



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy




Projekt „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



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		 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	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		EXTERNÍ SUBDODAVATEL		
ING.STANISLAV VÁVRA		ING.STANISLAV VÁVRA		—		
KRAJ: OLOMOUCKÝ		POVĚŘENÝ OÚ: PŘEROV		OBEC: PŘEROV, ROKYTNICE, PROSENICE		
„Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“					ZÁK.ČÍSLO MCO	17-001-234-PS
					ÚČEL	PROJEKT
					DATUM	PROSINEC 2017
					FORMÁT	
					MĚŘÍTKO	
Souhrnná technická zpráva					ČÁST B.1.	PŘÍLOHA

Projekt stavby

„Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:	str.
B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	7
B.1.1 PRŮZKUMY A PODKLADY	7
B.1.1.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních	7
B.1.1.2 Ostatní provedené průzkumy	8
B.1.2 OCHRANNÁ PÁSMO A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PRVKY A OBJEKTY.....	11
B.1.2.1 Stávající ochranná pásma a území, nová ochranná pásma, zeleň, zábory ZPF a LPF	11
B.1.2.2 Stanovení nových ochranných pásem	17
B.1.2.3 Údaje o chráněných ložisk. územích a podm. pro návrh na zajištění stavby proti poddolování.....	17
B.1.3 KONCEPCE STAVBY	17
B.1.3.1 Účel stavby a její situování	17
B.1.3.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu	18
B.1.3.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, interoperabilita	19
B.1.3.4 Technické řešení PS a SO	20
B.1.3.6 Požadavky stavby na zdroje	72
B.1.3.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci	72
B.1.3.8 Napojení na dopravní systém	74
B.1.3.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění	75
B.1.3.10 Bezpečnost práce	75
B.1.3.11 Posouzení stavby vzhl. k užívání osob. s omez. schop. pohybu a orientace	76
B.1.3.12 Podmiňující a související investice	76
B.1.3.13 Statické výpočty	79
B.1.4 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....	79
B.1.4.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby	79
B.1.4.2 Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu k přípravné dokumentaci	85
B.1.4.3 Podmínky EIA	88
B.1.4.4 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů – Energetická bilance..	89
B.1.4.5 Zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci.....	94
B.1.5 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	101
B.1.6 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB	107
B.1.7 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM:	107
B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	108
B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	109
B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	109
B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY	113
B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA.....	114
B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ.....	114
B.9 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL	115
B.10 DOPLŇKOVÁ MĚŘENÍ A PRŮZKUMY.....	116
B.11 LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK	116

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Průzkumy a podklady

B.1.1.1 Údaje o provedených průzkumech a měřeních

a) I-G průzkumy:

a.1) V rámci zpracování projektu stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ byly využity i následující I-G průzkumy ze zpracované přípravné dokumentace stavby:

Kropáček A. (2016): Stavebně technický průzkum inženýrských objektů, MS - GeoTec-GS, a.s.

Kropáček A. (2016): Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží, MS - GeoTec-GS, a.s.

a.2) V rámci zpracování projektu stavby byly provedeny následující I-G doplňující průzkumy:

GeoTec-GS, a.s.: Doplňkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum - 2017

GeoTec-GS, a.s.: Korozní průzkum a antikorozní ochrana - 2017

GeoTec-GS, a.s.: Posouzení kontaminace šterku kolejového lože - 2017

Z výše uvedených průzkumů jak pro přípravnou dokumentaci tak pro projekt stavby vyplývaly pro zpracování projektu a následnou realizaci stavby následující závěry:

- z geotechnického hlediska je stavba realizovatelná
- konkrétní technické závěry a doporučení jsou uvedeny v jednotlivých samostatných zprávách geotechnických průzkumů pro každý stavební objekt zvlášť

Údaje o provedených průzkumech z hlediska ŽP (v rámci přípravné dokumentace, v rámci projektu), závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby:

Z hlediska ochrany životního prostředí byl proveden dendrologický, botanický a zoologický. Byla zpracována hluková studie jak pro období provozu železniční trati po její revitalizaci, tak také akustická studie pro fázi výstavby. Výsledky uvedených průzkumů jsou předmětem příslušných částí projektové dokumentace.

Na základě provedeného dendrologického průzkumu bylo zažádáno o povolení ke kácení, dle jehož podmínek bude vypracován projekt náhradních výsadeb – viz část SO 10-17-02 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba.

Dle provedených botanických a zoologických průzkumů bylo zažádáno o výjimku ze zásahu do ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, podmínky z výjimky byly zapracovány do projektu stavby.

Hluková studie je samostatnou částí projektové dokumentace B.3.4. na jejímž základě byly navrženy protihlukové stěny v exponovaných částech záměru (stavby).

průzkum		opatření
přípravná dokumentace	projektová dokumentace	
Botanický průzkum		Viz příslušné části projektu
Zoologický průzkum		
Hluková studie - provoz		
Dendrologický průzkum		
	Hluková studie pro výstavbu	

B.1.1.2 Ostatní provedené průzkumy

A) CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY Z GEOLOGICKÉHO HLEDISKA

❖ GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Podle regionálního geomorfologického členění reliéfu ČR (<http://geoportal.gov.cz>) se zkoumané území nachází v oblasti Západní vněkarpatské sníženiny. Podrobněji lze pak rozdělit na 2 úseky spadající do různých celků.

Zájmové území náleží do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

Provincie:	Západní Karpaty
Subprovincie:	Vněkarpatská sníženina
Oblast:	Západní vněkarpatské sníženiny
žst. Přerov - Prosenice	
Celek:	Moravská brána
Podcelek:	Bečevská brána
žst. Přerov - Dluhonice	
Celek:	Hornomoravský úval
Podcelek:	Středomoravská niva

Úsek žst. Přerov - Prosenice spadá do podcelku Bečevská brána. Jedná se o pahorkatinu Moravské brány, jež je vyplněna mořskými a říčními sedimenty, s nejvyšším vrcholem Stráže (331 m n.m.).

Sousedním podcelkem je Středomoravská niva, do které spadá úsek žst. Přerov - Dluhonice. Středomoravská niva je akumulární rovina, podél řek Bečvy a Moravy, vyplněná převážně fluvialními, fluvioakustickými a eolickými sedimenty. Táhne se od Litovle až k Napajedlům, v pruhu širokém 2-13 km a dlouhém přibližně 70 km. Středomoravská niva leží ve 2.-3. vegetačním stupni a na jejím území převládají úrodná pole a louky, místy jsou zachovány komplexy lužních lesů, na které jsou většinou vázány chráněné území.

❖ GEOLOGICKÁ STAVBA A SEISMICKÁ AKTIVITA

Předkvartérní podklad

Zájmové území z regionálně geologického hlediska náleží do Karpatské předhlubně. Horniny karpatské předhlubně jsou zastoupeny klastickými sedimenty stáří spodního až středního miocénu, a dělí se na jižní, střední a severní část. Přerov patří do střední části, jejíž nejstarší sedimenty jsou egenburské pískovce. Do nadloží pokračuje sled střídáním písků, štěrků a jílu až do badenu. Místy se vyskytují vápnité jíly, tzv. tégly.

Průzkumem byly zastiženy neogenní jíly pevné konzistence.

Kvartérní pokryv

Zájmová oblast leží v nivě řeky Bečvy, kvartérní pokryv je proto budován převážně fluvioál-ními sedimenty. Jedná se o holocenní nivní hlíny a jíly, písčité jíly a písčité štěrky nižšího niv-ního stupně.

