3x100A. Dle dopisu GŘ ze dne 21.7.2016 bude pro lokalizaci podzemních sítí použito RFID markerů vč. stanovených podmínek jejich ukládání.</p>
SO 07-06-03	<p><u>Žst. Újezd u Uničova, osvětlení nástupiště</u></p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající osvětlení žst. Újezd u Uničova je provedeno 18ks stožáry typu JŽ a napájeno z rozvaděče R1 ze stávající výpravní budovy.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Všech 18 ks stávajících stožárů bude demontováno vč. betonového základu. Stávající kabely budou ponechány v zemi nebudou se vykopávat. Nové osvětlení bude provedeno pomocí kombinace 6 a 12m sklopných stožárů. Jako zdroje budou použity svítidla s technologií LED. Stožáry zasahující do prostoru POTV budou ukolejněny. Celkově bude nově instalováno 10ks 12m stožárů pro nasvětlení prostoru kolejiště a obou zhlaví (od první po poslední výhybku) žst. Pro osvětlení nástupiště, přechodu a přístupových cest bude použito celkem 14 ks 6m sklopných stožárů. Osvětlení přístřešku je v rámci stavební části přístřešku pro cestující vč. hromosvodu. Osvětlení bude napájeno z nového rozvaděče RO umístěného v nové technologické budově v rozvodně nn. Rozvaděč bude skříňového provedení. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely k jednotlivým stožárům budou vedeny v samostatném betonovém žlabu společně s kabely rozvodů nn, pod kolejištěm budou protaženy novým kabelovodem. Přes základy stožárů budou</p>

	kabely protaženy chráničkou. Pro napájení osvětlení bude použita síť TN-S a každý stožár bude uzemněn. Prostor pěších komunikací kolem TB bude nasvětlen dle schváleného rozsahu a protokolu E11. Protokol E11 byl odsouhlasen na silnoproudě poradě. Dle dopisu GŘ ze dne 21.7.2016 bude pro lokalizaci podzemních sítí použito RFID markerů vč. stanovených podmínek jejich ukládání.
SO 07-06-04	Žst. Újezd u Uničova, úprava rozvodů nn
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu jsou v žst. Újezd u Uničova instalovány 4ks zásuvkových stojanů. Tyto stojany budou v rámci stavby demontovány. <u>Navrhovaný stav</u> Stávající nefunkční kabely budou ponechány v zemi nebudou se vykopávat. V rámci rozvodů nn budou napojeny celkem 4 ks DHM z rozvaděče RZS. V rámci tohoto SO bude napojen napájecí zdroj pro zab. zařízení. Dle dopisu GŘ ze dne 21.7.2016 bude pro lokalizaci podzemních sítí použito RFID markerů vč. stanovených podmínek jejich ukládání.
SO 07-06-06	Žst. Újezd u Uničova, DOÚO
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není v žst. Újezd u Uničova DOÚO. <u>Navrhovaný stav</u> V rámci zatrolejování tratě bude z žst. Újezd u Uničova instalováno 7ks trakčních odpojovačů. V rámci tohoto SO bude provedena kabelizace k jednotlivým odpojovačům. Panel MS DOUO bude umístěn v novém technologickém objektu. Kabely budou vedeny v samostatném betonovém žlabu, pod kolejištěm budou protaženy novým kabelovodem nebo položeny do chrániček umístěných pod kolejištěm rámci výstavby železničního spodku. Pozici trakčních odpojovačů určí projektant trakčního vedení. Dle dopisu GŘ ze dne 21.7.2016 bude pro lokalizaci podzemních sítí použito RFID markerů vč. stanovených podmínek jejich ukládání.
SO 08-06-02	Újezd u Uničova - Uničov, železniční přejezd P4219 v ev. km 11,791 - napájení
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je stávající přejezdové zařízení napojeno stávající přípojkou nn. <u>Navrhovaný stav</u> V novém stavu bude přejezd napájen z nového technologického objektu umístěného v blízkosti Uničova zastávky. V rámci tohoto SO bude natažen nový kabel pro napájení RD u přejezdu v km 11,791. U RD bude instalován nový pilířový rozvaděč, bude osazen přepětovou ochranou a bude umožňovat připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát). Kabel bude položen na pozemcích SŽDC. Dle dopisu GŘ ze dne 21.7.2016 bude pro lokalizaci podzemních sítí použito RFID markerů vč. stanovených podmínek jejich ukládání.
SO 08-06-03	Zast. Uničov, úprava přípojky nn
	<u>Stávající stav</u> Stávající přípojka nn pro zastávku je napojena z firmy UNEX. <u>Navrhovaný stav</u> Stávající přípojku nn je navrhováno odpojit a zrušit. V novém stavu je navrhováno zastávku napájet z nové trafostanice nezajištěné sítě (rozvaděč RH). Výzbroj pro připojení náhradního zdroje napájení (diesel agregát) je navrhována v rozvodně trafostanice. V návrhu je předpokládáno s náhradním zdrojem se soustavou TN-S. Kabel je navrhováno uložit pod kolejemi v utěsněné chráničce a mimo koleje v kabelovém žlabu. Nová trasa kabelu je navrhována na pozemcích SŽDC.
SO 08-06-04	Zast. Uničov, osvětlení nástupiště
	<u>Stávající stav</u> Stávající osvětlení je tvořeno svítidly LED na stožarcích a napojeno je ze stávajícího rozvaděče na nástupišti.

	<p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Nově budou tyto svítidla LED demontována a předána správci SEE. Po vybudování nového nástupiště (s jinými rozměry než původní) budou osazena nová svítidla LED na nových 6m sklopných stožárcích o celkovém počtu 5ks. Osvětlovací stožáry budou společné se sdělovacím zařízením (rozhlas). Napájení a ovládání osvětlení bude z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v nové trafostanici 22/0,4kV vedle přejezdu. Součástí tohoto SO bude i osvětlení výhybky. Osvětlení bude vybudováno svítidly LED na 12m sklopných stožárech. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely budou uloženy v kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče. Pro napájení osvětlení bude použita síť TT a každý stožár bude uzemněn.</p> <p>Dle požadavku ČD Cargo je akceptován požadavek na osvětlení kolejového úseku od výhybky č.12 (žst.Uničov) až po výhybku č.13 (u zastávky Uničov (UNEX)) z důvodu posunu nákladních vlaků ze stanice do UNEXu v nočních hodinách. Jedná se o kolejový úsek od km 13,150 – do km 14,650.</p>
SO 08-06-05	<p>Zast. Uničov, úprava rozvodů nn</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající rozvody nn jsou napojeny z pilířových rozvaděčů ER a ER1, které jsou osazeny u stávajícího přístřešku pro cestující. Kabeláž je podzemním kabelovým vedením.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Všechny rozvody je navrhováno odpojit a demontovat a to včetně základu rozvaděčů. Obsahem projektu je rozvaděč R. V rozvaděči R je navržen rezervní vývod pro jízdenkový automat</p>
SO 08-12-01	<p>Újezd u Uničova - Uničov, závěsný kabel vn 22 kV</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu není v tomto úseku závěsný kabel vn 22 kV vybudován.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Pro zajištění napájení odběrů zab.zař a silnoproudých rozvodů (SŽDC) v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách a zabezpečovacího zařízení v traťových úsecích bude v novém stavu na trakční podpěry zavěšen závěsný kabel vn 22kV. Bude použit univerzální závěsný kabel.</p> <p>Délka kotevního úseku závěsného kabelu se předpokládá cca 1000-1200m. Dále bude kabel kotven na PTV, kde bude kabel přecházet přes kolejiště a kotvení bude i v místě kabelových spojek. Na každé PTV bude kabel zavěšen v nosné svorce na výložníku a plastovém izolátoru (25kV) z důvodu omezení dotykového napětí na trakčních podpěrách. Na PTV s kabelovým svodem nelze umístit izolátor a proto bude podpěra TV uzemněna na 50Ω a bude proveden ekvipotenciální práh.</p> <p>V traťovém úseku bude kabel umístěn nad několika silničními přejezdy. Závěsný kabel 22kV bude nad komunikací dle požadavku ČSN EN 50341-1 tzn. minimálně 6,6m nad silniční komunikací.</p> <p>Průchody kabelů 22kV do jednotlivých STS budou utěsněny.</p> <p><u>Žst. Újezd u Uničova:</u></p> <p>Závěsný kabel v žst. Újezd u Uničova bude napojen z R22kV v STS 22/0,4kV v novém technologickém objektu. Kabel bude vyveden z rozvodny R22kV v zemi k nejbližší podpěře TV 10B, kde bude ukotven závěsný kabel pokračující ve směru do Uničova a Šternberka. Tato podpěra bude umístěna v dostatečné vzdálenosti od koleje, tak aby bylo možné provést ekvipotencionální práh a uzemnění této podpěry.</p>

	<p>zast. Uničov:</p> <p>Technologie zastávky uničov bude napojena z nové STS situované u přejezdu (ev. km. 13,187). Napojení STS ze závěsného kabelu bude provedeno kabelovým svodem na PTV 22B, která bude umístěna v dostatečné vzdálenosti od koleje, tak aby bylo možné provést ekvipotencionální práh a uzemnění této podpěry.</p> <p>Žst. Uničov</p> <p>Závěsný kabel bude v žst. Uničov napojen do rozváděče R22kV v novém technologickém objektu. Kabel bude vyveden z rozvodny R22kV v zemi k nejbližší podpěře TV 18A, kde bude ukotven závěsný kabel pokračující ve směru TNS Uničov (Šumperk) a Újezd u Uničova (Šternberk, Olomouc). Tato podpěra bude umístěna v dostatečné vzdálenosti od koleje, tak aby bylo možné provést ekvipotencionální práh a uzemnění této podpěry. Závěsný kabel přejde přes kolejiště mezi PTV 19 a 20.</p> <p>Dále bude v železniční stanici závěsný kabel zaveden do rozváděče R22kV v TNS. Kabelový svod pro napojení TNS Uničov bude proveden na nejbližší podpěře TV10B, kde bude ukotven závěsný kabel pokračující ve směru TNS Šumperk a Šternberk (Olomouc). Tato podpěra bude umístěna v areálu TNS a bude připojena na uzemnění TNS.</p>
SO 09-06-03	<p>Žst. Uničov, rekonstrukce osvětlení nástupišť</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající osvětlení nástupišť je provedeno jako celkové osvětlení stanice ze stávajících JŽ.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Na nově vybudovaných nástupištích budou nová svítidla LED na 6m sklopných stožárcích. Na poloostrovním nástupišti budou na 4 stožárech umístěna svítidla na dvojitých výložnících. Jedno svítidlo bude u přechodu pro cestující na poloostrovní nástupiště. Na jednostranném nástupišti a u přístupu před výpravní budovou bude 8 ks svítidel. Osvětlení bude napojeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Osvětlovací stožáry budou společně se sdělovacím zařízením (rozhlas).</p> <p>Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chráničce. Pro napájení osvětlení bude použita síť TT. Každý osvětlovací stožár (6m) mimo POTV bude izolovaně vyveden na oddálené uzemnění. Nejvýše budou na jedno uzemnění připojeny dva stožáry. V rámci tohoto SO budou napojeny i DHM (3ks). Jeden DHM u VB a dva DHM na oboustranném nástupišti.</p>
SO 09-06-04	<p>Žst. Uničov, rekonstrukce venkovního osvětlení stanice</p>
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající osvětlení stanice je provedeno výbojkovými svítlidly na stožárech JŽ. Napojeno a ovládáno je z výpravní budovy.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Stávající osvětlení bude demontováno a bude nahrazeno novým. Demontováno bude i stávající osvětlení za přejezdem směrem na Olomouc, zasahující až k parku (km 14,391). Nové osvětlení žst. bude vybudováno LED reflektory umístěných na 20m osvětlovacích věžích, které budou doplněny LED svítlidly na samostatných 12m sklopných stožárech. Napojení bude z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Svítidla na 12m stožárech u nákladní rampy budou napojena a ovládána z rozvaděče RO v rozvodně. U každé osvětlovací věže bude umístění rozvaděč osvětlovací věže (R-OV). Z příslušných rozvaděčů R-OV budou napojeny nejbližší svítidla na 12m stožárech, což bude na zhlavích. Ovládání reflektorů a svítidel LED bude v každém R-OV.</p>

	<p>Dle požadavku ČD Cargo je akceptován požadavek na osvětlení kolejového úseku od výhybky č.12 (žst.Uničov) až po výhybku č.13 (u zastávky Uničov (UNEX)) z důvodu posunu nákladních vlaků ze stanice do UNEXu v nočních hodinách. Jedná se o kolejový úsek od km 13,150 – do km 14,650. Na trakčních stožárech budou umístěna LED svítidla, výjimečně budou na samostatných 12m stožárech. Napájení svítidel v tomto úseku ze dvou stran. Jedno napájení osvětlení bude z žst. Uničov a z druhé strany bude napájení osvětlení zajištěno z rozvodny technologického objektu u zastávky Uničov.</p> <p>Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče. Pro napájení osvětlení bude použita síť TT. Každý stožár nebo osvětlovací věž mimo POTV bude izolovaně oddáleně uzemněna. V případě umístění v POTV budou izolovaně připojena přes jiskřiště (bleskojistku) na oddálené uzemnění a ukolejňeny.</p>
SO 09-06-05	<p>Žst. Uničov, rekonstrukce kabelových rozvodů</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Napájení kabelových rozvodů je ze sloupové trafostanice 22/0,4kV, přes stávající kabelovou skříň KS6 na fasádě výpravní budovy. Ze stávající KS6 jsou napojeny všechny rozvody nn, osvětlení, kabelové skříně, zásuvkové stojany a rozvaděče ve stanici.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Stávající kabelový propoj mezi sloupovou trafostanicí 22/0,4kV a KS6 bude zrušen. Všechny stávající zásuvkové stojany v kolejišti budou odpojeny a demontovány. Stávající kabelové skříně budou demontovány bez náhrady mimo KS6, KS7. Nově budou tyto KS napojeny v rámci nových rozvodů nn ve stanici. Stávající KS9 a KS10 nebudou v novém stavu napojeny. Na každém zhlaví bude vybudován nový zásuvkový stojan ZS pro servisní účely na zhlavích. Další nová zásuvkový stojan (na vyžádání DKV Olomouc) bude umístěn i mezi kolejemi č.4a a 2 ve směru na Šumperk, na konci nástupiště. Dle požadavku ČD přibudou nové ZS mezi kolejí č.3 a 5; 4 a 6. Další 3ks ZS mezi kolejí č.2 a 4a. Rozvody nn budou napojeny z nové rozvodny nn v novém technologickém objektu. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče. Rozvody nn budou v síti TN a každá kabelová skříň, zásuvkový stojan bude uzemněn (izolovaně na oddálené uzemnění).</p>
SO 09-06-06	<p>Žst. Uničov, přeložky silnoproudých rozvodů nn</p> <p>Přeložky silnoproudých rozvodů nn budou vybudovány na stávajících rozvodech nn v žst. v kolizních místech se stavebními pracemi.</p>
SO 09-06-07	<p>Žst. Uničov, úprava přípojky nn</p> <p><u>Stávající stav</u></p> <p>Napájení žst. je ze sloupové trafostanice 22/0,4kV (areál ZNZ) do stávající kabelové skříně KS6 na fasádě výpravní budovy.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Stávající přípojka nn ze sloupové trafostanice 22/0,4kV bude odpojena a zrušena. V rámci tohoto SO budou vybudovány nové přípojky nn z ČEZ Distribuce pro napájení zab.zař. a zálohy pro TNS Uničov. Přípojky budou napojeny z trafostanice ČEZ, která je umístěna přes silnici u nákladní rampy (směr Olomouc). Kabelová přípojka nn bude vedena do elektroměrového pilíře RE, který bude umístěn na pozemku dráhy vedle vjezdu na nákladní plochu u kolejiště. Dále budou kabely AYKY z RE nataženy do nové technologické budovy a do TNS.</p> <p>Součástí tohoto SO bude i demontáž stávajících prvků ve stávající sloupové trafostanici 22/0,4kV (trafostanice v majetku ZNZ).</p>
SO 09-06-08	<p>Žst. Uničov, DOÚO</p>