Průzkumnými pracemi byl výskyt těchto sedimentů ověřen v různých mocnostech, pohybu-jících se v hloubce okolo 2,70 - 6,60 m pod terénem. Zastižené soudržné jemnozrné zeminy měly proměnlivou konzistenci. Štěrky a písky se vyskytovaly převážně středně ulehle.

Dále se vyskytují v celém úseku trasy a místech kde se kříží trať s místními komunikacemi an-tropogenní navážky. Jedná se o heterogenní směsi zemin, převážně místního původu.

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036*), čl. 29, se za seismické oblasti považují taková území, v nichž se makroskopicky projevilo v historické době vědecky prokázané zemětřesení s intenzitou nejméně 6° M.C.S. Protože zájmové území mezi takové oblasti nepatří, není potřeba uvažovat účinky zemětřesení.

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 Přerov. Okres Přerov je dle mapy seismických oblastí ČR (ČSN EN 1998 - 1, Národní příloha) charakterizován referenčním zrychlením základové půdy a_{gR} v intervalu 0,04 – 0,06 g.

*Pozn.: *) ČSN 73 0036 byla ke dni 1.4.2010 zrušena.*

❖ HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Hydrogeologicky patří širší oblast zájmového úseku k povodí Moravy do oblasti 4-11-02. Z hlediska hydrogeologického rajónování můžeme tuto oblast začlenit do rajónu 1632 - Kvar-tér Dolní Bečvy. Rajon je vymezen nivou řeky Bečvy v Hornomoravském úvalu a Moravské bráně.

Kvartérní fluvioální uloženiny údolní nivy Moravy, Bečvy a jejích přítoků představují zvodnělé písčité štěrky a písky, které jsou překryty hlínami, působícími jako stropní izolátor. Kvartérní fluvioální štěrky a písky lze považovat za průlinově propustný hydrogeologický ko-lektor, obdobně jako pliocenní štěrky a písky vyplňují deprese v neogenním reliéfu, kde vy-tvářejí jednokolektorový zvodnělý systém, dosahující místy značné mocnosti.

Z hydrogeologického hlediska lze v zájmové oblasti s výskytem písčitoštěrkových sedi-mentů očekávat pravděpodobně souvislý systém průlinových zvodní, dotovaných vodou ze srážek a břehovou infiltrací povrchové vody z řeky Moravy, Bečvy a jejich dalších přítoků.

Přirozený vodní režim na vodních tocích se projevuje vysokou vodností v jarních měsí-cích, březnu a dubnu, kdy dochází k odtávání sněhu a také při záplavách. Dále je vyšší průtok zaznamenán v letním období s ohledem na srážkové úhrny v daných měsících. Naopak nízký odtok je zde zaznamenán na konci léta, v podzimních měsících a v zimě.

Podle mapy záplav (VÚ TGM) leží zájmové území v inundační oblasti. Do této oblasti za-sahují úseky 100leté povodně.

❖ KLIMATICKÉ POMĚRY

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

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

B) KRITICKÁ MÍSTA Z GEOLOGICKÉHO HLEDISKA

Kritická místa se v projektované trase nevyskytují, v předmětném území nejsou evidovány nepříznivé geodynamické jevy.

Při realizaci stavebních objektů železničního spodku je nezbytné dbát zvýšenou pozornost úsekům s výskytem škváry.

C) PYROTECHNICKÝ PRŮZKUM

V souladu se zadávací dokumentací pro projekt stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba“ byl proveden pyrotechnický průzkum formou vypracování znaleckého posudku.

Soudní znalec měl odpovědět na následující otázky:

- 1) Stanovte pyrotechnická rizika, která se mohou na uvedené stavbě vyskytovat,
 - 2) Navrhněte vhodná preventivní opatření k eliminaci možných pyrotechnických rizik,
- a odpověděl, kdy v závěru posudku je uvedeno:

Ad 1)

- a) V kapitole II. Nález je diskutována problematika náletu na Přerov i leteckých bitev a s tím spojené havárie bombardérů v okolí města
- b) Na základě provedené rešerše nebyl získán žádný důkaz o přímém zásahu uvažované trasy stavby
- c) Lze připustit náhodný výskyt letecké pumy, zejména v okolí místa havárie bombardéru, tj. cca v km 185 – 188
- d) S ohledem na činnost německých ženistů při ústupu nelze jednoznačně vyloučit, že demoliční nálože byly připraveny i do dalších mostů, avšak je již nestačili použít

Ad 2)

- a) V km 185 – 188 lze doporučit pyrotechnický průzkum při hloubkovém zakládání staveb nebo u výkopů přesahujících hloubku 1m.
- b) Lze doporučit pyrotechnickou prohlídku jednotlivých mostů s cílem zjistit, zda neobsahují německé demoliční nálože.

Ve smyslu výše uvedeného, především bod ad2) je u všech SO/PS, situovaných do km 185,0 – 188,0 trati Přerov – Olomouc a tomu odpovídajícímu úseku trati Prosenice – Dluhonice, u nichž jsou navrhovány hloubkově uložené základy nebo výkopy přesahující hloubku 1m, doporučeno provést pyrotechnický průzkum při hloubkovém zakládání staveb nebo u výkopů přesahujících hloubku 1m a pyrotechnickou prohlídku jednotlivých mostů s cílem zjistit, zda neobsahují německé demoliční nálože. Do nákladů SO/PS je tato činnost zahrnuta.

B.1.2 Ochranná pásma a chráněná území, prvky a objekty

B.1.2.1 Stávající ochranná pásma a území, nová ochranná pásma, zeleň, zábory ZPF a LPF

a) Ochranná pásma

❖ Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v **ochranném pásmu dráhy**.

Ochranné pásmo drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových řeší §8 zákona č. 266/1994 Sb. ("Drážní zákon" - v aktuálně platném znění).

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vvislou plochou vedenou:

- u celostátní a regionální dráhy 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u celostátních drah vybudovaných pro rychlost vyšší jak 160 km/h – 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje

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

❖ Ochranné pásmo dálnice, silnic a místních komunikací

1. K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.
2. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený vvislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:
 - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
 - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy,
 - 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Z toho vyplývá, že místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

❖ Ochranné pásmo elektrického vedení

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

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

- u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....1 m pro závěsná kabelová vedení
- u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....2 m pro vodič s izolací
- u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....7 m pro vodič bez izolace
- u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně.....12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně.....20 m
- u napětí nad 400 kV30 m

❖ Ochranné pásmo telekomunikací

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

❖ Ochranné pásmo plynovodů

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

Ochranné pásmo činí :