	<p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není v žst. Uničov DOÚO.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Ve stanici bude umístěno 8ks nových odpojovačů, které budou napojeny na ovládací panel MS DOÚO umístěný v místnosti rozváděčů TNS Uničov. Dále ve stanici bude umístěno 5ks nových odpojovačů, které budou zapojeny do ovládacího panelu MS DOÚO – TM v měnirně (TNS Uničov). Ovládací MSDOUO panely budou doplněny o optické oddělení. Jednotlivé odpojovače budou napojeny kabely z ovládacích panelů přes přechodové svorkovnicové skříně MX. Přechodová svorková skříň bude umístěna ve vnitřních prostorech budovy TNS. Kabely budou typu CYKY, které budou uloženy v kabelových žlabech, chráničkách nebo kabelovodu.</p>
SO 09-06-09	Žst. Uničov, TNS - indikátor stáhněte sběrač
	<p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není v žst. Uničov indikátor stáhněte sběrač („Stáhněte sběrač“ (ON50)).</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Z TNS Uničov budou napojeny 2 indikátory stáhněte sběrač, které budou umístěny ve žst. Uničov u elektrického dělení. Indikátory budou v provedení v provedení LED na 24V DC. Nové světelné indikátory budou umístěny do míst, kde hnací vozidlo musí jet se staženým sběračem. Indikátory budou uchyceny na samostatně stojících stožarcích. Kabely od jednotlivých indikátorů budou ukončeny v R3kV na svorkovnici pro občasnou návěst v nové TNS.</p>
SO 09-06-10	Žst. Uničov, TNS - venkovní osvětlení areálu
	<p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není v žst. Uničov vybudována měnirna.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Zpevněné přístupové komunikace a plochy v areálu TNS Uničov budou nasvětleny LED svítidly. U vjezdové brány budou svítidla umístěna na 7ks 6m sklopných stožarcích. Na fasádě budovy TNS budou LED svítidla umístěna na výložních, tak aby nasvětlovaly okolní plochy kolem TNS. Napojení a ovládání osvětlení bude ze samostatného rozvaděče, který bude umístěn v rozvodně nn v TNS. Kabely osvětlení budou uloženy v kabelových žlabech nebo v chráničkách. Uzemnění stožárů bude propojeno s uzemněním měnirny (TNS).</p>
SO 09-12-01	Žst. Uničov, TNS - přípojka 22 kV pro měnirnu Uničov (dvojitá)
	<p>V žst. Uničov bude v rámci předmětné stavby vybudována nová trakční měnirna (TNS), je třeba tuto měnirnu napájet. Napájení TNS je navrženo z nové rozvodny 110/22kV ČEZ Distribuce, a.s., kterou ČEZ Distribuce plánuje vybudovat v Uničově v blízkosti areálu ČOV.</p> <p>Přípojka pro nově budovanou TNS Uničov bude vedena jako dvě nezávislé kabelové VN linky 22kV, každá z linek bude vedena paralelně dvěma kabely typu 3x 22-AXEKVCEY 1x240/25 mm<sup>2</sup>, délka přípojky je cca 4.400 m. Jednotlivé žíly (trojice) budou svazkovány do trojúhelníku a uloženy do betonových žlabů TK2 ve výkopu v zemi. Přípojka bude začínat kabelovými koncovkami v nové rozvodně 22kV ČEZ Distribuce, a.s. a bude v celé délce vedena zemním kabelovým vedením, přednostně budou využity pozemky Města Uničova, jedná se o okraj pole, resp. polní cesty. V případě křížení vodního toku, bude kabelové vedení uloženo min. 1,0m pode dnem. Kabely budou ukončeny v nové TNS v žst. Uničov kabelovými koncovkami v rozváděči R 22kV. Kabelová přípojka bude v majetku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.</p>

**E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**

SO 01-01-02 Žst. Olomouc, úprava ukolejnění

SO 02-01-02	Olomouc - Bohuňovice, ukolejnění
SO 03-01-02	Žst. Bohuňovice, ukolejnění
SO 04-01-02	Bohuňovice - Šternberk, ukolejnění
SO 05-01-02	Žst. Šternberk, ukolejnění
SO 06-01-02	Šternberk - Újezd u Uničova, ukolejnění
SO 07-01-02	Žst. Újezd u Uničova, ukolejnění
SO 08-01-02	Újezd u Uničova - Uničov, ukolejnění
SO 09-01-02	Žst. Uničov, ukolejnění
	<p><u>Stávající stav:</u> Traťový úsek Uničov - Olomouc nebyl dosud elektrizován a proto se jedná o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Nový stav:</u> Stavební objekty ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV). Provedení ukolejnění bude v souladu s požadavky norem ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 ed. 2 a ČSN EN 50 122-2 ed. 2. Ukolejnění trakčních podpěr a kovových konstrukcí je navrženo individuální pomocí opakovatelných průrazek. Prvky zabezpečovacího zařízení jako návěstidla a výstražníky budou ukolejňeny v rámci příslušných PS zabezpečovacího zařízení. V částech bez kolejových obvodů budou zřízeny příčné kolejové propojky ve vzdálenosti 300m. Podélné proudové propojky budou součástí SO kolejového řešení.</p>

#### E.3.8 Vnější uzemnění

SO 01-06-06	Žst. Olomouc, TMP - vnější uzemnění
	<p><u>Stávající stav</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u> V rámci tohoto SO bude zřízeno nové společné vnější a vnitřní uzemnění pro zařízení VN a NN a pomocná zem zemní napěťové ochrany v rámci objektu nové trakční měnirny podpůrné. Uzemnění bude společné zařízení VN a NN. Vnější uzemnění bude provedeno jako mřížový zemnič. Zemní soustava je doplněna o tyčové zemniče. Zemní soustava bude uvnitř oploceného areálu TMP Olomouc. Při návrhu byla respektována možnost zvýšeného ohrožení korozí bludnými proudy. Z tohoto důvodu budou zemní pásy zdvojeny na 2x FeZn 30x4 a uloženy do betonového žlabu, který bude vyplněn betonovou směsí. Uzemňovací soustava je navržena v souladu s platnými technickými normami, zejména ČSN 33 3505 ed.2, ČSN EN 50522, ČSN EN 61936-1, ČSN 33 2000-5-54 ed.3 a ČSN EN 50 122-1 ed.2. Součástí tohoto SO je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>
SO 01-06-07	Zast. Hlušovice, uzemnění trafostanice 22/0,4kV
	<p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není trafostanice ani uzemnění silnoproudé technologie vybudováno.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Na trakčním stožáru na zastávce bude samonosný závěsný kabel VN 22kV(LDSž) přerušen (na izolátoru). Z jednoho konce kabelu bude stínění napojeno na izolovaný svod. Z druhého konce kabelu bude stínění napojeno na izolovaný svod přes svodič přepětí. Izolovaný svod bude napojen na samostatnou zemní soustavu. Zemní soustava bude provedena zemním páskem FeZn v kombinaci se zemními tyčemi. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších</p>

	místních vlivů. Zemní soustava bude navržena na hodnotu 2Ω. Zemní soustava bude umístěna minimálně 5m od elektrifikované koleje.
SO 02-06-10	Olomouc - Bohuňovice, uzemnění trafostanice TTS 372A
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není trafostanice ani uzemnění vybudováno. <u>Navrhovaný stav</u> Kolem trafostanice bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem trafostanice budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Bude připojen i pásek do kabelové rýhy přípojky 6kV.
SO 03-06-08	Žst. Bohuňovice, uzemnění trafostanice 22/0,4kV
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není trafostanice ani uzemnění vybudováno. Ve stávajícím stavu je kolem výpravní budovy vybudováno stávající uzemnění. <u>Navrhovaný stav</u> Kolem trafostanice bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem trafostanice budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnějších uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). <u>Požadavek sděl.zař. a zab.zař.:</u> Příchozí metalické kabely budou uzemněny na samostatné oddělené uzemnění, které bude uzemněno na 10 Ohm (ne méně jak 5 Ohm). Bude provedeno oddálené uzemnění kabelem Cu na zkušební jímku, kde z ní bude vyveden uzemňovací vodič FeZn 120mm <sup>2</sup> a bude položena uzemňovací síť. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m. Stávající uzemnění kolem výpravní budovy (VB) v dnešní době již není technicky vyhovující pro připojení nové technologie, která bude umístěna ve výpravní budově. Kolem VB bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem technologické budovy budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnějších uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Součástí tohoto SO bude vybudování oddáleného uzemnění přípojky nn ČEZ Distribuce, která bude napojena na oddělovací transformátor.
SO 04-06-05	Zast. Štarnov, uzemnění trafostanice 22/0,4kV
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není trafostanice ani uzemnění silnoproudé technologie vybudováno. <u>Navrhovaný stav</u> Na trakčním stožáru na zastávce bude samonosný závěsný kabel VN 22kV(LDSŽ) přerušen (na izolátoru). Z jednoho konce kabelu bude stínění napojeno na izolovaný svod. Z druhého konce kabelu bude stínění napojeno na izolovaný svod přes svodič přepětí. Izolovaný svod bude napojen na samostatnou zemnicí soustavu. Zemnicí soustava bude provedena zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Zemní soustava bude navržena na hodnotu 2Ω. Zemní soustava bude umístěna minimálně 5m od elektrifikované koleje.

SO 05-06-10	<p>Žst. Šternberk, uzemnění rozvodny nn ve VB</p> <p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je kolem výpravní budovy vybudováno stávající uzemnění.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Stávající uzemnění kolem výpravní budovy (VB) v dnešní době již není technicky vyhovující pro připojení nové technologie, která bude umístěna ve výpravní budově. Kolem VB bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem technologické budovy budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnějších uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Součástí tohoto SO bude vybudování oddáleného uzemnění přípojky nn ČEZ Distribuce, která bude napojena na oddělovací transformátor.</p> <p><u>Požadavek sděl.zař. a zab.zař.:</u> Příchozí metalické kabely budou uzemněny na samostatné oddělené uzemnění, které bude uzemněno na 10 Ohm (ne méně jak 5 Ohm). Bude provedeno oddálené uzemnění kabelem Cu na zkušební jímku, kde z ní bude vyveden uzemňovací vodič FeZn 120mm<sup>2</sup> a bude položena uzemňovací síť. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m.</p>
SO 05-06-11	<p>Žst. Šternberk, uzemnění trafostanice 22/0,4kV</p> <p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není trafostanice ani uzemnění vybudováno.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Kolem trafostanice bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem trafostanice budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnějších uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Dále bude vybudováno samostatné oddálené uzemnění R- zásuvkových stojanů. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m.</p> <p><u>Požadavek sděl.zař. a zab.zař.:</u> Příchozí metalické kabely budou uzemněny na samostatné oddělené uzemnění, které bude uzemněno na 10 Ohm (ne méně jak 5 Ohm). Bude provedeno oddálené uzemnění kabelem Cu na zkušební jímku, kde z ní bude vyveden uzemňovací vodič FeZn 120mm<sup>2</sup> a bude položena uzemňovací síť. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m.</p>
SO 05-06-12	<p>Žst. Šternberk, TNS - vnější uzemnění</p> <p><u>Stávající stav</u> Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u> V rámci tohoto SO bude zřízeno nové společné vnější a vnitřní uzemnění pro zařízení VN a NN a pomocná zem zemní napěťové ochrany v rámci objektu nové trakční napájecí stanice. Uzemnění bude společné zařízení VN a NN. Vnější uzemnění bude provedeno jako mřížový zemnič. Zemnicí soustava je doplněna o tyčové zemniče. Zemnicí soustava bude uvnitř oploceného areálu TNS Šternberk. Při návrhu byla respektována možnost zvýšeného ohrožení korozí bludnými proudy. Z tohoto důvodu budou zemnicí pásy zdvojeny na 2x FeZn 30x4 a uloženy do betonového žlabu, který bude vyplněn betonovou směsí. Uzemňovací soustava je navržena v</p>

	souladu s platnými technickými normami, zejména ČSN 33 3505 ed.2, ČSN EN 50522, ČSN EN 61936-1, ČSN 33 2000-5-54 ed.3 a ČSN EN 50 122-1 ed.2. Součástí tohoto SO je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.
SO 07-06-07	Žst. Újezd u Uničova, uzemnění technologické budovy
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není technologická budova ani uzemnění vybudováno. <u>Navrhovaný stav</u> Kolem technologické budovy bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem technologické budovy budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Součástí tohoto SO bude vybudování oddáleného uzemnění přípojky nn ČEZ Distribuce, která bude napojena na oddělovací transformátor. <u>Požadavek sděl.zař. a zab.zař.:</u> Příchozí metalické kabely budou uzemněny na samostatné oddělené uzemnění, které bude uzemněno na 10 Ohm (ne méně jak 5 Ohm). Bude provedeno oddálené uzemnění kabelem Cu na zkušební jímku, kde z ní bude vyveden uzemňovací vodič FeZn 120mm <sup>2</sup> a bude položena uzemňovací síť. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m.
SO 08-06-07	Zast. Uničov, uzemnění trafostanice 22/0,4kV
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není trafostanice ani uzemnění vybudováno. <u>Navrhovaný stav</u> Kolem trafostanice bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem trafostanice budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). <u>Požadavek sděl.zař. a zab.zař.:</u> Příchozí metalické kabely budou uzemněny na samostatné oddělené uzemnění, které bude uzemněno na 10 Ohm (ne méně jak 5 Ohm). Bude provedeno oddálené uzemnění kabelem Cu na zkušební jímku, kde z ní bude vyveden uzemňovací vodič FeZn 120mm <sup>2</sup> a bude položena uzemňovací síť. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m.
SO 09-06-11	Žst. Uničov, uzemnění technologické budovy
	<u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu není technologická budova ani uzemnění vybudováno. <u>Navrhovaný stav</u> Kolem technologické budovy bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem technologické budovy budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situace okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...).



	<p>Součástí tohoto SO bude vybudování oddáleného uzemnění přípojky nn ČEZ Distribuce, která bude napojena na oddělovací transformátor. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m.</p> <p>Dále bude vybudováno samostatné oddálené uzemnění R- zásuvkových stojanů. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m.</p> <p><u>Požadavek sděl.zař. a zab.zař.:</u></p> <p>Příchozí metalické kabely budou uzemněny na samostatné oddělené uzemnění, které bude uzemněno na 10 Ohm (ne méně jak 5 Ohm). Bude provedeno oddálené uzemnění kabelem Cu na zkušební jímku, kde z ní bude vyveden uzemňovací vodič FeZn 120mm<sup>2</sup> a bude položena uzemňovací síť. Tyto uzemňovací soustavy musí být od sebe vzdáleny min. 15m.</p>
SO 09-06-12	Žst. Uničov, uzemnění rozvodny EPZ
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Ve stávajícím stavu není rozvodna EPZ budova ani uzemnění vybudováno.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u></p> <p>Kolem rozvodny EPZ bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem rozvodny EPZ budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situaci okolního terénu a dalších místních vlivů.</p>
SO 09-06-13	Žst. Uničov, TNS - vnější uzemnění
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Jedná se o nově navrhovaný objekt.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p> <p>V rámci tohoto SO bude zřízeno nové společné vnější a vnitřní uzemnění pro zařízení VN a NN a pomocná zem zemní napěťové ochrany v rámci objektu nové trakční napájecí stanice. Uzemnění bude společné zařízení VN a NN. Vnější uzemnění bude provedeno jako mřížový zemnič. Zemnicí soustava je doplněna o tyčové zemniče. Zemnicí soustava bude uvnitř oploceného areálu TNS Uničov. Při návrhu byla respektována možnost zvýšeného ohrožení korozí bludnými proudy. Z tohoto důvodu budou zemnicí pásy zdvojeny na 2x FeZn 30x4 a uloženy do betonového žlabu, který bude vyplněn betonovou směsí. Uzemňovací soustava je navržena v souladu s platnými technickými normami, zejména ČSN 33 3505 ed.2, ČSN EN 50522, ČSN EN 61936-1, ČSN 33 2000-5-54 ed.3 a ČSN EN 50 122-1 ed.2.</p> <p>Součástí tohoto SO je provedení všech zkoušek potřebných pro uvedení do provozu. Dále provedení výchozí revizní zprávy a vydání průkazu způsobilosti pro zařízení UTZ.</p>

### E.3.9 Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení mimodrážních

#### E.3.9.1 Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních

SO 90-50-01	Olomouc - Uničov, přeložky vedení a kabelů ČEZ
	<p><u>Objekt podmiňující investice.</u> Mezi stavebníkem (SŽDC s.o.) a vlastníkem sítí (ČEZ a.s.) podepsána smlouva, kde se společnost ČEZ a.s. zavazuje zpracovat projekt stavby a zajistit vlastní realizaci přeložek dotčených sítí v majetku ČEZ. <b>Objekt není předmětem stavby, jedná se o samostatnou investici</b></p>
SO 02-06-11	Olomouc - Bohuňovice, přeložka vedení VO obce Hlušovice v km 106,262
	<p><u>Stávající stav</u></p> <p>Stávající zemní kabelové vedení veřejného osvětlení je uloženo v blízkosti základů mostu v km 106,262 a hrozí poškození v průběhu rekonstrukce tohoto mostu. Kabelové vedení slouží pro napájení osamocené stožárové svítidla VO v majetku obce Hlušovice.</p> <p><u>Návrh řešení</u></p>