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

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

❖ Stavební práce v ochranném pásmu lesa

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

❖ Ochrana vod

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

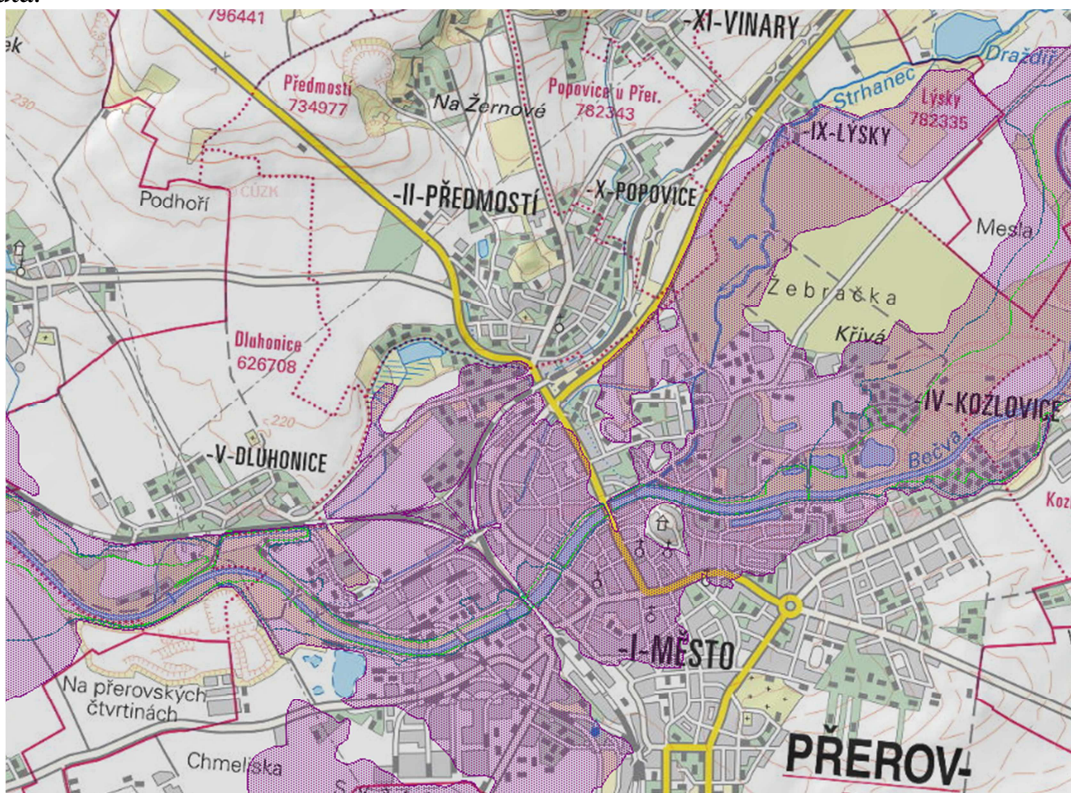
Vodní tok	Trat'. úsek	Drážní km	Typ kontaktu
Vinarský potok	Prosenice – Dluhonice Přerov - Dluhonice	km 1,3 – 1,5	přeložka koryta
Vinarský potok		km 1,3	propustek pod kolejiemi
Vinarský potok		km 1,15	propustek pod komunikací
Vinarský potok		km 3,5 – 4,8	souběh s kolejí
Vinarský potok		km 0,75 – 1,15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

Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.:

Na území záměru se nenacházejí poddolovaná území.

Střet regionální trati se stanoveným záplavovým územím při průtoku Q100

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



Obrázek: mapa záplavového území (Zdroj: Národní geoportál INSPIRE)

<https://geoportal.gov.cz/web/guest/map?wmc=http%3A//geoportal.gov.cz/php/wmc/data/560112f0-6eb4-4a98-b3bf-7470c0a80138.wmc&wmcaction=overwrite>)

Vliv stavby na území chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV):

Trasa nově budované komunikace běží po hranici CHOPAV. Trasa záměru se mimo komunikace nachází mimo toto chráněné území. Dluhonická větev záměru určuje hranici tohoto území.

Vliv stavby na ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů:

Na území záměru se nenacházejí přírodní léčivé zdroje a ani jejich pásma.

Vliv stavby na ochranná pásma jednotlivých stupňů vodního zdroje:

Na území záměru se nevyskytují vodní zdroje a ani jejich ochranná pásma.

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

V blízkosti zájmové trasy železnice jsou v registru ČGS-Geofondu ČR evidovány následující ložisková území:

ID	Lokalita	Surovina	Organizace	Poznámka
3066300	Předmostí	vápenec	Cement Hranice	Ložisko - výhradní plocha
60142	Předmostí	vápence	Cement Hranice	Dobývací prostory netěženo
06630000	Předmostí-Žeravice	vápenec	-	chráněné ložiskové území
3132700	Viničná	cihlářská surovina		ložisko nevyhrazených nerostů - dosud netěženo
52414000	Rokytnice u Přerova	šterkopísek	Zem. družstvo Kokory	ložisko nevyhrazených nerostů - těženo
3045500	Citov - Císařov - Troubky	šterkopísek	-	ložisko nevyhrazených nerostů - netěženo
3045600	Troubky	šterkopísek	-	ložisko nevyhrazených nerostů - netěženo
3190800	Žeravice	vápenec	Č. Geologická služba	ložisko výhradní plocha - dříve povrch. těženo

Do žádného z výše uvedených ložiskových území stavba nezasahuje.

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

Evidovaná poddolovaná území v blízkosti stavby:

Dle map vlivů důlní činnosti ČGS nejsou na lokalitě evidována žádná poddolovaná území.

b) Chráněná území, prvky a objekty

Záměr neleží na území žádného maloplošného či velkoplošného zvláště chráněného území.

Nejbližše trase záměru leží Národní přírodní památka (NPR) Žebračka. NPR Žebračka se nachází cca 200 metrů jihovýchodně od záměru v jeho trase u Předmostí. Záměr leží i mimo stanovené ochranné pásmo této rezervace.

Památkově chráněné objekty:

Na území záměru se nenachází žádné památkově chráněné objekty.

Chráněná ložisková území, dobývací prostory:

Na území záměru se nenachází žádná oznamovaná důlní díla a ani chráněná ložisková území.

Flóra a fauna:

V rámci realizace záměru dojde k ovlivnění několik zvláště chráněných druhů živočichů a jednoho zvláště chráněného druhu rostlin. Z tohoto důvodu bylo požádáno o výjimku ze zásahu do ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů.

Detaily ovlivnění fauny a flory záměrem jsou uvedeny v samostatné části projektové dokumentace B. 3.5. Biologický průzkum území stavby – aktualizace.

Dřeviny rostoucí mimo les navržené ke kácení:

V rámci realizace záměru dojde ke kácení značného počtu stromů a zapojených porostů dřevin rostoucích mimo les. Detailní seznam kácených dřevin je uveden v samostatné části projektové dokumentace B.3.6. Dendrologický průzkum – aktualizace.

Na stromy a dřeviny, které splňují požadavky na povolení ke kácení bude požádáno o povolení ke kácení na příslušné obecní úřady. Případné náhradní výsadby nařízené v povoleních ke kácení budou řešeny v samostatném stavebním objektu SO 10-17-02 Kácení mimo lesní zeleně a náhradní výsadba.

Prvky ÚSES:

Nově budovaná komunikace je ukončena na hranici tohoto nadregionálního biokoridoru. Částečně se nachází i na území lokálního biokoridoru vedeného podél koryta Vinarského potoka

a) Nadregionální prvky ÚSES

Páteří částí územního systému ekologické stability v řešeném území je nadregionální biokoridor, jehož osa vede korytem řeky Bečvy. Ke křížení záměru a osy tohoto nadregionálního biokoridoru nedochází.

b) Regionální prvky ÚSES

K zásahu do regionálních prvků ÚSES vlivem záměru nedochází. Nejbližšími regionálními prvky ÚSES je regionální biokoridor Žebračka, ležící na území stejnojmenné NPR, viz výše.

c) Lokální prvky ÚSES

Nově budovaná komunikace zasahuje na území lokálního biokoridoru vedeného podél koryta Vinarského potoka. V rámci záměru dojde i k přeložení části lokálního prvku ÚSES a to při přeložení části koryta Vinarského potoka.

Interakce mezi železničními tratěmi a územním systémem ekologické stability v zájmovém území (označení a stav prvků ÚSES dle ZÚR Olomouckého kraje a územních plánů obcí :

Vodoteč	Prvek ÚSES	Poloha	Interakce záměru
Vinarský potok	lokální biokoridor	žkm cca 1,3 – 1,5	přeložka koryta
Vinarský potok	lokální biokoridor	koleje č. 1, 3	propustek
Vinarský potok	lokální biokoridor	komunikace km 1,15	propustek
Vinarský potok	lokální biokoridor	žkm 3,5 – 4,8	souběžná trasa
Vinarský potok	lokální biokoridor	komunikace km 0,75 – 1,15	souběžná trasa

VKP (významné krajinné prvky)

Vodní toky

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

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

Údolní niva

Stavba leží na území VKP údolní nivy řeky Bečvy.

Lesy

Stavba neleží na území žádného lesa.

VKP registrované

Na území stavby se nenacházejí žádné registrované významné krajinné prvky.

Památné stromy:

Na území stavby se nenacházejí žádné památné stromy.

Pozemky náležející do zemědělského půdního fondu, pozemky určené k plnění funkcí lesa:

Stavba bude probíhat především na drážních pozemcích ale vyžádá si i trvalé a dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu. Do pozemků určených k plnění funkcí lesa stavba nezasahuje.

Archeologické památky:

Stavba neprochází žádným územím s archeologickými památkami.

Ochranná pásma dle zákona o ochraně přírody a krajiny, údaje o zeleni, údaje o zábo- rech ZPF a LPF

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v **ochranném pásmu dráhy**. Toto je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. V koordinačních situacích (část dokumentace C.2) je zakresleno ochranné pásmo dráhy i hranice drážních pozemků.

U zábohem dotčených pozemků se většinou jedná o pozemky druhu „ostatní plocha“ s využitím jako komunikace, silnice, jiná plocha apod. Stavba si vyžádá i zábory pozemků zemědělského půdního fondu. Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky PUPFL, stavební práce nebudou probíhat ani v ochranném pásmu lesa (tzn. ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků).

Zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF)

Stavba si vyžádá trvalé a dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu.

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)				Dočasný zábor (m ²)			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	nad 1 rok	do 1 roku	z toho ZPF	celkem
Buk	0	0	0	0	0	0	0	0
Dluhonice	2 680	0	4 655	7 335	0	2 715	135	2 715
Lýsky	0	0	10	10	0	4 700	4470	4 700
Popovice u Přerova	0	0	0	0	0	2 935	2935	2 935
Přerov	7 320	0	17 630	24 950	0	4 640	1270	4 640
Předmostí	0	0	0	0	0	475	475	475
Rokytnice u Přerova	0	0	0	0	0	730	0	730
ZÁBORY CELKEM	10 000	0	22 295	32 295	0	16 195	10 015	16 195

Podrobně jsou zábory pozemků zemědělského půdního fondu řešeny v samostatné příloze: B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL a v příloze B.3. Vliv stavby na životní prostředí v části B.3.3. Zemědělská příloha.

Zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa:

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

B.1.2.2 Stanovení nových ochranných pásem

Při změně polohy zařízení, z níž vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma – a to v obecné rovině, platné pro všechny typy ochranných pásem – bude takto aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy dotčeného zařízení po dokončení realizace stavby.

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, se proto hranice dráhy nemění.

Stavbou dojde k vytvoření nových ochranných pásem silnice III/01857, ostatní nově budované komunikace jsou místní komunikace III. třídy a účelové komunikace, které silniční ochranné pásmo nemají.

Nově budovaná dálnice D1 a nově budované mimoúrovňové křížení silnice I/55 (související investice mimo SŽDC, s.o.) vyvolají vznik nových ochranných pásem dálnice a silnice I. třídy.

Stavbou nedojde k zásadní změně stávajících ochranných pásem inženýrských sítí. Nicméně nová ochranná pásma je nutné zaregistrovat zejména pro rekonstrukce a přeložky dotčených inženýrských sítí (energetika – silno a slaboproud, voda, plyn).

B.1.2.3 Údaje o chráněných ložisk. územích a podm. pro návrh na zajištění stavby proti poddolování

Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. Nejbližší stavby se nachází ložisko nevyhrazených nerostů (štěrkopísky) Citov - Císařov - Troubky, které je vzdálené cca 2,5 km západně od trati konce úseku. Přibližně 2,5 km severně od prostoru stavby se vyskytuje chráněné ložiskové území Předmostí - Žeravice obklopující výhradní ložisko vápence.

Stavba se nenachází na poddolovaném území a tudíž není nutné stavbu navrhovat dle ČSN 73 0039 (Navrhování objektů na poddolovaném území).

B.1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1 Účel stavby a její situování

Situování stavby:

Stavba „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ bude realizována v rámci Olomouckého kraje. Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích:

Tabulka katastrálních území (dotčených stavbou)

Od km:	Do km:	Katastrální území	Katastrální úřad
-	3,389 291	Přerov	Přerov
-	3,390 657		
181,986 000	185, 999 473		
181,986 000	185,999 297		
3,389 291	4,167 441	Předmostí	Přerov
3,390 657	3,994 865		
185, 999 473	186,610 038		
185,999 297	186,609 218		
4,167 441	4,928 813	Popovice u Přerova	Přerov
3,994 865	5,127 494		
4,928 813	6,721 292	Lýsky	Přerov
5,127 494	6,662 771		
187,738 079	189,240 352		
187,738 079	189,240 352		
6,721 292	7,237 759	Prosenice	Přerov
6,662 771	7,137 781		
189,240 352	189,740 803		
189,240 352	189,745 157		
-	191,099 897	Buk	Přerov
189,240 352	191,099 968		
189,240 352	191,100 078		
-	191,100 172		
191,099 968	192, 252 848	Proseničky	Přerov
191,100 078	192,253 249		
-	1,298 407	Přerov	Přerov
-	1,300 885		
181,986 000	185,466 144		
181,986 000	185,464 195		
185,464 195	187,531 237	Dluhonice	Přerov
185,466 144	187,522 854		
-	187,614 139		
-	187, 505 186		
187,531 237	190,027 091	Rokytnice u Přerova	Přerov
187,522 854	190,028 076		

B.1.3.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu

Obecně technické požadavky na výstavbu jsou stanoveny Vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č.137/1998 Sb. v platném znění. Jejím předmětem je stanovení základních požadavků územně technického charakteru na všechna druhy staveb a stanovení základních požadavků stavebně technického charakteru na stavby, které náležejí do působnosti obecných stavebních úřadů a orgánů obcí podle § 117, 118, 119, 123 a 124 stavebního zákona.

Podmínky pro stavby drah, staveb na drahách a podmínky pro provozování drah, jsou stanoveny zákonem č.266/1994 (Zákon o drahách) v platném znění.

Technické požadavky na výstavbu pro stavby na dráze a na drahách stanovují i další následující dokumenty:

- Vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah v platném znění.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah v platném znění.
- Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č.16/2005 v platném znění.
- Technicko - kvalitativní podmínky, č.j. 55 560/96-S7 ze dne 1.3.1994.v platném znění.
- Techn. normy platné před 1.1.1994, české státní normy, drážní předpisy, vzorové listy aj. (vše v platném znění).

Technická řešení v projektu stavby "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálně platných zněních.