	<p>V místě předpokládané kolize je navrhováno nové zemní kabelové vedení v nové, nekolizní trase délky cca 50m. Nový kabel je navrhováno položit (v kilometru 106,250) pod železniční trati při překopu určeném pro objíždnou trasu rekonstrukce mostu. Z hlediska časové koordinace je přeložku třeba realizovat současně s překopem železničního náspu realizovaného za účelem zřízení objíždné trasy pro automobilovou dopravu, tak aby v době demolice samotného mostu byl již původní kabel mimo provoz.</p>
SO 02-06-12	<p>Olomouc - Bohuňovice, přeložka vedení VO obce Bohuňovice v km 108,453</p> <p><u>Stávající stav</u> Stávající nadzemní vedení veřejného osvětlení v kilometrůžce 108,453 je vedeno nad místem železniční trati, která má být elektrifikována. Nadzemní vedení veřejného osvětlení slouží pro propojení jednotlivých částí veřejného osvětlení v ulici Trusovická obce Bohuňovice.</p> <p><u>Stávající stav</u> V místě předpokládané kolize je navrhováno nové zemní kabelové vedení v nové, nekolizní trase délky cca 50m. Nový kabel AYKY_J 4x25 je navrhováno protáhnout pod železniční trati protlakem (v kilometru 108,446). Propojení na stávající nadzemní vedení je navrhováno prostřednictvím skříní SP100 umístěných na stávajících betonových sloupech na obou opačných stranách od železnice. Zařízení je a bude v majetku obce Bohuňovice.</p>
SO 08-06-08	<p>Újezd u Uničova - Uničov, úpravy kabelu nn UNEX v km 12,524</p> <p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je položen kabel nn v propustku v km 12,524.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Z důvodu rušení propustku v km 12,524 bude nutné ochránit stávající kabel NN 0,4kV fy UNEX, který je přes něj veden. Dle vyjádření zástupce fy UNEX p. Kořístky zůstane kabel uložen stávajícím způsobem, kdy je zabetonován ve dně propustku, a na dno propustku se navíc uloží rezervní korugované chráničky (3 ks) pro možnost budoucího protažení dalších kabelů. Přeložka bude provedena zhotovitelem této stavby. Zařízení je a bude v majetku fy UNEX. Stávající kabely budou ponechány v zemi – nebudou se vykopávat.</p>
SO 08-06-09	<p>Újezd u Uničova - Uničov, přeložka vedení VO Města Uničov v km 14,101</p> <p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je položen kabel VO v blízkosti základů mostu v km 14,101.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Stávající zemní kabelové vedení VO je uloženo v blízkosti základů mostu v km 14,101 a hrozí poškození v průběhu rekonstrukce tohoto mostu. Přeložku provede správce VO - firma ELTODO CITEM na základě písemné objednávky. Dle konzultace se správcem VO, dočasnou přeložku není potřeba provádět, správce VO zajistí rozpojení kabelu po dobu rekonstrukce mostu. V objektu SO 08-19-07 je počítáno s uložení kabelové chráničky, kterou následně po dokončení rekonstrukce mostu správce VO využije pro protažení kabelu.</p>
SO 08-06-10	<p>Újezd u Uničova - Uničov, přeložka vedení VO Města Uničov v km 14,203</p> <p><u>Stávající stav</u> Ve stávajícím stavu je položen kabel VO blízko základů mostu v km 14,203.</p> <p><u>Navrhovaný stav</u> Stávající zemní kabelové vedení VO je uloženo v blízkosti základů mostu v km 14,203 a hrozí poškození v průběhu rekonstrukce tohoto mostu. Přeložku provede správce VO - firma ELTODO CITEM na základě písemné objednávky. Dle konzultace se správcem VO není potřeba provádět dočasnou přeložku, správce VO zajistí rozpojení kabelu po dobu rekonstrukce mostu. V objektu SO 08-19-08 je počítáno s uložení</p>

	kabelové chráničky, kterou následně po dokončení rekonstrukce mostu správce VO využije pro protažení kabelu. Zařízení je a bude v majetku Města Uničov.
--	---

D.E.3.9.2 Přeložky a úpravy sdělovacích vedení	
SO 61-21-01	t.ú. Olomouc - Šternberk, přeložky vedení CETIN
	<u>Objekt podmiňující investice.</u> Mezi stavebníkem (SŽDC s.o.) a vlastníkem sítí (CETIN, Česká telekomunikační infrastruktura a.s.) podepsána smlouva, kde se společnost CETIN zavazuje zpracovat projekt stavby a zajistit vlastní realizaci přeložek dotčených sítí v majetku CETIN. <b>Objekt není předmětem stavby, jedná se o samostatnou investici</b>
SO 61-21-02	t.ú. Olomouc - Šternberk, přeložky vedení obce Bohuňovice
	V místě křížení se nachází zemní optické vedení, které vede ve společné trase s vedením vodovodu. V rámci stavby bude provedena hloubková přeložka (bez přerušení). Při křížení s tratí bude vedení uloženo do nové odolné dělené chráničky Ø160 mm, dále bude založena rezervní chránička Ø160 mm (vrapovaná PE trubka na obou koncích zaslepená). Chráničky budou uloženy s krytím 1,5 m, od pláň železničního spodku. Při rekonstrukci přejezdu bude v rámci rozsahu úprav komunikace uložena do nové dělené chráničky Ø160 mm s krytím a uložením dle ČSN 73 6005. Před začátkem prací budou trasy zaměřeny, vytyčeny, označen a budou provedeny sondy na určení hloubky uložení kabelů. Práce je nutno provádět tak, aby pokud nedošlo k přerušení kabelů, pokud není výslovně uvedeno jinak. Před a po ukončení stavby (přeložek) budou provedena příslušná měření vč. měřících protokolů. Skutečně položené kabelové trasy budou geodeticky zaměřeny a bude upravena kabelová kniha.
SO 62-21-01	t.ú. Šternberk - Uničov, přeložky vedení CETIN
	<u>Objekt podmiňující investice.</u> Mezi stavebníkem (SŽDC s.o.) a vlastníkem sítí (CETIN, Česká telekomunikační infrastruktura a.s.) podepsána smlouva, kde se společnost CETIN zavazuje zpracovat projekt stavby a zajistit vlastní realizaci přeložek dotčených sítí v majetku CETIN. <b>Objekt není předmětem stavby, jedná se o samostatnou investici</b>

#### B.1.4.e Požadavky na postupné provádění stavby a lhůty výstavby

Požadavky na postupné provádění stavby a lhůty výstavby jsou uvedeny v kapitole B.1.6.i. Dále také podrobněji v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

#### B.1.4.f Požadavky stavby na zdroje

##### B.1.4.f.1 Dočasné požadavky na zdroje

Požadavky na zdroje pro zhotovitele – tj. zejména vybavení zařízení staveniště nejsou předmětem dokumentace. Zhotovitel si podle svých potřeb a svých technologií a dle návrhu organizace výstavby navrhne a projedná vhodný přístup ke zdrojům. Z hlediska nákladů stavby se jedná o náklady zařízení staveniště (včetně realizace nutných přípojek), které jsou rozpuštěny do nákladů příslušných stavebních objektů, podle požadavků zadavatele stavby.

##### B.1.4.f.2 Trvalé požadavky na zdroje

V rámci stavby jsou řešeny a podrobněji zpracovány požadavky na zdroje vyplývající ze zajištění provozu na trati SŽDC.

## B.1.4.f.2.1 Energetická bilance stavby – viz příloha Souhrnné technické zprávy

## B.1.4.f.2.2 Navrhované odběry vody

## SO 01-15-01 Žst. Olomouc, TMP

Potřeba pitné vody celkem	$Q_{\max}$	=	$0,50 \text{ l.s}^{-1}$
	$Q_{\text{den}}$	=	$1,00 \text{ m}^3 \cdot \text{den}^{-1}$
	$Q_{\text{rok}}$	=	$14,80 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$
správce vodovodní sítě Moravská vodárenská a.s.			

## SO 03-15-01 Žst. Bohuňovice, stavební úpravy výpravní budovy

Potřeba pitné vody celkem	$Q_{\max}$	=	$0,80 \text{ l.s}^{-1}$
	$Q_{\text{den}}$	=	$1,00 \text{ m}^3 \cdot \text{den}^{-1}$
	$Q_{\text{rok}}$	=	$14,80 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$
správce vodovodní sítě - obec Bohuňovice			

## SO 05-15-01 Žst. Šternberk, stavební úpravy výpravní budovy

Potřeba pitné vody celkem	$Q_{\max}$	=	$0,80 \text{ l.s}^{-1}$
	$Q_{\text{den}}$	=	$1,00 \text{ m}^3 \cdot \text{den}^{-1}$
	$Q_{\text{rok}}$	=	$14,80 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$
správce vodovodní sítě - VHS Sitka s.r.o.			

## SO 05-15-06 Žst. Šternberk, trakční napájecí stanice

Potřeba pitné vody celkem	$Q_{\max}$	=	$0,80 \text{ l.s}^{-1}$
	$Q_{\text{den}}$	=	$1,00 \text{ m}^3 \cdot \text{den}^{-1}$
	$Q_{\text{rok}}$	=	$14,80 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$
správce vodovodní sítě - VHS Sitka s.r.o.			

## SO 07-15-01 Žst. Újezd u Uničova, technologická budova

Potřeba pitné vody celkem	$Q_{\max}$	=	$1,00 \text{ l.s}^{-1}$
	$Q_{\text{den}}$	=	$0,64 \text{ m}^3 \cdot \text{den}^{-1}$
	$Q_{\text{rok}}$	=	$207,50 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$
správce vodovodní sítě - VHS Sitka s.r.o.			

## SO 09-15-02 Žst. Uničov, technologická budova

Potřeba pitné vody celkem	$Q_{\max}$	=	$0,50 \text{ l.s}^{-1}$
	$Q_{\text{den}}$	=	$0,10 \text{ m}^3 \cdot \text{den}^{-1}$
	$Q_{\text{rok}}$	=	$10,40 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$
správce vodovodní sítě - Moravská vodárenská a.s.			

## SO 09-15-10 Žst. Uničov, trakční napájecí stanice

Potřeba pitné vody celkem	$Q_{\max}$	=	$0,80 \text{ l.s}^{-1}$
	$Q_{\text{den}}$	=	$1,00 \text{ m}^3 \cdot \text{den}^{-1}$
	$Q_{\text{rok}}$	=	$14,80 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$
správce vodovodní sítě - Moravská vodárenská a.s.			

## B.1.4.f.2.3 Produkce odpadních vod

## SO 01-15-01 Žst. Olomouc, TMP

Množství splaškových odpadních vod	$Q_{\max}$	=	$1,90 \text{ l.s}^{-1}$
------------------------------------	------------	---	-------------------------

	$Q_{den}$	=	1,00 m <sup>3</sup> .den <sup>-1</sup>
	$Q_{rok}$	=	14,80 m <sup>3</sup> .rok <sup>-1</sup>
Regulovaný odtok srážkových vod	$Q_s$	=	3,60 l.s <sup>-1</sup>
správce vodovodní sítě Moravská vodárenská a.s.			

*SO 03-15-01 Žst. Bohuňovice, stavební úpravy výpravní budovy*

Množství splaškových odpadních vod	$Q_{max}$	=	2,00 l.s <sup>-1</sup>
	$Q_{den}$	=	0,30 m <sup>3</sup> .den <sup>-1</sup>
	$Q_{rok}$	=	78,00 m <sup>3</sup> .rok <sup>-1</sup>
správce vodovodní sítě - obec Bohuňovice			

*SO 05-15-01 Žst. Šternberk, stavební úpravy výpravní budovy*

Množství splaškových odpadních vod	$Q_{max}$	=	1,30 l.s <sup>-1</sup>
	$Q_{den}$	=	0,100 m <sup>3</sup> .den <sup>-1</sup>
	$Q_{rok}$	=	10,40 m <sup>3</sup> .rok <sup>-1</sup>
správce kanalizační sítě - VHS Sitka s.r.o.			

*SO 05-15-06 Žst. Šternberk, trakční napájecí stanice*

Množství splaškových odpadních vod	$Q_{max}$	=	1,50 l.s <sup>-1</sup>
	$Q_{den}$	=	1,00 m <sup>3</sup> .den <sup>-1</sup>
	$Q_{rok}$	=	14,80 m <sup>3</sup> .rok <sup>-1</sup>
správce kanalizační sítě - VHS Sitka s.r.o.			

*SO 07-15-01 Žst. Újezd u Uničova, technologická budova*

Množství splaškových odpadních vod	$Q_{max}$	=	3,00 l.s <sup>-1</sup>
	$Q_{den}$	=	0,64 m <sup>3</sup> .den <sup>-1</sup>
	$Q_{rok}$	=	207,50 m <sup>3</sup> .rok <sup>-1</sup>
správce kanalizační sítě - VHS Sitka s.r.o.			

*SO 09-15-02 Žst. Uničov, technologická budova*

Množství splaškových odpadních vod	$Q_{max}$	=	1,60 l.s <sup>-1</sup>
	$Q_{den}$	=	0,10 m <sup>3</sup> .den <sup>-1</sup>
	$Q_{rok}$	=	10,40 m <sup>3</sup> .rok <sup>-1</sup>
Odtok srážkových vod	$Q_{max}$	=	7,80 l.s <sup>-1</sup>
správce kanalizační sítě - Moravská vodárenská a.s.			

*SO 09-15-10 Žst. Uničov, trakční napájecí stanice*

Množství splaškových odpadních vod	$Q_{max}$	=	1,50 l.s <sup>-1</sup>
	$Q_{den}$	=	1,00 m <sup>3</sup> .den <sup>-1</sup>
	$Q_{rok}$	=	14,80 m <sup>3</sup> .rok <sup>-1</sup>
správce kanalizační sítě - Moravská vodárenská a.s.			

**B.1.4.g Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Trvalé odvedení povrchových vod a napojení na kanalizaci je podrobně řešeno v rámci objektů:

SO 01-27-01	TMP Olomouc, napojení na kanalizaci
SO 03-27-01	Žst. Bohuňovice, napojení na kanalizaci
SO 05-27-01	Žst. Šternberk, kanalizace



SO 07-27-01	Žst. Újezd u Uničova, napojení na kanalizaci
SO 09-27-01	Žst. Uničov, kanalizace

Dočasné odvedení povrchových vod a napojení na kanalizaci je řešeno v rámci jednotlivých objektů. Současně s ohledem na neznalost zhotovitele stavby a jeho technologických možností zařízení staveniště, atp. bude dočasné odvedení vod zejména z prostoru zařízení staveniště (ZS) řešeno a projednáno zhotovitelem stavby. Pro ZS musí být respektovány zejména požadavky havarijního a povodňového plánu.

#### B.1.4.h Napojení na dopravní systém

##### B.1.4.h.1 Napojení na železniční dopravní systém

Charakter stavby nenavrhuje ani nemění změnu napojení na železniční dopravní systém. V rámci stavby je navržena na zrušení vlečka MALITAS v Žst. Šternberk, ostatní napojení vleček je zachováno, s drobnými úpravami směrového a výškového řešení v souladu se změnou kolejového řešení.

##### B.1.4.h.2 Napojení na silniční dopravní systém

Z hlediska správy a obsluhy trati jsou v rámci stavby navrhovány nové pozemní technologické objekty, které vyžadují nová napojení na silniční komunikace. Přístup k objektům technologie je neveřejný.

Z hlediska veřejného propojení mezi silničním a železničním dopravním systémem nejsou navrhovány zásadní změny v umístění zastávek ani stanic, které by měly dopad na změny v napojení a propojení na silniční dopravní systém.

##### B.1.4.h.3 Napojení na dopravní systém z hlediska ZOV

Z hlediska silniční infrastruktury bude stavba napojena prostřednictvím provizorních přístupových cest a sypaných nájezdů na stávající silnice I. až III. třídy a na místní a účelové komunikace. Užívání těchto komunikací je projednáno s příslušnými správci či vlastníky. Zdokumentování jejich stavu bude zhotovitelem provedeno před zahájením stavby a po jejím dokončení. Následně budou na základě dohod SŽDC se správcem a majitelem komunikace (pozemku) uvedeny do původního nebo dohodou sjednaného stavu.

Z hlediska železniční dopravní cesty představují přístupové cesty nevyloučené úseky mezi stanicemi Olomouc a Uničov.

Přístupové komunikace podrobněji viz část F. Zásady organizace výstavby.