B.1.3.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, interoperabilita

Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný projekt stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci modernizačních požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Všechny nutné zábory vyvstávají z koncepce a požadavků modernizačních, resp. optimalizačních směrnic a norem.

Stavba „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

Již při projednávání přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce žst. Přerov“ a následně přípravné dokumentace „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ bylo potvrzeno, že podle vyjádření orgánů státní správy je řešení v souladu:

- s územním plánem velkého územního celku Olomoucké aglomerace schváleným usnesením vlády č. 422 ze dne 16. 7., 1997, jehož závazná část byla vyhlášena nařízením vlády ze dne 16. 7. 1997, uveřejněným ve Sbírce zákonů pod č. 212/1997 Sb. a s 1. změnou územního plánu velkého územního celku Olomoucké aglomerace, která byla schválena usnesením zastupitelstva Olomouckého kraje č. UZ//12/25/2002 ze dne 28.11. 2002. Přípravovaná stavba není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Olomouckého kraje,
- s územním plánem města Přerova - právní stav vč. platných změn,
- s územním plánem sídelního útvaru Rokytnice z 6.1.1998 vč. platných změn.

Zábory pro stavbu „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“:

trvalé	32 295 m ²
dočasné - do 1 roku	16 195 m ²
dočasné - nad 1 rok	0 m ²

Interoperabilita stavebních objektů a provozních souborů.

Pro převedení pěších přes žel. trať budou vybudované nové lávky pro pěší umístěné v místech stávajícího přejezdu v km 186,124 a km 185,571. Průchozí šířka lávek bude 2,25m bez příčného sklonu. Lávky budou přes 4 koleje a budou umístěny ~7,5m nad TK. Z obou stran budou ke každé lávce přivedeny chodníky (ramena). Podélný sklon chodníku bude max. 1:12 tak, aby byly splněny požadavky bezbariérového užívání. V km 186,634 bude místo stávajícího mostu v km 186,692 vybudován nový silniční nadjezd s chodníkem pro pěší.

Technické řešení splňuje požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb a to požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství.

Podrobnosti, týkající se interoperability obsahují části dokumentace J - Dokumentace pro registr subsystému a K – Dokumentace pro posouzení shody, které jsou vypracovány podle zadávací dokumentace, Příloha č. 3b - Všeobecné technické podmínky, čl. 3. Požadavky na rozsah a členění dokumentace.

Při zpracování všech projektů drážních staveb je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání zrekonstruovaných staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

B.1.3.4 Technické řešení PS a SO

V níže uvedeném textu jsou popsána řešení jednotlivých SO PS provedena po jednotlivých objektech, seřazených dle investorem požadované a následně schválené objektové skladby dokumentace.

Objektová skladba projektu stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ byla zpracována a je členěna dle nově platné vyhlášky č. 146/2008 Sb. ze dne 9.4.2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Nicméně, na základě požadavku na zachování jednotnosti členění a kódování jednotlivých částí dokumentace dle zvyklostí drážních staveb, je na základě rozhodnutí objednatele používáno číselného kódování jednotlivých částí dokumentace dle Přílohy č.2 Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č.11/2006, platné od 30.6.2006. Požadavek její závazné akceptace mj. vyplývá ze zadávací dokumentace na projekt stavby a byl prověřen opakovaným dotazem zpracovatele v průběhu zpracování dokumentace.

Akceptace obou výše uvedených platných a závazných dokumentů, které však nedefinují zcela shodně požadavky na požadovanou dokumentaci, ze strany projektanta tedy výsledně znamená, že rozsah a obsah zpracované dokumentace projektu výše uvedené stavby plně odpovídá znění obou výše uvedených dokumentů, řazení dokumentace odpovídá vyhlášce č. 146/2008 Sb. a kódové značení částí dokumentace odpovídá znění Směrnice č. 11/2006.

D. Technologická část

D.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení:

PS 12-28-01 Výhybna Dluhonice, staniční zabezpečovací zařízení

V rámci tohoto PS bude vybudováno ve výhybně Dluhonice nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení (ESZZ) v rozsahu kolejového řešení, navrženém ve stavební části této projektové dokumentace a požadavků dopravní technologie práce ve výhybně Dluhonice.

PS je členěn na části PS 12-28-01.1 „Výhybna Dluhonice, definitivní staniční zabezpečovací zařízení“, PS 12-28-01.2 „Výhybna Dluhonice, provizorní staniční zabezpečovací zařízení“ a PS 12-28-01.3 „Výhybna Dluhonice, klimatizace SÚ“.

PS 12-28-01.1 Výhybna Dluhonice, definitivní staniční zabezpečovací zařízení

Ve výhybně Dluhonice bude v definitivním stavu vybudováno SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, dálkově ovládané z CDP Přerov s možností místního ovládání z nezálohovaného JOP v dopravní kanceláři (DK) výhybny Dluhonice, s kolejovými obvody (KO), elektromotorickými přestavníky v nerozřezném provedení (EPN) ve žlabových přírubových pražcích a světelnými návěstidly.

Vnitřní část SZZ bude umístěna v nové technologické budově (TB) výhybny Dluhonice, umístěné na místě stávající výpravní budovy, ve stavědlové ústředně (SÚ) a v místnost napájení. Obě místnosti, kde bude umístěna technologie ZZ budou vybaveny klimatizací a systémem ASHS. TB bude vybavena zázemím pro pracovníky údržby a pohotovostního výpravčího, diagnostika ZZ bude umístěna v k tomuto účelu zřízené místnosti a spolu s DK vybavena potřebným nábytkem.

Hlavní napájení SZZ bude provedeno z rozvodu 6 kV, náhradní z veřejného rozvodu v rámci PS části silnoproudá technologie. Počítáno bude s připojením převozného zdroje elektrické energie prostřednictvím připravené zásuvky. V místnosti napájení bude umístěn zdroj SZZ.

Použité KO budou ve výhybně se signální frekvencí v kmitočtovém pásmu 275 Hz. Pro KO traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ), kterých výstroj bude soustředěna ve SÚ výhybny Dluhonice, budou použity KO se signální frekvencí v kmitočtovém pásmu 75 Hz. Napájení KO v obou kmitočtových pásmech bude zajištěno ze zdroje SZZ.

Přenos kódu národního vlakového zabezpečovače bude proveden ve všech dopravních kolejích, v hlavních v celé délce a v předjízdových v přímé části - mezi vjezdovými a odjezdovými návěstidly. Pro přenos kódu vlakového zabezpečovače bude použito pracovní kmitočtové pásmo 75 Hz.

Vzhledem k použitým typům výhybek budou tyto osazeny EPN ve žlabových pražcích přírubových a doplněny snímači polohy. V umístění zařízení a v dimenzi napájení ESZZ je počítáno s vložením dalších tří výhybek při doplnění třetí traťové koleje do Brodku u Přerova v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“.