##### B.1.4.i Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Náhradní výsadbu řeší podrobně dendrologický průzkum a stavební objekty:

SO 90-34-01	Olomouc - Uničov, kácení zeleně a náhradní výsadba
SO 90-34-01.1	Olomouc - Uničov, kácení zeleně a náhradní výsadba (část Olomouc - UNEX, přípojka TNS Uničov)
SO 90-34-01.2	Olomouc - Uničov, kácení zeleně a náhradní výsadba (část UNEX - Uničov)

##### B.1.4.j Bezpečnost práce

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

- platné zákony, nařízení vlády, vyhlášky, technické a harmonizované normy,
- interní bezpečnostní předpisy a směrnice zhotovitele (příp. subdodavatele),
- technologické postupy při provádění jednotlivých činností dle dodavatelské dokumentace,
- bezpečnostní požadavky uvedené v zápise o předání a převzetí staveniště nebo ve smlouvě o dílo,
- písemně zpracované pracovní postupy zhotovitele (příp. subdodavatele), které musí být projednané s koordinátorem BOZP, vedením stavby a pracovníky na stavbě,
- dbát příkazů vedoucích zaměstnanců, stavbyvedoucího a koordinátora BOZP na staveništi.

Společnost pro Elektrizaci a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s.

strana 180

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

Zhotovitel včetně jeho příp. subdodavatelů a OSVČ (osoby samostatně výdělečně činné) jsou povinni na staveništi dodržovat podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci dle požadavků obsažených v ustanoveních zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění (Zákon č. 88/2016 Sb.). Tento zákon zapracovává v návaznosti na zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, další požadavky BOZP v pracovně právních vztazích a zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně právní vztahy. Při provádění stavby budou dodrženy požadavky NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a sdělení č. 433/1991 Sb., o úmluvě o bezpečnosti a ochraně zdraví ve stavebnictví. Současně s výše citovanými právními předpisy musí být v průběhu výstavby respektovány další předpisy, které jsou ve vztahu k BOZP.

Další provádějící předpisy zákoníku práce č. 262/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů:

- Vyhláška č. 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů,
- NV č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí,
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků,
- NV č. 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů, ve znění pozdějších předpisů,
- NV č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky,
- NV č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí,
- NV č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- NV č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů,
- NV č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů,
- NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací,
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 73/2010 Sb., o stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti,
- 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
- Zákon č. 266/1994 Sb. Zákon o drahách – znění dle 225/2017 Sb.,
- Vyhláška MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost apod..

Všichni pracovníci stavby budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Podrobnější požadavky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou řešeny v části F.7 Plánu BOZP v přípravě. Pro realizaci je zadavatelem třeba písemně určit jednoho nebo více koordinátorů BOZP na staveništi v případě, budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele. Za zhotovitele jsou považováni i subdodavatelé. Koordinátor musí být určen od převzetí staveniště prvním zhotovitelem do převzetí dokončené stavby zadavatelem stavby dle §14, odst. 1 zákona č. 309/2006 Sb., ve znění zákona č. 88/2016 Sb..

Společnost pro Elektrizaci a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc

Je podrobněji řešeno v části F.7 Plán BOZP.

#### B.1.4.k Posouzení stavby vzhledem k užívání osob. s omez. schop. pohybu a orientace

Je podrobněji řešeno v části B.13 Bezbariérové užívání.

#### B.1.4.l Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

Podmiňující, vyvolané a jiné související investice jsou popsány v Průvodní zprávě v kapitole A.3.i.

#### B.1.4.m Statické výpočty

Statické výpočty jsou součástí dokumentace příslušných stavebních objektů.

### B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

#### B.1.5.a Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Viz průvodní zpráva, kapitola A.1.f.1.

#### B.1.5.b Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

V rámci samostatné projekční přípravy byla zpracována samostatná dokumentace stavby celého ramene trati s názvem „Elektrizace a zkapačnitnění trati Šumperk – Olomouc“. Dokumentace sloužila jako podklad pro posouzení stavby z hlediska dopadu na životní prostředí (EIA). Předmětem této dokumentace bylo zpracování jak podkladů k procesu EIA – vyhodnocení vlivu na životní prostředí – tak její samotné projednání (zpracovatel ECOLOGICAL CONSULTING a.s., 11/2015).

Krajský úřad Olomouckého kraje vydáním rozhodnutí se Závěrem zjišťovacího řízení (14.3.2016, č.j. KUOK 13829/2016) rozhodl, že **záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.**

V další přípravě (dokumentace pro územní řízení, projekt stavby) bude postupováno v souladu se závěry zjišťovacího řízení, jednotlivé požadavky a připomínky budou řešeny v rámci jednotlivých správních řízení s dotčenými územními samosprávnými celky a dotčenými správními úřady.

Podmínky v Závěru zjišťovacího řízení nebyly stanoveny. Připomínky vznesené v rámci řízení, byly vyhodnoceny jako neopodstatněné a i v rámci závěrečného vyhodnocení odmítnuty. Současně Závěr zjišťovacího řízení počítá, že v dalších fázích přípravy projektu (územní řízení a stavební povolení) bude projekt v souladu s požadavky legislativy dále projednáván s dotčenými účastníky (tj. současně s orgány ochrany veřejného zdraví).

#### B.1.5.c Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů

Projektované kapacity, parametry	jednotka	PD	DSP
Nové elektronické SZZ do 9 ks výhybkových jednotek	žst.	2	2
Nové elektronické SZZ od 10 do 15 ks výhybkových jednotek	žst.	2	2
Provizorní SZZ	žst.	2	2
TZZ - jednokolejná trať	km tratě	20,30	20,30
PZZ - jednokolejná trať	ks	19	19
DOZ	žst.	5	5
ETCS	km tratě	33,40	33,40
Místní radiový systém – provizorní stav/úprava	žst.	4	4
Sdělovací zařízení ve stanici - uzlové stanice	ks	4	4
Sdělovací zařízení ve stanici - mezilehlé stanice	ks	3	3
Sdělovací zařízení v zastávce	ks	5	5
Sdělovací informační zařízení ve stanici	ks nástupiště	8	8

Sdělovací informační zařízení v zastávce	ks nástupiště	5	5
Sdělovací zařízení v trati (TRS,...) – provizorní stav/úprava	km tratě	33,40	33,40
Sdělovací zařízení v trati (GSM-R) – koncový stav	km tratě	33,40	33,40
Traťový sdělovací kabel	km tratě	29,10	29,10
Trakční napájecí stanice	ks	2	2
Trakční měnična podpůrná	ks	1	1
Technologie trafostanice 22kV	ks	5	5
Trafostanice - technologie stanice	ks	7	7
Úprava stávající technologie trafostanic	ks	3	3
AVV - MIB	ks	27	32
Kolej UIC 60, nová, šterkové lože	m koleje	30670	28231
Kolej S49, nová, šterkové lože	m koleje	6356	5 071
Jednoduché výhybky	ks	32	31
Konstrukční vrstvy ve stanici	m koleje	9457	9219
Konstrukční vrstvy v trati	m koleje	26091	26163
Výkopy (žel. spodek)	m3	175655	232317
Násypy (žel. spodek)	m3	52771	86779
Demontáž nástupiště	m hrany	2863	2863
Nové nástupiště (nástupištní hrana 550 mm nad TK)	m hrany	1360	1345
Plochy železničních přejezdů jednokolejných	ks	16	16
Plochy železničních přejezdů dvoukolejných	ks	2	2
Rušené železniční přejezdy	ks	2	2
Plochy železničních přechodů	ks	4	4
Nový železniční most + demolice stávajícího	ks (ks)	13 (9)	14 (10)
Rekonstrukce mostu	ks	2	1
Demolice mostu	ks	2	2
Nový železniční propustek + demolice stávajícího	ks (ks)	28 (24)	29 (25)
Rekonstrukce propustku	ks	3	2
Demolice propustku	ks	11	11
Vozovky II., III. třídy a místních komunikací	m2	2865	3167
Zpevněné plochy	m2	6235	7562
Chodníky	m2	1606	1151
Kabelovody	m	1158	1474
Novostavby budov	m3 OP	7640	7640
Stavební úpravy - rekonstrukce budov	m3 OP	1930	1930
Objekt pro technologické zařízení – velký	m3 OP	2970	2970
Objekt pro technologické zařízení – malý	ks	4	4
Demolice pozemních objektů	m3OP	3256	6571
Oplocení	bm	1458	1455
Přístřešky na nástupištích	m2	336	271
Montáž trakčního vedení, stanice	km koleje	11,60	11,60
Montáž trakčního vedení, trať	km koleje	30,20	30,20
Osvětlení stanice (osvětlovací věže)	ks	17	16
Osvětlení stanice/zastávky (osvětlovací stožáry)	ks	91	161
Přívodní vedení 22kV	km	6,40	7,34
Závěsné vedení 22kV	km	23,70	23,02

Přívodní vedení NN	km	1,50	3,99
Rozvody VN, NN	žst.	4,00	4,00
Přeložka VN, NN	km	13	6,1
EOV	v.j.	20	20
DOÚO	ks ovládacích jednotek	8	8
Přeložky NN, VN cizích správců (včetně objektů mimo stavbu – ČEZ)	m	2135	2318
Přeložky sděl. kabel. cizích správců (včetně objektů mimo stavbu – CETIN)	m	1100	1100

#### B.1.5.d Podmínky dotečných orgánů a účastníků stavebního řízení

Viz průvodní zpráva, kapitola A.1.d.1.

### B.1.6 Příprava pro výstavbu

#### B.1.6.a Uvolnění staveniště (pozemků i objektů)

Plochy staveniště včetně ploch pro zařízení staveniště na pozemcích dráhy (SŽDC i ČD a.s.) budou ze strany správce SŽDC OŘ Olomouc a ČD RSM a.s. uvolněny před zahájením stavebních prací podle harmonogramu výstavby.

V rámci prací zhotovitele se počítá, že pro přípravu staveniště bude dodavatelsky řešeno:

- Odstranění travin, křovin
- Kácení stromů v prostoru dráhy včetně prostoru zařízení staveniště v rozsahu dle dendrologického průzkumu a SO kácení a náhradní výsadby
- Dočasné oplocení
- Odvodnění staveniště
- Dočasné přípojky staveniště
- Demolice objektů překážejících realizaci stavby. Je řešena příslušnými objekty demolice.

#### B.1.6.b Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

##### B.1.6.b.1 Pro zhotovitele stavby

V rámci zpracování dokumentace nebylo řešeno využití dosavadních objektů pro potřeby budoucího zhotovitele stavby. Zhotovitel si zabezpečí a dohodne možnost využití objektů SŽDC v rámci své předvýrobní přípravy dle své potřeby a rozsahu.

##### B.1.6.b.2 Pro řízení dopravy

Po dobu stavby, bude třeba zajistit dočasné prostory pro řízení dopravy zejména ve stanici Šternberk, kde je počítáno se zachováním částečného provozu trati dle návrhu stavebních postupů. S ohledem na současnou nutnost rekonstrukce VB Šternberk včetně částí určených k řízení provozu, je počítáno s přemístěním prostor dopravní kanceláře do střední části budovy, která bude v předstihu rekonstruována v rámci projektu „Rekonstrukce VB Šternberk“. Obsazení bude dočasné po dobu realizace olomouckého zhlaví a nových nástupišť a to do zimní technologické přestávky stavby v roce 2020 s překlenutím do jara 2021. Po zrealizování nového SZZ bude provoz v roce 2021 (Olomouc - Šternberk) řízen z nové dopravní kanceláře. Pro stanoviště vyhýbkářů je dále počítáno s dočasnými kontejnery, podle jednotlivých stavebních postupů a stanic.

#### B.1.6.c Způsob provedení demolice a místa skládek

##### Demolice



Pro přípravu výstavby se nepředpokládá nezbytná nutnost provedení demolic. Demolice budou prováděny v příslušných postupech, před zahájením stavebních prací tak, aby nebrzdily plynulý postup výstavby dle navržených stavebních postupů. Jednotlivé demolice jsou řešeny v příslušných stavebních objektech.

#### Hlavní staveništní skládka

Hlavní staveništní skládka (meziskládka) je navržena vpravo trati (po směru kilometráže), km 5,850 - 5,940, na pozemku parc.č.533/1 (vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu SŽDC s.o., k.ú. Mladějovice u Šternberka 696978, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha) v prostoru železniční zastávky Mladějovice.

- Velikost: 1365+3295 m<sup>2</sup>
- Úprava povrchu, zpevnění: Stávající zpevnění asfaltobetonem v míře 1365 m<sup>2</sup>, provizorní zpevnění pomocí štěrku nebo v kombinaci se silničními panely, předtím odstranění náletové zeleně, provedení skřívky ornice a její uskladnění při okraji plochy a zarovnání.
- Přístup: Ze silnice III/44421 a jízdu v ose koleje kolejovou nebo silniční stavební technikou.
- Účel: Výrobní a skladovací, předpokládaná staveništní skládka a recyklační základna.

#### B.1.6.d Likvidace porostů (přesazení, kácení, zužitkování)

Keřové porosty a stromy budou káceny v období vegetačního klidu – tj. od listopadu do března (včetně). Kácení řeší samostatná část dokumentace – B.3.5. Dendrologický průzkum a stavební objekty:

SO 90-34-01.1 Olomouc - Uničov, kácení zeleně a náhradní výsadba (část Olomouc - UNEX, přípojka TNS Uničov)	Zajištěno v rámci harmonogramu zhotovitelem stavby
SO 90-34-01.2 Olomouc - Uničov, kácení zeleně a náhradní výsadba (část UNEX - Uničov)	Zajištěno v rámci harmonogramu SŽDC OŘ Olomouc

#### B.1.6.e Likvidace škodlivých odpadů, řešit podle druhu odpadů

V rámci realizace stavby budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O) tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů musí postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se řídí ustanovením zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění.

Převážnou část odpadů, vznikajících realizací stavebního záměru, budou tvořit odpady patřící dle Katalogu odpadů stanoveného vyhláškou 381/2001 Sb. do skupiny č. 17 – Stavební a demoliční odpady. Zhotovitel bude muset při vlastní realizaci stavby zajistit zařazování skutečných odpadů podle druhů a kategorií v souladu s Katalogem odpadů.

Detailně řešeno v části B.3.2 Odpadové hospodářství.

#### B.1.6.f Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

V rámci částí dokumentace Zásady organizace výstavby (část F.1) a v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí jsou zpracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody, ochrany objektů a ochrany technické infrastruktury.

Zabezpečení ochranných pásem	Podmínky zabezpečení ochranných pásem dle vyjádření jejich správců/vlastníků jsou součástí dokladové části H.8 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí.
Zabezpečení chráněných objektů	V obvodu stavby se <u>nenachází</u> žádné chráněné objekty.
Zabezpečení ochrany porostů	Při rekonstrukci budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav

	v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
--	---

#### B.1.6.g Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras

V rámci technického řešení stavby byly vyhodnoceny potenciální kolize inženýrských sítí s technickým řešením stavby. Na základě podkladů od jednotlivých správců inženýrských sítí ve stavbou dotčeném území, byla určena a prověřena místa, kde dochází ke křížení stavby s těmito sítěmi. V případě že byla zjištěna kolize se stavbou, byla v rámci stavby navržena přeložka sítě dle příslušných stavebních objektů (kanalizace, vodovody, plynovody, veřejné osvětlení, atp.) nebo formou smluvního vztahu o zajištění přeložky sítě (ČEZ Distribuce a.s., CETIN – Česká telekomunikační infrastruktura a.s.).

Dále viz průvodní zpráva kapitola A.2.e.1.

#### B.1.6.h Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Stavba je realizována většinou v přijatelné vzdálenosti od obytných objektů.

V oblasti obytné zástavby bude nutné dodržovat dobu nočního klidu.

Dále je nutné během provádění stavebních prací v maximální možné míře eliminovat zvýšenou prašnost při provádění stavebních prací např. kropením.

Na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláště upozorňujeme na bezpečnost při demolici stávajících konstrukcí a při provádění stavebních prací v souběhu s veřejným provozem. Technologický postup prováděných prací musí obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat následující výběr právních předpisů:

Zákon č.309/2006 Sb. v platném znění, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovně právních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), zákon č.262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, zákon č.183/2006 Sb. v platném znění, zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), zákon č.251/2005 Sb., o inspekci práce, v platném znění, zákon č.500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, zákon č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, zákon č.458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích o změně některých zákonů (energetický zákon), zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, zákon č.22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, v platném znění, zákon č.133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění.

Dále nařízení vlády č.591/2006 Sb. v platném znění, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, nařízení vlády č.589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, nařízení vlády č.362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, nařízení vlády č.101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, nařízení vlády č.406/2004 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, nařízení vlády č.21/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky, nařízení vlády č.168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, nařízení vlády č.163/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, nařízení vlády č.28/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při práci

v lese a na pracovištích odborného charakteru, nařízení vlády č.375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedených signálů, v platném znění, nařízení vlády č.495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, nařízení vlády č.378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí, nařízení vlády č.361/2007 Sb. v platném znění, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Vyhlášku Ministerstva zdravotnictví č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, vyhlášku Ministerstva pro místní rozvoj č.499/2006 Sb. ve znění vyhlášky č.62/2013 Sb., o dokumentaci staveb, vyhlášku č.432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazení prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, vyhlášku Ministerstva vnitra č.246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci) ve znění vyhlášky č. 221/2014 Sb., vyhlášku Ministerstva vnitra č.87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, vyhlášku č.48/1982 Sb. v platném znění, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce č.21/1979 Sb. v platném znění, kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti.