Vjezdová návěstidla ve směru od Prosenic i Přerova a odjezdová návěstidla obou směrů budou, z důvodu zajištění viditelnosti, umístěna na návěstních lávkách nebo krakorcích. Při zpracování PD byl proveden rozbor viditelnost návěstidel s ohledem na technické řešení mostních objektů a parametrů kolejového řešení – zejména oblouků železniční trati. Problematickým se z tohoto pohledu jeví zajištění viditelnosti na olomouckém zhlaví výhybny v koleji č. 1, kde bylo dohodnuto pro zajištění viditelnosti návěstidla L1 snížit rychlost na 100 km/h. Kolej č. 1 ve směru Přerov a kolej č. 2 v obou směrech budou pojížděny rychlostí 130 km/h. Tato omezení se netýkají drážních vozidel jedoucích pod dohledem systému ETCS. Ostatní hlavní návěstidla, seřadovací návěstidla ve funkci označníku a Se15 jsou stožárová, zbývající seřadovací návěstidla jsou navržena trpasličí. Z důvodu problematiky bočních ochran vlakových cest je navrženo doplnit výstroj návěstidel odjezdových v hlavních kolejích s rychlostí vyšší jak 120 km/h, cestových a vjezdových (včetně posledních oddílových návěstidel AB) ve směru od Olomouce výstrojí pro návěstění, případně předvěstění vlakové cesty omezenou rychlostí (VCO) 120km/hod. Popsané umístění návěstidel a návěstění VCO bylo projednáno na výrobních poradách a v případě vjezdových návěstidel ověřeno při komisionálním situování návěstidel.

Součástí SZZ bude vnitřní výstroj a napájení TZZ (v provedení elektronický automatický blok -EAB) traťových úseků směr Prosenice a Přerov. Stávající EAB směr Brodek u Přerova bude zavázán do nového SZZ, případně upraven SW EAB.

Nová kabelizace bude vycházet ze SÚ – od kabelových stojanů – přes vstupní kabelovou šachtu do hlavní kabelové trasy na obě zhlaví a dále k jednotlivým venkovním prvkům v kolejišti. Kabely SZZ a TZZ budou umístěny mezi krajními výhybkami výhybny v souběhu s kabely sdělovacího zařízení (SZ) v kabelových žlabech v podpovrchové trase s hloubkou uložení 50 cm. Mezi krajními výhybkami a vjezdovými návěstidly a v mezistaničních úsecích budou kabely položeny v loži z prosáté zeminy s výstražnou fólií ve společné kabelové trase s krytím 80 cm s kabely SZ. Dodávka a pokládka kabelů, chrániček a výstražné fólie je součástí rozpočtových nákladů PS SZZ – po vjezdová návěstidla – a dále do trati TZZ, výkopy PS sdělovacího zařízení.

Ve SZZ a TZZ budou použity kabely typu TCEKPFLEY, v delších délkách kabely typu TCEKPFLEZE (s ohledem na omezení rušivých vlivů souběžných energetických vedení a výhledovému záměru použití střídavé trakce).

SZZ a TZZ přilehlých traťových úseků bude vybaveno diagnostikou měřící a stavovou, včetně úpravy SW na pracovišti dispečera ŽDC na CDP v Přerově. Diagnostické pracoviště (pracoviště soustředěné údržby) bude zřízeno v TB.

PS 12-28-01.2 Výhybna Dluhonice, provizorní staniční zabezpečovací zařízení

Jako provizorní staniční zabezpečovací zařízení (PSZZ) pro zajištění stavebních postupů výstavby bude použito mobilní provizorní zabezpečovací zařízení (MPZZ), umístěné v kontejneru, ovládané z jednotného ovládacího pracoviště (JOP) v provizorní DK, která bude doplněna buňkou se zázemím pro dopravní a udržující zaměstnance (WC, sprcha a šatna).

Součástí této části projektové dokumentace jsou i úpravy kabelových tras, montáž a demontáž venkovních prvků PSZZ, úpravy vnitřní části PSZZ při stavebních postupech a demontáž všech venkovních i vnitřních prvků stávajícího SZZ.

Na olomouckém zhlaví, ve střední části výhybny (u stávajícího přejezdu) a na přerovském zhlaví (v prostoru stávajícího přejezdu) budou po dobu aktivace a přezkoušení MPZZ i nového SZZ provizorní výhybkářská a závorářská stanoviště, umístěná v mobilních buňkách. Buňky budou vybaveny telefonními přístroji pro spojení s výpravčím výhybny. Součástí buňky bude kancelářský nábytek, elektroinstalace a chemické WC. Přípojky nn a telefonu budou provedeny v PD příslušných profesí.

PS 12-28-01.3 Výhybna Dluhonice, klimatizace SÚ

U objektu budou klimatizovány místnosti s technologií – stavědlová ústředna, místnost náhradních zdrojů. Klimatizace bude zajištěna prostřednictvím systému SPLI jež je sestava jedné vnitřní jednotky – podstropní provedení a jedné venkovní jednotky.

Stavědlová ústředna bude osazena třemi sestavami. Místnost náhradního zdroje je osazena jednou sestavou. Venkovní jednotky jsou umístěny na střeše objektu. Hlavní el. přívod je přiveden k venkovním jednotkám. Jednotky lze provozovat celoročně s tím, že venkovní jednotka pro chlazení od -10 do +43 °C. Pro přenos je použito chladivo R410A. Jednotky pracují v automatickém režimu bez nutnosti obsluhy. Poruchové stavy se signalizací jednotek je nutno přenášet do centrálního dispečinku, který bude mít dohled nad zabezpečovacím zařízením.

Technické parametry:

Stavědlová ústředna: 3 ks el. příkon klim jednotku 1,66 kW ,
chladicí výkon 5,0 kW. / podstropní vnitřní jednotky

Náhradní zdroj:

1 ks el. příkon klim jednotku 1,66 kW ,
chladicí výkon 5,0 kW. / podstropní vnitřní jednotka

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

V rámci části D.1.2 bude provedena výstavba TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v provedení EAB v traťových úsecích Prosenice – Přerov, Prosenice – Dluhonice a Přerov – Dluhonice. Vnitřní část EAB, potřebná kabelizace a úpravy stávající technologie SZZ v ŽST Prosenice a Přerov jsou součástí PS úvazka TZZ příslušného směru, vnitřní část EAB a kabelové rozvody TZZ ve výhybně Dluhonice – po vjezdová návěstidla – jsou náplní PS definitivního SZZ výhybny Dluhonice.

PS TZZ jsou členěny na části Definitivní TZZ a Provizorní TZZ. Jako provizorní TZZ bude do doby aktivace definitivního TZZ použit stávající AB.

PS 43-28-04 *Žst. Přerov, úvazka TZZ*

Náplní PS je dodávka a montáž vnitřních prvků příslušného směru, přezkoušení a regulování nového EAB a potřebné úpravy v kabelizaci SÚ v Přerově. Doplněvané skříně budou umístěny v rezervních pozicích, ponechaných při výstavbě SZZ. KO ve směru Dluhonice budou součástí SZZ v Dluhonicích, ve SÚ Přerov bude doplněna výstroj KO do km 187,750. Napájení prvků EAB bude provedeno ze stávajícího zdroje SZZ.

PS 61-28-01 *t.ú. Přerov - Prosenice, traťové zabezpečovací zařízení*

PS 61-28-01.1 *t.ú. Přerov - Prosenice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení*

Traťový úsek Přerov – Prosenice bude vybaven TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 provedení EAB centralizovaný do SÚ ŽST Přerov a Prosenice. Délka traťového úseku bude 5 237m, ve směru Prosenice – Přerov bude šest oddílů (oproti stávajícímu stavu jsou doplněna oddílová návěstidla na společné návěsní lávce vjezdových návěstidel do ŽST Prosenice, jejichž dodávka a montáž je součástí tohoto PS), ve směru Přerov – Prosenice pět oddílů. Hranice umístění výstroje bude v km 187,750.