Zákon č.61/1988 Sb. v platném znění, o hornické činnosti, výbušninách a státní báňské správě, vyhlášku Českého báňského úřadu č.26/1989 Sb. v platném znění, o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a bezpečnosti při provozu hornické činnosti a při činnosti prováděné hornickým způsobem na povrchu, vyhlášku Českého báňského úřadu č.22/1989 Sb. v platném znění, o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a bezpečnosti při provozu hornické činnosti a při dobývání nevyhrazených nerostů v podzemí.

Zákon č.266/1994 Sb. v platném znění, o drahách, vyhlášku ministerstva dopravy č.100/1995 Sb. v platném znění, kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizaci (Řád určených technických zařízení), vyhlášku Ministerstva dopravy č.101/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, vyhlášku Ministerstva dopravy č.173/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává dopravní řád drah, vyhlášku Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP), SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (platí na pozemku s právem hospodařit SŽDC s.o. a pro obvod dráhy provozované SŽDC), ČD Op 16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci – České dráhy a.s. (platí na pozemku ve vlastnictví ČD a.s.), SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, platný od 1.5.2014, SŽDC D 1 Dopravní a návětní předpis, SŽDC (ČD) D 2/81 Doprava speciálních vozidel podle typů, SŽDC D 3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, SŽDC D 5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace, SŽDC D 6 Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek ke grafikonu vlakové dopravy, SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt, SŽDC D 7 Předpis pro operativní řízení provozu, SŽDC D 7/2 Organizování výlukových činností, SŽDC D31 Mimořádné zásilky, SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení, SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení, SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, změna č. 3 platná od 1.4.2017, SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany

Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, směrnice SŽDC č. 100 pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy, směrnice SŽDC č. 103 Řešení ekologických škodných událostí, SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst, SŽDC E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek, SŽDC E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie, SŽDC E 4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie, SŽDC E 10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení, SŽDC E 11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách, Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

Staveniště musí být řádně ohraničeno a označeno výstražnými tabulkami (dle možností, pokud jde o liniovou stavbu). Na každém z pracovních úseků musí být k dispozici lékárnička. V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta formou první pomoci přímo na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího nebo na jiném snadno dostupném, ale kontrolovaném místě, lékárnička. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení. Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu, nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno. Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR). Pracovníci stavby musí projít poučením a proškolením o chování na stavbě a musí být seznámeni s umístěním pomůcek a s umístěním telefonních čísel první pomoci, apod.

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 (např. štětové stěny, hřebíkové stěny). 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.

Před zahájením stavby bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu okolních budov, zejména jejich průčelních stěn zvenku i zevnitř (z důvodu, aby byly jasně odděleny poruchy těchto objektů, které zde byly před zahájením prací a poruchy, které vznikly vlivem stavební činnosti, zejména zemních prací, toto bude provedeno pomocí fotodokumentace, zákresů, měření, zřízení terčů pro odhalení pohybu konstrukcí, popisů budov tj. počet podlaží, typ založení budovy, druh použitého zdiva či jiné svislé nosné konstrukce, apod., v případě, že majitel nebude chtít tyto údaje poskytnout, tak zajištění svědků). Fotodokumentace bude také průběžně pořizována při odkrývání základových konstrukcí a inženýrských sítí v místě stavby.

Dále před zahájením stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby vytýčeny, v průběhu stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby chráněny pomocí silničních panelů s podsypem cca 150 mm. Během realizace přeložek inženýrských sítí, resp. před jejich provedením, bude na místo samé vždy zhotovitelem přizván jejich příslušný správce.

Vzhledem k nutnosti oplocení stavby (dle možností) se nepředpokládá účast třetí osoby ani pohyb osob s omezenou schopností pohybu, provizorní úpravy z tohoto důvodu nebudou potřeba. Nepovolaným bude pohyb v prostoru staveniště zakázán.

Samotné práce vyžadují přechodné navýšení rezervovaného příkonu pro potřeby stavby dočasně umístěných v železničních stanicích. SŽE požaduje informace o příkonu prostředků stavby

s dostatečným předstihem, aby mohli u dodavatele elektrické energie zajistit přechodné navýšení rezervovaného příkonu po dobu stavby.

Svařování (zřizování bezstykové koleje) je třeba provádět pomocí minimálně dvou svařovacích souprav (z časových důvodů). Před, v době a po ukončení svařování musí být dodrženy podmínky stanovené Směrnicí SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Projekt předpokládá, že v během stavby budou původní kolejová pole průběžně demontována pro efektivnější využití ploch zařízení staveniště.

Ostrahu staveniště a zázemí stavby (sklady, kancelářské prostory, apod.) si zajistí dle svého uvážení zhotovitel.

#### Opatření ve fázi přípravy:

- ❑ Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- ❑ Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.

#### Opatření ve fázi realizace:

- ❑ Při zkrápění používaných komunikací, zařízení a staveniště, čištění stavebních mechanismů nebo nákladních automobilů a odvodnění staveniště, kdy nelze zajistit kvalitu a vyloučit znečištění odváděných vod, je nutno učinit taková opatření, aby nedošlo k znečištění a přímému odtékání vod do vodních toků a ploch s možným výskytem vodních, resp. na vodu vázaných živočichů.
- ❑ Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- ❑ Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22:00 – 06:00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.
- ❑ Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- ❑ Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- ❑ Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.
- ❑ Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny. V místech, kde bude staveništní doprava najíždět na veřejné komunikace z místa staveniště, budou umístěny čistící zóny pro vozidla stavby. Půjde o konstrukci ze silničních panelů tloušťky 22 cm



s podsypem 5-10 cm, kde bude probíhat opadávání nejhrubších nečistot z podvozku (bahno, kamenivo, ...) a vozidlo hrubě čištěno.

- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a zachytné vany.
- Z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
- Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.
- Zařízení staveniště bude situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
  - Zásahy do zeleně budou probíhat v termínu **od 01.10. do 28.02.** běžného roku.
  - Načasování stavebních prací bude tak, aby se minimalizoval zásah do obecně i závazně chráněných částí přírody.

#### Opatření ve fázi provozu:

□ Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC.

Zhotovitel musí před zahájením díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č.266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, změna č.1 platná od 1.9.2014.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování. Během bouracích prací objektů bude vybraným zhotovitelem zajištěna koordinace prací s vazbou na bezpečnost sousedních pozemků a objektů. Technologický postup bouracích prací bude upřesněn vybraným zhotovitelem s vazbou na jeho organizační zabezpečení, strojní a technologické vybavení.

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS SŽDC - JPO Přerov, Tovární 463, 750 02 Přerov, nepoplachové č. tel. 972 734 144, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce.

#### Technologie demoličních prací:

Odpojení demolovaného objektu od inženýrských sítí bude provedeno v souladu s požadavky jejich správců. Po prokazatelném odpojení objektu od inženýrských sítí bude přistoupeno k demolicí. Demoliční práce budou probíhat formou postupného rozebírání (bez použití trhacích prací). Před vlastní demolicí bude provedeno vyklizení nepotřebných věcí a budou demontovány vnitřní rozvody.

Vybouraná suť bude přemísťována přímo na vozidla popřípadě na meziskládku. Demolované konstrukce budou tříděny a separovány dle materiálového druhu a odváženy na skládku odpadu nebo k recyklaci. Suť vhodná k recyklaci bude oddělena.

Během bouracích prací objektů bude vybraným zhotovitelem zajištěna koordinace prací s vazbou na bezpečnost sousedních pozemků a objektů. Technologický postup bouracích prací bude upřesněn vybraným zhotovitelem s vazbou na jeho organizační zabezpečení, strojní a technologické vybavení.

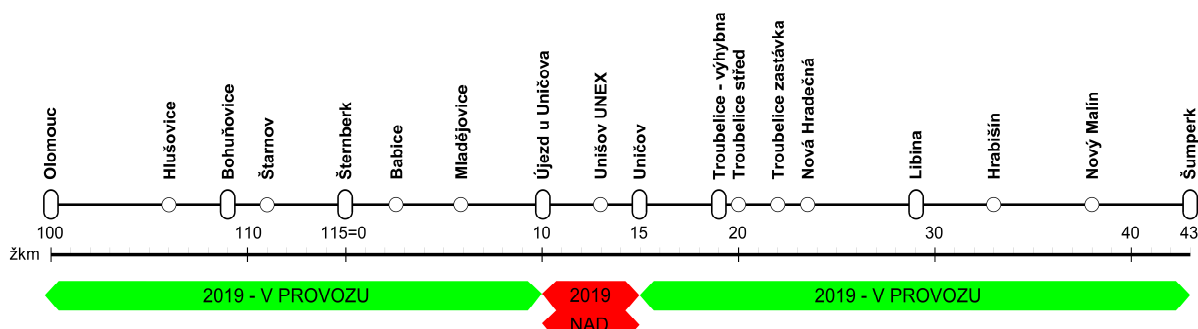
Po vybourání základových konstrukcí bude proveden zpětný násyp zeminy, hrubé terénní úpravy s výškovým navázáním na okolní terén, jemné terénní úpravy a případně osetí travním semenem.

Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).

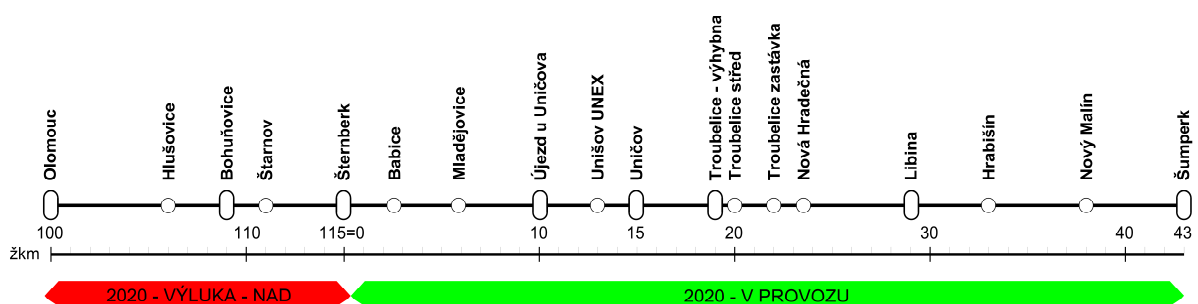
#### B.1.6.i Výluky dopravy a jiná omezení dopravy (žel. a silniční apod.)

##### B.1.6.i.1 Koncepce náhradní autobusové dopravy

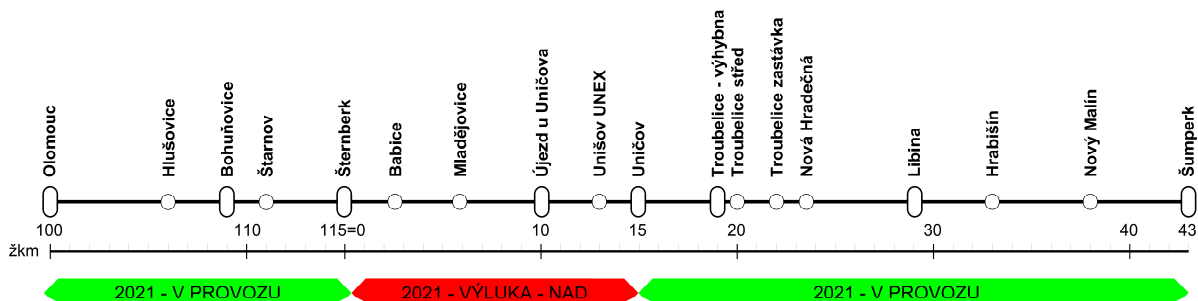
V přípravě stavebních prací v ŽST Uničov bude zavedena náhradní autobusová doprava v úseku Újezd u Uničova – Uničov. Provoz vlaků na úseku Olomouc – Újezd u Uničova bude bez omezení v provozu. Při souběhu stavebních prací v ŽST Uničov na obou zhlavích bude provoz vlaků mezi ŽST Újezd u Uničova – Troubelice vyloučen a na tomto traťovém úseku bude zavedena náhradní autobusová doprava.



Po dobu stavebních prací mezi ŽST Olomouc, Bohuňovice a Šternberk bude v těchto traťových úsecích doprava vlaků zastavena a vlaky budou na úseku Olomouc – Šternberk nahrazeny autobusy náhradní dopravy. Provoz vlaků v úseku Šternberk – Uničov bude bez omezení v provozu.



Po dobu stavebních prací mezi ŽST Šternberk, z. Uničov zastávka, Uničov bude v úseku Šternberk – Uničov provoz vlaků zastaven a bude zavedena náhradní autobusová doprava.



#### B.1.6.i.2 Harmonogram traťových výluk

Rok 2019 Stavební postup / Výluky	Od	Dny	Do
Výstavba TNS Šternberk (PD, výroba, HSV, PSV)	01.06.19	203	20.12.19
Výstavba TMP Olomouc (PD, výroba, HSV, PSV)	01.06.19	203	20.12.19
Výstavba TNS Uničov (PD, výroba, HSV, PSV)	01.08.19	142	20.12.19
Stavební postup č.0	01.06.19	63	02.08.19
Traťová kolej Olomouc-Bohuňovice na 24x16 hod (1. pracovní vlak)	10.06.19	24	03.07.19
ŽST Bohuňovice, celá stanice na 20x16 hod	14.06.19	20	03.07.19
Traťová kolej Bohuňovice-Šternberk na 20x16 hod (2. pracovní vlak)	10.06.19	20	29.06.19
ŽST Šternberk, kolej č.3 na 4x16 hod	22.06.19	4	25.06.19
ŽST Šternberk, kolej č.4 na 4x16 hod	26.06.19	4	29.06.19
Traťová kolej Šternberk-Újezd u Uničova na 30x16 hod (1. pracovní vlak)	04.07.19	30	02.08.19
ŽST Újezd u Uničova kolej č.1 na 3x16 hod	28.07.19	3	30.07.19
ŽST Újezd u Uničova kolej č.3 na 3x16 hod	31.07.19	3	02.08.19
Traťová kolej Újezd u Uničova-Uničov na 16x16 hod (2. pracovní vlak)	04.07.19	16	19.07.19
ŽST Uničov, kolej č.4 na 3x16 hod	14.07.19	3	16.07.19

ŽST Uničov, kolej č.5 na 3x16 hod	17.07.19	3	19.07.19
ŽST Uničov, koleje č.1, 3 na 2x2 hod pro pažení mezi kolejemi č.1, 3 v místě propustku v km 15,358.	20.07.19	2	21.07.19
Traťová kolej Uničov-Troubelice na 2x2 hod pro pažení v místě propustku v km 15,358	20.07.19	2	21.07.19
ŽST Uničov, koleje č.1, 4 na 2x2 hod pro pažení mezi kolejemi č.1, 4 v místě kabelovodu.	22.07.19	2	23.07.19
ŽST Šternberk, koleje č.1, 2 na 3x2 hod pro pažení mezi kolejemi č.1, 2 v místě kabelovodu.	20.07.19	3	22.07.19
Stavební postup č.1, část t.ú. Újezd u Uničova-Uničov	03.08.19	134	14.12.19
Traťová kolej v km 13,340-14,450 nepřetržitě (pro stavební práce 112 dnů do 22.11.2019)	03.08.19	134	14.12.19
Traťová kolej v km 13,050-13,340 nepřetržitě	03.08.19	20	22.08.19
Žel.vlečka UNEX a.s. Uničov	03.08.19	25	27.08.19
Stavební postup č.2, lichá k.s. ŽST Uničov	03.08.19	78	19.10.19
ŽST Uničov, koleje č.6, 4 na troubel.zhlaví nepřetržitě	03.08.19	2	04.08.19
ŽST Uničov, koleje č.2, 1, 3, 5, 7 nepřetržitě	04.08.19	77	19.10.19
ŽST Uničov, vlečka Carman	29.09.19	21	19.10.19
ŽST Uničov, olomoucké zhlaví nepřetržitě	29.09.19	21	19.10.19
Traťová kolej Uničov-Troubelice nepřetržitě (výhybky č.1X, 3X, most v km 15,358)	29.09.19	21	19.10.19
Stavební postup č.3, sudá k.s. ŽST Uničov	29.09.19	77	14.12.19
Aktivace zabezpečovacího zařízení, práce odborné komise, TBZ	24.11.19	21	14.12.19