Napájení TZZ bude provedeno ze zdrojů SZZ. Vzhledem k tomu, že obě ŽST jsou vybaveny ESZZ a stávajícím TZZ, které bude měněno, bude nutno provést úpravy SW SZZ v ŽST i na CDP v Přerově.

Venkovní prvky EAB do hranice umístění výstroje ve SÚ Přerov budou propojeny nově pokládanou kabelizací, která naváže na kabely ponechané v rezervě u vjezdových návěstidel do ŽST Přerov v kabelové skříně (objektu) KO23. Venkovní prvky zapojené ze SÚ v Prosenicích navážejí na stávající kabelizaci, ponechanou v rezervě v kabelové skříně KS1 u vjezdových návěstidel ŽST Prosenice.

PS 61-28-01.2 *t.ú. Přerov - Prosenice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení*

Náplní této části projektové dokumentace je zajištění činnosti stávajícího TZZ v traťovém úseku Přerov - Prosenice po dobu realizace stavby – úpravy kabelových tras, montáž a demontáž venkovních prvků TZZ.

Součástí provizorního zabezpečovacího zařízení je demontáž všech venkovních prvků stávajícího TZZ.

PS 11-28-01 *t.ú. Přerov - Dluhonice, traťové zabezpečovací zařízení*

PS 11-28-01.1 *t.ú. Přerov - Dluhonice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení*

V traťovém úseku Přerov - Dluhonice se navrhuje vybudovat TZZ 3. kategorie provedení EAB, centralizovaný do SÚ ŽST Přerov a výhybny Dluhonice. Délka traťového úseku bude 340 m (vjezdová návěstidla budou vysunuta z důvodu umístění cestových návěstidel na přerovském zhlaví výhybny Dluhonice), v každé koleji bude jeden oddíl. Provedeny budou úpravy SW SZZ v ŽST Přerov i na CDP v Přerově.

Venkovní prvky EAB – styková trať traťového KO budou zapojena ze SÚ Dluhonice po nově pokládané kabelizaci.

PS 11-28-01.2 *t.ú. Přerov - Dluhonice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení*

Náplní této části projektové dokumentace je zajištění činnosti stávajícího TZZ v traťovém úseku Přerov - Dluhonice po dobu realizace stavby – úpravy kabelových tras, montáž a demontáž venkovních prvků TZZ.

Součástí provizorního zabezpečovacího zařízení je demontáž venkovních prvků (styková trať traťového KO) stávajícího TZZ.

PS 19-28-01 *t.ú. Dluhonice - Prosenice, traťové zabezpečovací zařízení*

PS 19-28-01.1 *t.ú. Dluhonice - Prosenice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení*

Traťový úsek Dluhonice – Prosenice bude vybaven TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 provedení EAB centralizovaný do SÚ ŽST Prosenice a výhybny Dluhonice. Délka traťového úseku bude 4 490m, ve směru Prosenice – Dluhonice bude šest oddílů (oproti stávajícímu stavu jsou doplněna oddílová návěstidla na společné návěstní lávce vjezdových návěstidel do ŽST Prosenice, jejichž dodávka a montáž je součástí tohoto PS), ve směru Dluhonice – Prosenice zůstává šest oddílů. Hranice umístění výstroje bude v km 5,170 (TK2S), resp. 5,167 (TK1S).

Napájení TZZ bude provedeno ze zdrojů SZZ. Vzhledem k tomu, že ŽST Prosenice je vybavena ESZZ a stávajícím TZZ, které bude měněno, bude nutno provést úpravy SW SZZ v ŽST i na CDP v Přerově.

Venkovní prvky EAB do hranice umístění výstroje ve SÚ Dluhonice budou propojeny nově pokládanou kabelizací. Venkovní prvky zapojené ze SÚ v Prosenicích naváží na stávající kabelizaci, ponechanou v rezervě v kabelové skříni KS1 u vjezdových návěstidel ŽST Prosenice.

PS 19-28-01.2 *t.ú. Dluhonice - Prosenice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení*

Náplní této části projektové dokumentace je zajištění činnosti stávajícího TZZ v traťovém úseku Dluhonice - Prosenice po dobu realizace stavby – úpravy kabelových tras, montáž a demontáž venkovních prvků TZZ.

Součástí provizorního zabezpečovacího zařízení je demontáž všech venkovních prvků stávajícího TZZ.

PS 62-28-01 *Žst. Prosenice, úvazka TZZ*

Náplní PS je dodávka a montáž vnitřních prvků EAB a demontáž stávajícího AB příslušného směru, přezkoušení a regulování nového EAB a potřebné úpravy v kabelizaci venkovní i ve SÚ Prosenice. Doplněvané skříně EAB a traťových KO do hranice dělení výstroje EAB obou směrů budou umístěny v polohách stávajících skříní úvazky AB ESZZ. Napájení prvků EAB bude provedeno ze stávajícího zdroje SZZ.

Vzhledem k plánované stavbě „Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice“, ve které bude mezi koleje 1S a 2 vložena nová štíhlá výhybka (řešení podle varianty J2 TES), bude nutné upravit stávající venkovní prvky ESZZ, mimo jiné vysunout vjezdové návěstidlo 1DS z důvodu zachování požadovaného odstupu od nově vloženého dělení TV. S ohledem na to, že posun vjezdové návěstní lávky je náplní stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ je součástí rozpočtových nákladů těchto PS dodávka a montáž vjezdových návěstidel na lávku včetně potřebné úpravy kabelizace. V rámci úprav SW ESZZ bude zapracována i popsaná úprava.

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 10-28-01 *Přerov-Dluhonice-Prosenice ERMTS / ETCS*

Nové SZZ výhybny Dluhonice bude vybaveno nadstavbou pro navázání na technologii ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System – Evropský systém řízení železniční dopravy/Evropský vlakový zabezpečovač).

Umístění venkovních prvků ERTMS/ETCS v traťovém úseku Prosenice – Přerov bude koordinováno se stavbou „ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav“, jejíž realizační dokumentace je v současné době zpracovávána a výstavba je plánována podle národního implementačního plánu v roce 2018 a v úseku Přerov – Dluhonice se stavbou „ETCS Přerov – Česká Třebová“, jejíž realizace je plánována na roky 2016 až 2018 a korigováno podle nového umístění venkovních prvků. Zpracováno a koordinováno s návaznými stavbami bude i rozmístění balíz v traťovém úseku Prosenice – Dluhonice a navázání uvedených traťových úseků a výhybny Dluhonice na vybudované RBC ETCS.

PS 10-28-02 *Přerov- Dluhonice- Prosenice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení*

Nové SZZ výhybny Dluhonice bude začleněno do systému DOZ s umístěním řídicího pracoviště na centrálním dispečerském pracovišti (CDP) v Přerově. Náplní PS je dodávka a montáž skříně DOZ ve SÚ Přerov a Dluhonice, SW pro pracoviště dispečera na CDP v Přerově a příslušné oživení a odzkoušení zařízení včetně úpravy stávající kabelizace v Přerově.

D.2 *ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ*

D.2.1 Místní kabelizace

PS 12-14-01 *Výhybna Dluhonice, místní kabelizace*

Místní kabelizace na výhybně Dluhonice řeší kabelové připojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel. Místní kabely budou položeny do hlavní kabelové trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Je rovněž navržena pokládka HDPE trubek (bude využito mikrotrubičkování) a místních optických mikrokabelů 6 vláken SM9/125 vedoucích ze sdělovací místnosti technologické budovy k rozvaděčům ohřevu výhybek R-EOV, k rozvaděčům osvětlovacích věží.