Rok 2020 Stavební postup / výluky	Od	Dny	Do
Dokončení a zprovoznění TNS Šternberk (PSV, technologie)	06.01.20	573	31.07.21
Dokončení a zprovoznění TMP Olomouc (PSV, technologie)	06.01.20	573	31.07.21
Dokončení a zprovoznění TNS Uničov (PSV, technologie)	06.01.20	575	02.08.21
Stavební postup č.4, t.ú. Olomouc-Bohuňovice, sudá k.s. ŽST Šternberk	01.02.20	92	02.05.20
Kácení	01.02.20	29	29.02.20
Traťová kolej Olomouc-Bohuňovice nepřetržitě	01.03.20	63	02.05.20
ŽST Šternberk, sudá kolejová skupina	01.03.20	63	02.05.20
ŽST Olomouc, vlečka FARMAC Olomouc	01.04.20	7	07.04.20
Stavební postup č.5, t.ú. Olomouc-Šternberk včetně ŽST Bohuňovice, lichá k.s. ŽST Šternberk	03.05.20	224	12.12.20
Traťová kolej Olomouc-Šternberk nepřetržitě (pro stavební práce 203 dnů do 21.11.2020)	03.05.20	224	12.12.20
ŽST Bohuňovice, celá stanice	03.05.20	224	12.12.20
ŽST Šternberk, koleje č.4, 6 na olomouckém zhlaví nepřetržitě	03.05.20	224	12.12.20
ŽST Šternberk, kolej č.2 nepřetržitě	03.05.20	14	16.05.20
ŽST Šternberk, lichá kolejová skupina nepřetržitě	03.05.20	224	12.12.20
ŽST Šternberk, vlečka PVK Šternberk	03.05.20	14	16.05.20
Aktivace zabezpečovacího zařízení, práce odborné komise, TBZ	22.11.20	21	12.12.20
Technologická přestávka zimního období (předpoklad)	13.12.20	78	28.02.21

Rok 2021 Stavební postup / výluky	Od	Dny	Do
Stavební postup č.6, t.ú. Šternberk-Uničov	15.02.21	204	06.09.21
Traťová kolej Šternberk-Km 13,050 nepřetržitě (pro stavební práce 148 dnů do 12.07.2021) včetně dokončení a regulace TV	15.02.21	169	02.08.21
ŽST Šternberk, sudá kolejová skupina uničovské zhlaví nepřetržitě	15.02.21	189	22.08.21
ŽST Šternberk, lichá kolejová skupina uničovské zhlaví nepřetržitě	15.02.21	21	07.03.21

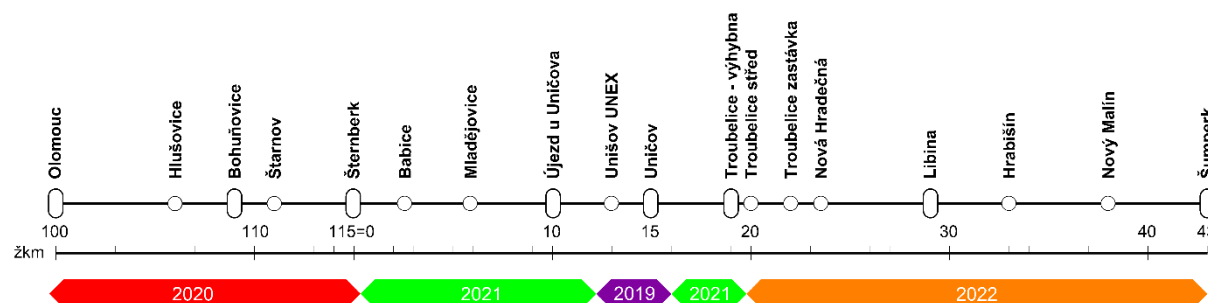
ŽST Šternberk, vlečka MALITAS Šternberk	15.02.21	-	-
ŽST Šternberk, vlečka VOP Šternberk	15.02.21	21	07.03.21
Trafové koleje Olomouc-Šternberk na 13x16 hod, dokončení a regulace TV	03.08.21	13	15.08.21
Trafové koleje Km 13,050-Uničov na 2x16 hod, dokončení a regulace TV	16.08.21	2	17.08.21
Aktivace zabezpečovacího zařízení, práce odborné komise, TBZ, DOZ, TBZ na zab. zař. Olomouc - Uničov	17.08.21	35	20.09.21

Rok 2022 Stavební postup / výluky	Od	Dny	Do
Stavební postup č.7, zprovoznění technolog.zařízení	06.09.21	238	01.05.22
Třetí SVÚ koleje Olomouc-Uničov	01.03.22	6	06.03.22
Trafové koleje Olomouc-Šternberk na 3x16 hod	01.03.22	3	03.03.22
Trafové koleje Šternberk-Uničov na 3x16 hod	04.03.22	3	06.03.22

### B.1.6.i.3 Koncepce stavebních postupů

Obsahem stavby je elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc (mimo). Je navržena kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně stavebních prací na mostních objektech a propustcích, přeřezání peronizace a technologie v železničních stanicích Bohuňovice, Šternberk, Újezd u Uničova a Uničov, v zastávkách Hlušovice, Štarnov, Babice, Mladějovice, Uničov zastávka, výstavbu nového trakčního vedení a s ním spojený návrh nových silnoproudých zařízení zajišťující napájení (TMP Olomouc, TNS Uničov, TNS Šternberk), a dále zajistí napájení pro zabezpečovací a sdělovacího zařízení a ostatní zařízení a technologie. Návrh harmonogramu stavby zohledňuje i další navazující stavby:

- 1) „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně)-Olomouc“
- 2) „Elektrizace a zkapacitnění trati Libina-Uničov“
- 3) „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk-Libina (mimo)“
- 4) „GSM-R Uničov – Šumperk“



Koncepce stavebních postupů je navržena s ohledem na maximální zachování provozu na železničních vlečkách, také byl respektován požadavek ČD Cargo, že nakládka dřeva bude vždy umožněna v ŽST Bohuňovice nebo v ŽST Šternberk. Realizace stavby „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně)-Olomouc“ je uvažována v období od června 2019 do září 2021 a je rozvržena do následujících let a stavebních postupů.

#### Práce v roce 2019:

Stavební postup č.0 v trvání 63 dnů v období 06-08/2019 představuje přípravné práce, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, provedení potřebných přeložek inženýrských sítí (mimo kolejiště nebo pomocí protlaku), provedení ochrany stávajících kabelů proti poškození, práce na realizační a dílenské dokumentaci, práce na podpěrách trakčního vedení (převážně v traťových úsecích), demolice, stavební úpravy ve výpravních budovách a zahájení prací na silnoproudých zařízeních spojených s napájením trakčního vedení (TNS Šternberk, TMP Olomouc, TNS Uničov, rozvodny, trafostanice). Práce na trakčních podpěrách proběhnou dle požadavku koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje v



šestnáctihodinových opakovaných výlukách. Výstavba podpěr trakčního vedení, za použití stávající koleje kolejovou technikou, budou probíhat v úseku Olomouc-Šternberk a následně v úseku Šternberk-Uničov, vždy pomocí dvou pracovních vlaků na úsek.

Stavební postup č.1 je určen pro práce v úseku km 13,050-ŽST Uničov, kde se nachází časově náročný mostní objekt v km 14,203. Je navržen v délce trvání 134 dnů v období 08-12/2019. Přednostně bude položena nová výhybka č.13, část traťové koleje směrem na ŽST Uničov do km 13,340 a proběhnou práce na železničním přejezdu v km 13,187 (P4220). To pro zprovoznění vlečky UNEX a.s. Uničov, tato vyloučena na 25 dnů.

V souběhu se stavebním postupem č.1 jsou navrženy stavební postupy č.2 a č.3.

Stavební postup č.2 v trvání 78 dnů je určen pro práce v liché kolejové skupině ŽST Uničov. Jako první bude provizorně propojena výhybka č.3 do kolejí č.4 a 6 pomocí kolejových polí. Následně budou položeny nové koleje č.1, 3, 5, zřízeno nové oboustranné nástupiště v délce 110 m, apod. Pro zajištění obsluhy železniční vlečky Carman budou společně v závěru položeny nové výhybky č.12X, 11X, 8X s pracemi na části traťové koleje v úseku od výhybky č.12 po km 14,450. Dále proběhnou práce na železničním přejezdu v km 14,675 (P4221).

Stavební postup č.3 je navržen pro práce v sudé kolejové skupině ŽST Uničov. Budou položeny nové koleje č.2, 4, 4a, 10, zřízeno nové nástupiště u koleje č.4a v délce 110 m. Tento stavební postup je navržen na 77 dnů, částečně v souběhu se stavebním postupem č.2.

#### Práce v roce 2020:

Ve stavebním postupu č.4 v období 03-05/2020 jsou uvažovány práce v úseku km Olomouc-Bohuňovice (mimo) a v sudé kolejové skupině ŽST Šternberk. V úseku Olomouc-Bohuňovice jsou navrženy časově velmi náročné zemní práce. V zastávce Hlušovice bude odstraněno stávající a zřízeno nové nástupiště v délce 90 m, v ŽST Šternberk budou položeny nové koleje č.2, 4, 6 bez zásahu do ostatních výhybek, zřízena dvě provizorní nástupiště, atd. Tento stavební postup je předpokládán v trvání 63 dnů. Uničovské zhlaví ŽST Šternberk prozatím nedotčeno, nové koleje provizorně propojeny v km cca 115,930.

Stavební postup č.5 v trvání 224 dnů v období 05-12/2020 je určen pro pokračující práce v úseku km Olomouc-Bohuňovice (mimo), dále v ŽST Bohuňovice, v úseku Bohuňovice-Šternberk a v liché kolejové skupině ŽST Šternberk. V ŽST Bohuňovice budou položeny nové koleje č.1, 3, 3a, 5, zřízena dvě nová nástupiště v délkách 110 m, zřízena nová zpevněná plocha, apod., v zastávce Šternov bude odstraněno stávající a zřízeno nové nástupiště v délce 90 m. Z důvodu minimalizace výluky železniční vlečky PVK Šternberk budou začátkem výluky sudé kolejové skupiny položeny a zprovozněny nové výhybky č.12X, 13X s jejich napojením na kolej č.2, Uničovské zhlaví ŽST Šternberk prozatím nedotčeno, nové koleje provizorně propojeny v km cca 115,960.

#### Práce v roce 2021:

Stavební postup č.6 představuje práce v úseku ŽST Šternberk (mimo)-km 13,340 a v ŽST Šternberk na uničovském zhlaví. V době jeho trvání 204 dnů v období 03-09/2021 budou v zastávkách Babice, Mladějovice a Uničov odstraněna stávající a zřízena nová nástupiště v délce 90 m, v ŽST Újezd u Uničova budou položeny nové koleje č.1 a 3 a zřízena dvě nová nástupiště v délce 110 m. Z důvodu minimalizace výluky železniční vlečky VOP Šternberk položeny a zprovozněny nové výhybky č.1X, 2X, 4X, 6X a část koleje č.5a. Součástí prací tohoto stavebního postupu je dokončení a regulace v celém úseku Olomouc-Uničov, tyto práce v úseku Šternberk-km 13,050 proběhnou v rámci nepřetržité výluky, v úsecích Olomouc-Šternberk a km 13,340-Uničov jsou navrženy opakované výluky 16 hodin.

#### Práce v roce 2022:

Stavební postup č.7. Je uvažován v období 09/2021-09/2022. V tomto stavebním postupu bude vybudováno ETCS v úseku Uničov – Olomouc, dále bude provedena třetí směrová a výšková úprava koleje včetně odpojení, připojení a přezkoušení technologických zařízení (EOV, zabezpečovací zařízení, ukolejnění, apod.), odstranění a zpětné zprovoznění přejezdových konstrukcí včetně přechodných úprav provozu.

Tento stavební postup bude realizován až po dokončení navazující stavby Šumperk – Uničov, až po přezkoušení a zapnutí ŽST Troubelice a ŽST Libina a po zprovoznění celé DOZ Šumperk – Olomouc.

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v části F. této dokumentace. Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, Odborem operativního řízení a výluk (O11).

#### B.1.6.i.4 Omezení silniční dopravy

<b>Železniční přejezd v km 102,539 (P4199, ev.č.448-014),</b>	<p>Železniční přejezd v km 102,539 (P4199, ev.č.448-014), představuje úrovně křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a <b>silnice II/448 (ulice U Podjezdu)</b> v Olomouci. Vzhledem ke značnému zatížení této komunikace (doprava od silnice I/46, linky veřejné hromadné dopravy) je navržena úplná i částečná uzavírka silnice II/448 v jeho místě. Práce budou probíhat postupně po polovinách (částech).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Pro individuální dopravu</u> je navržena úplná uzavírka a objízdna trasa od uzavřeného železničního přejezdu a od křižovatky silnice II/448 (ulice U Podjezdu) a místní komunikace (ulice Jeremenkova) ulicemi Jeremenkova, Kosmonautů a přes okružní křižovatku v blízkosti KÚ na silnici I/35 (ulice Tovární), dále po I/35 na křižovatku silnic I/35 (ulice Tovární, Lipenská), I/46 (ulice Hodolanská), I/55 (ulice Rolsberská) a po silnici I/46 (ulicemi Hodolanská, Divišova, Pavlovická) k místu uzavřeného železničního přejezdu. Tato objízdna trasa v platnosti i v opačném směru.</li><li>• <u>Pro vozidla IZS a linky veřejné hromadné dopravy</u> je navržena částečná uzavírka, práce budou probíhat postupně po polovinách (resp. částech), vybraná silniční doprava bude vedena vždy volnou polovinou vozovky (ve stávajícím stavu, zprovozněnou provizorně nebo v již novém stavu) a řízena kyvadlově pomocí SSZ nebo dopravními značkami P7 a P8. Šířka jízdního pruhu bude dle možností 3,0 m, minimálně však 2,75 m.</li><li>• <u>Pěším</u> bude umožněn průchod umožněn po provizorní konstrukci o šířce 1,2 m (například dřevěná lávka, apod.).</li><li>• Dané omezení je předpokládáno v trvání 2x4 dny v období 03-06/2020.</li></ul>
<b>Železniční přejezd v km 102,828 (P4200),</b>	<p>Železniční přejezd v km 102,828 (P4200), představuje úrovně křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a místní komunikace (ulice Sladovní) v Olomouci. <u>V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě.</u> Objízdna trasa je uvažována pomocí pomocné vozovky (silniční panely s podsypem) mimo železniční přejezd po pozemku parc.č.114/4 (vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu SŽDC s.o., k.ú. Pavlovičky [710938], LV č.10, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha). Související práce na nových inženýrských sítích budou probíhat v ulici Sladovní. Tato bude úplně uzavřena. Omezení si vyžádá objízdnu trasu od místa uzavírky po ulici Sladovní na křižovatku se silnicí I/46, po I/46 směrem na Šternberk, následně (po cca 1,57 km) na místní komunikaci k parní vodárně, po této přes železniční přejezd P4202 (<u>nutná koordinace prací</u>). Dané omezení je předpokládáno v trvání 45 dnů v období 04-06/2020.</p>
<b>Železniční přejezd v km 103,854 (P4201),</b>	<p>Železniční přejezd v km 103,854 (P4201), představuje úrovně křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a účelové komunikace (polní cesta). V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. <i>Objízdna trasa je uvažována pomocí pomocné vozovky (silniční panely s podsypem) mimo železniční přejezd po pozemku parc.č.1728/2 (vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu SŽDC s.o., k.ú. Chválkovice [710911], LV č.236, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha).</i> Vzhledem ke skutečnosti, že jde o místo, kde se dochází k výměně násypového tělesa, <u>budou práce probíhat postupně.</u> Pomocná vozovka bude zřízena nejprve na odtěženém místě, následně na místě s novým násypovým tělesem. Dané omezení je předpokládáno v trvání 10 dnů v období 03-06/2020.</p>

<b>Železniční přejezd v km 104,324 (P4202),</b>	Železniční přejezd v km 104,324 (P4202), představuje úrovnňové křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a místní komunikace (spojnice olomouckých městských částí Chválkovice a Černovír kolem parní vodárny). V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě a přechodné úpravy provozu. <u>Pro silniční dopravu</u> je uvažována objízdná trasa od místa uzavírky na silnici I/46 (ulice Chválkovická, Pavlovická), po této na křižovatku silnic I/46 a II/446 (ulice U Podjezdu, Pasteurova), dále na křižovatku silnic II/446 a III/4464, po silnici III/4464 (ulice Sokolovská, Jablonského, Frajtovo náměstí), dále do městské části Černovír po ulicích Peřinova, Černovířská, Slušovická přes „Černovířský nadjezd“ nad koridorovou tratí Olomouc-Červenka. <u>Pro cyklisty</u> bude v místě vybudována provizorní dřevěná lávka šířky 1,5 m a délky 65 m umožňující průchod. Bude opatřena dvěma dopravními značkami C14a. Dané omezení je předpokládáno v trvání 14 dnů v období 03-06/2020.
<b>Most v km 106,262 (silniční podjezd ev.č.44610-1 v Hlušovicích),</b>	Most v km 106,262 (silniční podjezd ev.č.44610-1 v Hlušovicích), tento představuje mimoúrovňové železniční trati v úseku Olomouc-Šternberk a silnice III/44610. Přechodné úpravy provozu na předmětné silnici v místě mostního objektu jsou navrženy následující. V době provádění demoličních a zemních prací je navržena úplná uzavírka s objízdou trasou ze silnice I/46 po silnici III/44311 silničním podjezdem ev.č.44311-1 do Hlušovic (tento musí být v provozu, <u>nutná koordinace</u> ) v trvání 14 dnů. Následně bude v místě vybudována pomocná vozovka (podsyp, silniční panely) a po dobu 56 dnů bude doprava vedena po této pomocné vozovce v jednom jízdním pruhu a organizována bude kyvadlově pomocí světelného signalizačního zařízení nebo pomocí dopravních značek P7, P8. V této době budou prováděny práce na mostním objektu ev.č.44311-1. Dané omezení je předpokládáno v trvání 70 dnů v období 04-06/2020.
<b>Most v km 106,462 (silniční podjezd ev.č.44311-1 v Hlušovicích),</b>	Most v km 106,462 (silniční podjezd ev.č.44311-1 v Hlušovicích), tento představuje mimoúrovňové železniční trati v úseku Olomouc-Šternberk a silnice III/44311. Práce na mostním objektu si vyžádají úplnou uzavírku silnice III/44311 v jeho místě. Objízdná trasa je navržena ze silnice I/46 po silnici III/44610 silničním podjezdem ev.č.44610-1 do Hlušovic (tento musí být v provozu, <u>nutná koordinace</u> ). Dané omezení je předpokládáno v trvání 70 dnů v období 04-06/2020.
<b>Železniční přejezd v km 108,462 (P4203), v Bohuňovicích</b>	Železniční přejezd v km 108,462 (P4203), představuje úrovnňové křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a silnice III/4469a (ulice Trusovická) v Bohuňovicích. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je uvažována od uzavřeného železničního přejezdu po silnici III/4469a (ulice Trusovická, Za Pilou) na křižovatku silnic III/4469a a III/44610, po silnici III/44610 (ulice 6.května, Loděnická) přes železniční přejezd ev.č.44610-5 (P4204) na křižovatku silnic III/44610 a III/4469a a po silnici III/4469a (ulice Trusovická) zpět k místu uzavírky (železniční přejezd P4204 v ulici 6.května musí být v provozu, <u>nutná koordinace</u> ). Dané omezení je předpokládáno v trvání 7 dnů v období 03-06/2020.
<b>Most v km 108,512 v Bohuňovicích</b>	Most v km 108,512 představuje mimoúrovňové křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk, Trudovického potoka a cyklotrasy číslo 6029 a 6104. Během provádění stavebních prací nebude možné cyklostezku pod mostem užívat. Objízdná trasa pro cyklisty je navržena v Bohuňovicích ulicí Na Zahrádkách a po silnici III/44610 (ul. Loděnická) přes železniční přejezd P4204 ev.č.44610-5 ( <u>nutná koordinace</u> ). Toto omezení je předpokládáno v trvání 120 dnů v období 03-06/2020.
<b>Most v km 108,591 v Bohuňovicích</b>	Most v km 108,591, představuje mimoúrovňové křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a účelové komunikace (spojnice ulic Na Zahrádkách a Lhotka) v Bohuňovicích. Práce na mostním objektu (nová nosná konstrukce) si vyžádají úplnou uzavírku předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od předmětného mostu ulicí Na Zahrádkách, dále spojnici přes Trusovický potok na silnici III/4469a (ulice Trusovická), po silnici III/4469a přes přejezd P4203 na křižovatku silnic III/4469a a III/44610, po silnici III/44610 (ulice Loděnická) na křižovatku s ulicí Lhotka

	a po ulici Lhotka k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 42 dnů v období 04-06/2020.</u>
<b>Most v km 108,991</b> v Bohuňovicích	Most v km 108,991, představuje mimoúrovňové křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a účelové komunikace, cyklotrasy číslo 6104. Během provádění stavebních prací nebude možné cyklostezku pod mostem užívat. Objízdná trasa pro cyklisty je navržena v Bohuňovicích ulicí Na Zahrádkách a po silnici III/44610 (ul. Loděnická) přes železniční přejezd P4204 ev.č.44610-5 ( <u>nutná koordinace</u> ). Toto omezení je předpokládáno <u>v trvání 120 dnů v období 03-06/2020.</u>
<b>Železniční přejezd v km 109,085 (P4204)</b> v Bohuňovicích	Železniční přejezd v km 109,085 (P4204), představuje úrovnňové křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a silnice III/44610 (ulice 6.května) v Bohuňovicích. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je uvažována od uzavřeného železničního přejezdu po silnici III/44610 (6.května) na křižovatku silnic III/44610 a III/4469a, po silnici III/4469a (ulice Za Pilou, Trusovická) přes železniční přejezd ev.č.4469a-2 (P4203) na křižovatku silnic III/4469a a III/44610 a po silnici III/44610 (ulice Loděnická) zpět k místu uzavírky (železniční přejezd P4203 v ulici Trusovická musí být v provozu, <u>nutná koordinace</u> ). Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 7 dnů v období 03-06/2020.</u>
<b>Železniční přejezd v km 109,886 (P4205)</b> v Bohuňovicích	Železniční přejezd v km 109,886 (P4205), představuje úrovnňové křížení trati v úseku Olomouc-Šternberk a místní komunikace k zemědělskému družstvu v Bohuňovicích. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je uvažována od uzavřeného železničního přejezdu po místních komunikacích na pozemcích parc.č.160/5 (vlastnické právo obec Bohuňovice, 6. května 109, 78314 Bohuňovice, k.ú.Moravská Loděnice, LV č.10001, způsob jímá plocha, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.463 (vlastnické právo obec Bohuňovice, 6. května 109, 78314 Bohuňovice, k.ú. Moravská Loděnice, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.531 (vlastnické právo obec Bohuňovice, 6. května 109, 78314 Bohuňovice, k.ú. Moravská Loděnice, LV č.10001, způsob využití nepločná půda, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.462 (vlastnické právo obec Bohuňovice, 6. května 109, 78314 Bohuňovice, k.ú. Moravská Loděnice, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), dále po silnici III/44610 přes železniční přejezd P4204 ev.č.44610-5 ( <u>nutná koordinace</u> ) a po místní komunikaci parc.č.413/1 (vlastnické právo obec Bohuňovice, 6. května 109, 78314 Bohuňovice, k.ú. Bohuňovice, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha). Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 10 dnů v období 05-10/2020.</u>
<b>Most v km 111,696</b> ve Štarnově	Most v km 111,696 (silniční podjezd ev.č.4469-2 ve Štarnově), představuje mimoúrovňové železniční trati v úseku Olomouc-Šternberk a silnice III/4469. Práce na mostním objektu si vyžádají úplnou uzavírku silnice III/4469 v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po silnici III/4469 do Hlušovic na křižovatku silnic III/4469 a III/4468, po silnici III/4468 přes silniční nadjezd nad tratí ev.č.4468-1 na křižovatku silnic III/4468 a I/46, po silnici I/46 ve směru na Olomouc po křižovatku se silnicí III/44610, po silnici III/44610 do Bohuňovic na křižovatku silnic III/44610 a III/4469 a po silnici III/4469 k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 70 dnů v období 04-06/2020.</u>
<b>Most v km 112,274</b> ve Štarnově	Most v km 112,274, představuje mimoúrovňové železniční trati v úseku Olomouc-Šternberk a účelové komunikace ve Štarnově. Práce na mostním objektu si vyžádají úplnou uzavírku předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po místní komunikaci na pozemku parc.č.1035 (vlastnické právo obec Štarnov, č. p. 131, 78314 Štarnov, katastrální území Štarnov, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), dále po silnici III/4469 směrem na úrovnňovou křižovatku se silnicí III/4468, po silnici III/4468 přes silniční nadjezd ev.č.4468-1 a za silničním nadjezdem vpravo na účelovou komunikaci na pozemcích parc.č.1042 (vlastnické právo obec Štarnov, č. p. 131, 78314 Štarnov, katastrální území Štarnov, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh



	pozemku ostatní plocha), parc.č.1067/2 (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, katastrální území Šternov, LV č.124, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha). Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 70 dnů v období 04-06/2020.</u>
<b>Železniční přejezd v km 115,490 (P4207) ve Šternberku</b>	Železniční přejezd v km 115,490 (P4207), představuje úrovnňové křížení dvou kolejí a místní komunikace (ulice Lhotská) ve Šternberku. Vzhledem ke značnému zatížení předmětné komunikace těžkou nákladní dopravou a nemožné objízdné trase (na konci ulice Lhotská silniční nadjezd přes řeku Sítku opatřený dopravní značkou B13 s hodnotou 3,5 t), je navrženo práce provádět postupně po polovinách (částech), případně s využitím pomocné vozovky (silniční panely, podsyp) na pozemcích parc.č.126/4 (vlastnické právo České dráhy a.s., k.ú. Lhota u Šternberka 763578, LV č.15, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.3173 (vlastnické právo České dráhy a.s., k.ú. Šternberk 763527, LV č.179, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha). Stávající silniční doprava bude vedena vždy volnou polovinou vozovky (ve stávajícím, provizorně zprovozněném nebo v již novém stavu) nebo po pomocné vozovce a organizována kyvadlově světelným signalizačním zařízením nebo pomocí dopravních značek P7, P8 (přednost vozidel od silnice II/444). Tyto uzavírky jsou předpokládány <u>v období 03-08/2020 v trvání 8x2 dny.</u> Projektant navrhuje práce provádět v čase víkendu.
<b>Železniční přejezd v km 116,142 (P4208) ve Šternberku</b>	Železniční přejezd v km 116,142 (P4208), představuje úrovnňové křížení koleje a místní komunikace (ulice Pískoviště) ve Šternberku. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po účelové komunikaci v prostoru železniční stanice Šternberk po pozemku parc.č.2350/1 (vlastnické právo České dráhy a.s., k.ú. Šternberk 763527, LV č.179, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha), dále ulicí Lhotskou přes železniční přejezd P4207, po silnici II/444 (ulice Věžní), ulicí Nádražní k místu uzavírky. Toto omezení je <u>předpokládáno v období 03-08/2021 v trvání 60 dnů (práce i na opěře mostu v km 116,163 (nad řekou Sítkou). Nutná koordinace s pracemi na železničním přejezdu P4207.</u> Na pozemku parc.č.2350/1 v prostoru nákladíště bude zřízena provizorní zpevněná komunikace, která umožní jízdu odpovídajícím vozidlům (tahače a podvaly s výrobky společnosti Keestrack, apod.).
<b>Železniční přejezd v km 2,362 (P4212) v Babicích</b>	Železniční přejezd v km 2,362 (P4212), představuje úrovnňové křížení traťového úseku Šternberk-Uničov a místní komunikace (spojnice silnice III/4451 a obce Babice). V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po místní komunikaci přes obec Babice na křižovatku se silnicí III/44424, po této přes železniční přejezd ev.č.44424-1 (P4213) na křižovatku silnic III/44424 a III/4451 a po silnici III/4451 a místní komunikaci k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 7 dnů v období 03-08/2021. Nutná koordinace s pracemi na železničním přejezdu P4213.</u>
<b>Železniční přejezd v km 3,244 (P4213, ev.č.44424-1) v Babicích</b>	Železniční přejezd v km 3,244 (P4213, ev.č.44424-1), představuje úrovnňové křížení traťového úseku Šternberk-Uničov a silnice III/44424. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po silnici III/44424 přes obec Babice na křižovatku silnic III/44424 a II/444, po silnici II/444 směrem na Uničov na křižovatku silnic II/444 a III/44421 v Mladějovicích, po silnici III/44421 přes železniční přejezd P4214 na křižovatku silnic III/44421 a III/4451, po silnici III/4451 na křižovatku silnic III/4451 a III/44424 a po silnici III/44424 k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 4x2 dny v období 03-08/2021 (vždy ve víkendové dopravní přestávce společnosti Arriva Morava a.s.). Nutná koordinace s pracemi na železničním přejezdu P4212.</u>
<b>Železniční přejezd v km</b>	Železniční přejezd v km 5,842 (P4214), představuje úrovnňové křížení traťového úseku Šternberk-Uničov a silnice III/44421 v blízkosti železniční zastávky Mladějovice.



<b>5,842 (P4214)</b> v Mladějovicích	V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po silnici III/44421 na křižovatku silnic III/44421 a II/444 v Mladějovicích, odtud po silnici II/444 směrem na Šternberk na křižovatku silnic II/444 a III/44424 v obci Babice u Šternberka, dále po silnici III/44424 přes železniční přejezd P4213 (ev.č.44424-1) na křižovatku silnic III/44421 a III/4451, po silnici III/4451 na křižovatku silnic III/4451 a III/44421 v obci Komárov u Mladějovic a po silnici III/44421 k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 4x2 dny v období 03-08/2021</u> (vždy ve víkendové dopravní přestávce společnosti Arriva Morava a.s.). <u>Nutná koordinace s pracemi na železničním přejezdu P4213.</u>
<b>Železniční přejezd v km 8,650 (P4215)</b> v Újezdu u Uničova	Železniční přejezd v km 8,650 (P4215), představuje úrovně křížení traťové koleje Šternberk-Uničov a místní komunikace (spojnice části obce Újezd zvané Rybníček a silnice III/44417). V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po místní komunikaci a silnici III/44420 na křižovatku se silnicí II/444, po silnici II/444 směrem na Uničov na křižovatku silnic II/444 a III/44419, po silnici III/44419 přes železniční přejezd P4216 do místní části Haukovice a odtud po místních a účelových komunikacích k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 7 dnů v období 03-08/2021</u> . <u>Nutná koordinace s pracemi na železničním přejezdu P4216.</u>
<b>Železniční přejezd v km 9,852 (P4216, ev.č.44419-1)</b> v Újezdu u Uničova	Železniční přejezd v km 9,852 (P4216, ev.č.44419-1), představuje úrovně křížení dvou kolejí ŽST Újezd u Uničova a silnice III/44419. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po silnici III/44419 na křižovatku silnic III/44419 a II/444 v Újezdu, po silnici II/444 směrem na Uničov na křižovatku silnic II/444 a III/44417, po silnici III/44417 přes železniční přejezd P4219 na křižovatku silnic III/44417 a III/44419 a po silnici III/44419 k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 4x2 dny v období 03-08/2021</u> (vždy ve víkendové dopravní přestávce společnosti Arriva Morava a.s.). <u>Nutná koordinace s pracemi na železničním přejezdu P4215 a P4219.</u>
<b>Železniční přejezd v km 10,760 (P4218)</b> v Újezdu u Uničova	<b>Železniční přejezd v km 10,760 (P4218)</b> , představuje úrovně křížení koleje v úseku Újezd u Uničova-Uničov a místní komunikace. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je uvažována pomocí pomocné vozovky (silniční panely s podsypem) mimo železniční přejezd. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 7 dnů v období 03-06/2021</u> .
<b>Železniční přejezd v km 11,791 (P4219, ev.č.44417-1)</b> u UNEXu	Železniční přejezd v km 11,791 (P4219, ev.č.44417-1), představuje úrovně křížení traťové koleje Újezd u Uničova-Uničov a silnice III/44417. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po silnici III/44417 na křižovatku silnic III/44417 a II/444, po silnici II/444 na křižovatku silnic II/444 a III/44419 v Újezdu, po silnici III/44419 přes železniční přejezd P4216 a Haukovice na křižovatku silnic III/44419 a III/44417 a po silnici III/44417 k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 7 dnů v období 03-06/2021</u> . <u>Nutná koordinace s pracemi na železničním přejezdu P4216.</u>
<b>Železniční přejezd v km 13,187 (P4220), do UNEXu</b>	Železniční přejezd v km 13,187 (P4220), představuje úrovně křížení koleje v úseku výhybka č.S1 (vlečka UNEX a.s. Uničov)-Uničov a místní komunikace (spojnice silnice III/44416 a vjezdu do společnosti UNEX a.s.). V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka. Vzhledem k zatížení této komunikace dopravou zaměstnanců a nákladní dopravou společnosti UNEX a.s. a nemožné objížděné trase po stávajících komunikacích, je navržena objízdná trasa nově zřízená (pomocná vozovka ze silničních panelů s podsypem) v těsné blízkosti železničního přejezdu P4220 po pozemcích parc.č.319/1 (vlastnické právo město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov, k.ú. Brníčko 774596, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.319/2 (vlastnické

	<p>právo město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov, k.ú. Brníčko 774596, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.289 (vlastnické právo město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov, k.ú. Brníčko 774596, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.371/5 (vlastnické právo UNEX a.s., Brníčko 1032, 78391 Uničov, k.ú. Dolní Sukolom 630225, LV č.4, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha). Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 7 dnů v období 03-06/2021</u>. <u>Předmětná pomocná vozovka je společností UNEX a.s. požadována o dvou jízdních pružích. Připomínáme, že v době stavebních prací na železničním přejezdu bude trať v nepřetržité výluce.</u></p>
<b>Most v km 13,352</b> (silniční podjezd ev.č.44416-1)	<p>Most v km 13,352 (silniční podjezd ev.č.44416-1), představuje mimoúrovňové křížení koleje v úseku výhybka č.S1 (vlečka UNEX a.s. Uničov)-Uničov a silnice III/44416. V souvislosti s pracemi na tomto silničním podjezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa je navržena od místa uzavírky po silnici III/44416 na křižovatku silnic III/44416 a II/444, odtud po silnici II/444 směrem na Uničov na křižovatku silnic II/444 a II/446 v Uničově, z této po silnici II/446 směrem na Šumvald na křižovatku silnic II/446 a II/449 a po II/449 na křižovatku silnic II/449 a III/44416 v obci Dolní Sukolom a po III/44416 k místu uzavírky. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 4x2 dny v období 08-11/2020</u> (vždy ve víkendové dopravní přestávce společnosti Arriva Morava a.s.).</p>
<b>Most v km 14,101</b> v Uničově	<p>Most v km 14,101, představuje mimoúrovňové křížení koleje v úseku výhybka č.S1 (vlečka UNEX a.s. Uničov)-Uničov a místní komunikace. V souvislosti s pracemi na tomto silničním podjezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Objízdná trasa k zahrádkářské kolonii je navržena od místa uzavírky po místní komunikaci (ulice Sadová) na křižovatku se silnicí II/444, po silnici II/444 na křižovatku se silnicí III/44416 v Brníčku, po silnici III/44416 směrem na Dolní Sukolom podjezdem pod trať ev.č.44416-1 (nutná koordinace), cca 750 m za tímto silničním podjezdem doleva na účelovou komunikaci po pozemcích parc.č.417 (vlastnické právo Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov, katastrální území Dolní Sukolom, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.235/3 (katastrální území Dolní Sukolom, druh pozemku trvalý travní porost – fyzicky vyježděná polní cesta), parc.č.511/1 (vlastnické právo Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov, katastrální území Uničov, LV č.10001, druh pozemku trvalý travní porost – fyzicky vyježděná zpevněná polní cesta). Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 90 dnů v období 08-12/2019</u>.</p>
<b>Most v km 14,203</b> v Uničově	<p>Železniční most v km 14,203, představuje mimoúrovňové křížení koleje v úseku výhybka č.S1 (vlečka UNEX a.s. Uničov)-Uničov a místní komunikace, řeky Oskavy a účelové komunikace. V souvislosti s pracemi na tomto silničním podjezdu je navržena úplná uzavírka předmětných komunikací v jeho místě. Jsou navrženy dvě objízdné trasy:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Objízdná trasa komunikace na levém břehu řeky Oskavy k zahrádkářské kolonii je navržena od místa uzavírky po místní komunikaci (ulice Sadová) na křižovatku se silnicí II/444, po silnici II/444 na křižovatku se silnicí III/44416 v Brníčku, po silnici III/44416 směrem na Dolní Sukolom podjezdem pod trať ev.č.44416-1 (nutná koordinace), cca 750 m za tímto silničním podjezdem doleva na účelovou komunikaci po pozemcích parc.č.417 (vlastnické právo Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov, katastrální území Dolní Sukolom, LV č.10001, způsob využití ostatní komunikace, druh pozemku ostatní plocha), parc.č.235/3 (katastrální území Dolní Sukolom, druh pozemku trvalý travní porost – fyzicky vyježděná polní cesta), parc.č.511/1 (vlastnické právo Město Uničov, Masarykovo nám. 1, 78391 Uničov, katastrální území Uničov, LV č.10001, druh pozemku trvalý travní porost – fyzicky vyježděná zpevněná polní cesta).</li><li>2) Objízdná trasa komunikace na pravém břehu řeky Oskavy k zahrádkářské kolonii je navržena od místa uzavírky po místní komunikaci (ulice Sadová) na křižovatku se silnicí II/444, po silnici II/444 do centra města Uničova na okružní křižovatku silnic II/444, II/446, po silnici II/446 (ulice Šumperská) přes železniční přejezd ev.č.446-010</li></ol>

	(P4221) na křižovatku silnic II/446 a II/449, po silnici II/449 (ulice Sadová) kolem koupaliště a po cca 470 m vpravo na místní komunikaci (také ulice Sadová). Zde dopravní značka B13 s hodnotou „2 t“. Dané omezení je předpokládáno <u>v trvání 120 dnů v období 08-12/2019.</u>
<b>Železniční přejezd v km 14,675 (P4221, ev.č.446-010)</b>	<p>Železniční přejezd v km 14,675 (P4221, ev.č.446-010), představuje úroňové křížení koleje v úseku výhybka č.S1 (vlečka UNEX a.s. Uničov)-Uničov a silnice II/446. V souvislosti s pracemi na tomto železničním přejezdu je navržena úplná uzavírka předmětné komunikace v jeho místě. Jsou navrženy následující přechodné úpravy provozu:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pro vozidla o celkové okamžité hmotnosti do 7,5 t je navržena objíždá trasa z Uničova od místa uzavírky po silnici II/446 na okružní křižovatku silnic II/444 a II/446, z této okružní křižovatky po silnici II/444 na křižovatku silnic II/444 a III/44416 v části obce Újezd zvané Brničko, dále po silnici II/44416 silničním podjezdem pod tratí ev.č.44416-1 (zde respektováno stávající dopravní značení B15 s vyznačenou mezí 3,5 m a B16 s vyznačenou mezí 3,2 m) na křižovatku silnic III/44416 a II/449 v obci Dolní Sukolom, po silnici II/449 na křižovatku silnic II/449 a II/446 a po silnici II/446 k místu uzavírky. Platnost i pro opačný směr jízdy.</li><li>• Pro vozidla o celkové okamžité hmotnosti nad 7,5 t je navržena objíždá trasa z Uničova od místa uzavírky po silnici II/446 na okružní křižovatku silnic II/446 a II/444, po silnici II/444 na křižovatku silnic II/444 a III/44419 v Újezdu, po silnici III/44419 přes železniční přejezd P4216 a Haukovic na křižovatku silnic III/44419 a III/4451, po silnici III/4451 na křižovatku se silnicí II/449 v obci Dlouhá Loučka, po silnici II/449 na křižovatku silnic II/449 a II/446 přes Horní Sukolom, Dolní Sukolom a po silnici II/446 k místu uzavírky.</li><li>• Pro vozidla veřejné hromadné dopravy a vozidla IZS jsou navrženy práce postupně po polovinách (částech s provizorním rozšířením) s tím, že práce vyžadující úplnou uzavírku pro všechna vozidla budou směřovány do víkendových dnů (dopravní přestávka Arriva Morava a.s.). Tato doprava bude vedena vždy volnou polovinou vozovky (ve stávajícím, provizorně zprovozněném nebo v již novém stavu) a řízena kyvadlově pomocí SSZ nebo dopravních značek P7, P8. Daná omezení jsou předpokládána <u>v trvání 7+7 dnů v období 07-10/2019.</u></li></ul>

Vzhledem ke skutečnosti, že není znám přesný termín realizace jednotlivých objektů stavby, předepsanou dokumentaci přechodného dopravního značení předloží příslušnému dopravnímu inspektorátu Policie ČR k odsouhlasení zhotovitel, a to v dostatečném předstihu a dle aktuální situace v silniční dopravě.

#### B.1.6.j Nutná omezení v dodávce energií, produktů, služeb

V rámci přeložek a úprav sítí budou v některých případech nutná dočasná omezení v dodávce energií. Na základě požadavků majitelů a správců sítí je omezení minimalizováno a v rámci postupů stavby jsou navrženy v případě časově náročnějších přeložek provizorní napojení. Níže nejsou uvedeny dodávky energií SŽDC, které souvisí s realizací stavby, pouze externí dopady na jiné distributory.

E.1.6	Objekt	Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)	Omezení
	SO 01-27-01	TMP Olomouc, napojení na kanalizaci	bez omezení
	SO 01-27-02	TMP Olomouc, napojení na vodovod	bez omezení
	SO 02-22-01	Olomouc - Bohuňovice, přeložka STL plynovodu v km 108,518	bezodstávkovou technologií mimo topnou sezónu
	SO 02-27-02	Olomouc - Bohuňovice, ochrana kanalizace v km 108,991	provizorní obtok
	SO 02-22-02	Olomouc - Bohuňovice, přeložka STL plynovodu v km 109,052	bezodstávkovou technologií mimo topnou sezónu
	SO 03-27-01	Žst. Bohuňovice, napojení na kanalizaci	bez omezení
	SO 03-27-02	Žst. Bohuňovice, napojení na vodovod	bez omezení

	SO 04-22-01	Bohuňovice - Šternberk, přeložka STL plynovodu v km 111,722	bezodstávkovou technologií mimo topnou sezónu
	SO 05-27-01	Žst. Šternberk, kanalizace	provizorní obtok
	SO 05-27-02	Žst. Šternberk, napojení na vodovod	bez omezení
	SO 06-22-01	Šternberk - Újezd u Uničova, přeložka STL plynovodu v km 0,717	bezodstávkovou technologií mimo topnou sezónu
	SO 06-22-05	Šternberk - Újezd u Uničova, přeložka STL plynovodu v km 5,765	bezodstávkovou technologií mimo topnou sezónu
	SO 06-27-01	Šternberk - Újezd u Uničova, převedení HOZ v km 6,528	čerpání vody
	SO 07-27-01	Žst. Újezd u Uničova, napojení na kanalizaci	bez omezení
	SO 07-27-02	Žst. Újezd u Uničova, napojení na vodovod	bez omezení
	SO 08-22-01	Újezd u Uničova - Uničov, přeložka VTL plynovodu v km 11,796	bezodstávkovou technologií mimo topnou sezónu
	SO 08-27-01	Újezd u Uničova - Uničov, křížení kanalizace UNEX	bez omezení
	SO 08-22-03	Újezd u Uničova - Uničov, přeložka STL plynovodu v km 14,626	bezodstávkovou technologií mimo topnou sezónu
	SO 09-27-01	Žst. Uničov, kanalizace	provizorní obtok, čerpání
	SO 09-27-02	Žst. Uničov, vodovod	bez omezení
	SO 90-27-01	Olomouc - Uničov, ochrana a přeložky kanalizace	provizorní obtok
	SO 90-27-02	Olomouc - Uničov, ochrana a přeložky vodovodů	provizorní bypassy
<b>E.3.9.1</b>		<b>Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních</b>	
	SO 90-50-01	Olomouc - Uničov, přeložky vedení a kabelů ČEZ	Je řešeno samostatnými stavbami spol. ČEZ před realizací stavby elektrizace trati
	SO 02-06-11	Olomouc - Bohuňovice, přeložka vedení VO obce Hlušovice v km 106,262	po dobu realizace přeložky vypnuto
	SO 02-06-12	Olomouc - Bohuňovice, přeložka vedení VO obce Bohuňovice v km 108,453	po dobu realizace přeložky vypnuto
	SO 08-06-08	Újezd u Uničova - Uničov, úpravy kabelu nn UNEX v km 12,524	bez omezení
	SO 08-06-09	Újezd u Uničova - Uničov, přeložka vedení VO Města Uničov v km 14,101	po dobu stavby mostu v ž. km 14,101 vypnuto
	SO 08-06-10	Újezd u Uničova - Uničov, přeložka vedení VO Města Uničov v km 14,203	po dobu stavby mostu v ž. km 14,203 vypnuto
<b>E.3.9.2</b>		<b>Přeložky a úpravy sdělovacích vedení</b>	
	SO 61-21-02	t.ú. Olomouc - Šternberk, přeložky vedení obce Bohuňovice	po dobu realizace přeložky vypnuto
	SO 61-21-01	t.ú. Olomouc - Šternberk, přeložky vedení CETIN	Je řešeno samostatnými
	SO 62-21-01	t.ú. Šternberk - Uničov, přeložky vedení CETIN	

	SO 62-21-01.1	t.ú. Šternberk - UNEX, přeložky vedení CETIN	stavbami spol. CETIN před realizací nebo v průběhu stavby elektrizace trati
	SO 62-21-01.2	t.ú. UNEX - Uničov, přeložky vedení CETIN	

### B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Souhrnný přehled trvalých a dočasných záborů pozemků stavby (bude aktualizováno):

Katastrální území	Trvalý zábor (m <sup>2</sup> )				Dočasný zábor (m <sup>2</sup> )			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	nad 1 rok	do 1 roku	z toho ZPF	celkem
Olomouc, Bělidla	-	-	-	0	-	-	-	0
Olomouc, Černovír	-	-	-	0	-	3676	590	3676
Olomouc, Pavlovičky	3270	-	235	3505	-	1435	330	1435
Olomouc, Chválkovice	-	-	-	0	-	2555	1120	2555
Olomouc, Týneček	-	-	-	0	-	-	-	0
Hlušovice	-	-	-	0	-	-	-	0
Trusovice	-	-	-	0	-	1052	-	1052
Moravská Loděnice	-	-	-	0	-	2065	-	2065
Bohuňovice	-	-	-	0	-	420	-	420
Štarnov	-	-	-	0	-	115	-	115
Lužice u Šternberka	-	-	-	0	-	-	-	0
Lhota u Šternberka	-	-	-	0	-	280	-	280
Šternberk	420	-	930	1350	-	3728	1750	3728
Babice u Šternberka	-	-	1210	1210	-	1555	35	1555
Krakořice	-	-	140	140	-	185	15	185
Mladějovice u Šternberka	180	-	-	180	-	625	255	625
Újezd u Uničova	1780	-	725	2505	-	2025	55	2025
Brníčko	930	-	2216	3146	-	3115	1530	3115
Dolní Sukolom	-	-	620	620	-	1345	340	1345
Renoty	-	-	-	0	-	2035	0	2035
Uničov	-	-	118	118	-	16494	935	16494
<b>ZÁBORY CELKEM</b>	<b>6580</b>	<b>0</b>	<b>6194</b>	<b>12774</b>	<b>0</b>	<b>39029</b>	<b>6365</b>	<b>39029</b>

### B.1.8 Výjimky z předpisů

Projednané výjimky jsou doloženy v dokladové části H.4.

### B.1.9 Samostatné přílohy souhrnné části

B.2. Provozní a dopravní technologie
B.2.1 Dopravní technologie cílového stavu
B.2.2 Dopravní technologie v průběhu výstavby
B.3. Vliv stavby na životní prostředí



B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí
B.3.2. Aktualizace akustické studie
B.3.3. Odpadové hospodářství
B.3.4. Přírodovědný průzkum - aktualizace
B.3.5. Dendrologický průzkum - aktualizace
B.3.6. Zemědělská příloha
B.4. Odolnost a zabezpečení stavby
B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany
B.4.2 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energ. vedení
B.5 Energetické výpočty
B.6 Neobsazeno
B.7 Grafy dynamického průběhu rychlosti
B.8 Dopravní opatření
B.9 viz část B.3.6.
B.10 Úspora energie a ochrana tepla
B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
B.12 Ochrana obyvatelstva
B.13 Bezbariérové užívání
B.14 Doplnková měření a průzkumy
B.14.1 Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum
B.14.2. Doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby (viz část I.6)
B.14.3. Korozní průzkum
B.14.4. Předkategorizace svrškového materiálu
B.14.5. Posouzení kontaminace šterku kolejového lože
B.14.6. Rádiové plánování (viz D.2.8 PS 90-14-08)
B.15 Nezávislé posuzování bezpečnosti
B.15.1 Dokumentace procesu řízení rizik dle CSM
B.15.2. Zpráva o nezávislém posouzení bezpečnosti
B.16 Nezávislé posuzování bezpečnosti
B.16.1 Výpočty zpětných vlivů TM na LDSž 22kV
B.16.2 Návrh systému ochrany LDSž 22 kV

V Olomouci 12/2018

Souhrnnou zprávu vypracoval:

Ing. Dušan Šembera a kolektiv  
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.  
Legionářská 8, 779 00 Olomouc  
tel: 585 570 452,  
mobil: 777 867 581,  
e-mail: [sembera@moravia.cz](mailto:sembera@moravia.cz)