PS 12-14-01.1 *Výhybna Dluhonice, provizorní místní kabelizace*

Je uvažováno s provizorními místní kabelizací pro zachování provozu během stavby. Jedná se zejména o kabelové propojení provizorních kontejnerů jak metalickými tak optickými kabely. Dále se jedná o propojení provizorních stanovišť pro potřeby zab. zař..

D.2.3 *Integrované telekomunikační zařízení (ITZ)*

PS 12-14-05 *Výhybna Dluhonice, sdělovací zařízení*

V rámci sdělovacího zařízení je navržen nový zapojovač v IP provedení, do kterého bude provedeno nové připojení venkovních telefonních objektů a který umožní dálkové ovládání. V dopravní kanceláři je navrženo nové ovládací pracoviště a nový náhradní zapojovač. Nahrávání hovorů bude nově zřízeno na CDP Přerov místo žst. Brodek.

V technologickém objektu budou navrženy nové hlavní hodiny s přijímačem DCF signálu a budou provedeny nové rozvody jednotného času včetně nových podružných hodin.

V novém technologickém objektu včetně dopravní kanceláře je uvažováno s novou strukturovanou kabeláží a připojení intranetu.

V nové sdělovací místnosti bude nová technologie umístěna v kabelových skříních 19“ 42U.

PS 12-14-05.1 *Výhybna Dluhonice, provizorní sdělovací zařízení*

Vzhledem k demolici stávající výpravní budovy bude po dobu stavby navržen technologický kontejner pro sdělovací zařízení. Sdělovací zařízení bude umístěno v kabelových skříních 19“ 42U. Stávající sdělovací zařízení nebude přenášeno, ale budováno nově, aby výluky v provozu sdělovacího zařízení byly minimální. Nově bude navržen analogový zapojovač s jedním ovládacím pracovištěm u výpravního a se zachováním stávajícího nahrávání v žst. Brodek. Podružné hodiny budou pouze v provizorní dopravní kanceláři. Strukturovaná kabeláž bude vedena do provizorní dopravní kanceláře a provizorních prostor zabezpečovacího zařízení. Po montáži definitivního sdělovacího zařízení a přepojení kabelů bude toto zařízení demontováno.

PS 10-14-01 *Úpravy přenosového zařízení*

Z důvodu výstavby KAC v Přerově a z důvodu nového řešení úseku koridorové tratě, bude ve výhybně Dluhonice vybudován nový přenosový uzel. Nový přenosový uzel ve výhybně Dluhonice je navržen v technologii gigabitového ethernetu, t.j. switch L3 s SFP moduly. Nový uzel přenosového zařízení bude umístěn v nové sdělovací místnosti, v nové technologické budově výhybny Dluhonice. Nové zařízení přenosového uzlu bude umístěno v nové 19“ skříně.

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

V žst. Prosenice zůstane stávající přenosový uzel SDH s rozhraním STM 4 a STM 1 v provozu. Na tento uzel SDH bude nově napojen nový switch s 48 porty RJ 45, na které bude napojena nová sdělovací technologie s ethernet. rozhraním 10/100 Mbit/s. V rámci další na-

vazující stavby budovaná nová trafostanice v žst. Prosenice, bude napojena novým optickým kabelem MOK 24 vláken a přes SFP moduly zapojena do nového switchu trafostanice a nového switchu ve výpravní budově žst. Prosenice.

Přenos signálů z nové trafostanice objektu technologické budovy TB ve výhybně Dluhonice bude směřován na ED Přerov. V rámci další navazující stavby bude přenos signálů z nové trafostanice v žst. Prosenice směřován taktéž na ED Přerov.

Přenos signálů z nové sdělovací technologie umístěné v nové technologické budově výhybny Dluhonice a z výpravní budovy žst. Prosenice bude směřován na CDP Přerov.

PS 10-14-01.1 *Provizorní přenosové zařízení*

Ve výhybně Dluhonice není v současné době žádné přenosové zařízení. Ve výpravní budově VB, ve sdělovací místnosti výhybny Dluhonice jsou pouze instalovány pouze modemy a optické převodníky. Jeden modem slouží pro dopravní deník (relace po traťovém kombinovaném kabelu TTK8, čtyřka č. 9 - DM0,9, VB Přerov – VB Dluhonice.

Další, optický převodník slouží pro připojení zařízení Touch call, přes stávající optický kabel TOK 36 vláken (vlákno č. 21 a 22) z žst. Brodek u Přerova. Zařízení Touch call je umístěné na stole u výpravčího ve výhybně Dluhonice.

Vzhledem k tomu, že stávající výpravní budova VB bude zbourána a na jejím původním místě bude postavena nová technologická budova TB, z toho důvodu bude vedle původní VB instalován nový technologický kontejner pro provizorní provoz provizorního sdělovacího zařízení SZ a dále bude zřízen kontejner provizorní dopravní kanceláře P-DK po dobu stavby. Koncepce provizorního přenosového zařízení je řešena tak, že v 0-tém stavebním postupu se do provizorních kontejnerů osadí nové zařízení stávající technologie modemy a optické převodníky a následně bude provedeno napojení na provizorní optické a metalické kabely.

D.2.4 *Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)*

PS 12-14-02 *Výhybna Dluhonice, ASHS*

V novém objektu - technologická budova TB, v místnosti stavební ústředny a v místnosti zdrojů zab.zař. je navržen nový systém ASHS (autonomní samočinný hasící systém).

Účelem tohoto provozního souboru ASHS je chránit technologické zařízení zab. zař. před vznikem požáru. Dopravna bude dálkově řízena ale zatím bude trvale obsazena výpravčím.

Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 nebo hasiva NOVEC 1230 a potrubní rozvod.

Navržená ústředna ASHS bude umožňovat připojení do sítě ethernet, po které budou přenášeny jednotlivé provozní stavy ASHS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/. Služba 24hod/den bude zajištěna na pracovišti dispečera železniční dopravní cesty na CDP Přerov a jednak na HZS SŽDC Přerov. To znamená, že provozní stavy z ústředny ASHS budou směřovány na CDP Přerov a jednak na HZS SŽDC Přerov.

Ústředna ASHS bude instalována na chodbě před místností stavební ústředny v nové technologické budově TB. Pro přenos provozních a poplachových stavů na HZS SŽDC Přerov.

rov, bude nutné v objektu HZS SŽDC Přerov provést instalaci klienta DDTS včetně zobrazovacího monitoru a provést doplnění prvků přenosového zařízení v objektu CDP Přerov a v objektu HZS SŽDC Přerov.

PS 12-14-03 *Výhybna Dluhonice, EZS*

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

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

Pro přenos provozních a poplachových stavů na HZS SŽDC Přerov, bude nutné v objektu HZS SŽDC Přerov provést instalaci klienta DDTS včetně zobrazovacího monitoru a provést doplnění prvků přenosového zařízení v objektu CDP Přerov a v objektu HZS SŽDC Přerov.

PS 62-14-01 *Žst. Prosenice, ASHS*

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

Účelem tohoto provozního souboru ASHS je chránit technologické zařízení zab. zař. před vznikem požáru. Dopravná bude dálkově řízena a nebude trvale obsazena.

Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 nebo hasiva NOVEC 1230 a potrubní rozvod.

Navržená ústředna ASHS bude umožňovat připojení do sítě ethernet, po které budou přenášeny jednotlivé provozní stavy ASHS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/. Služba 24hod/den bude zajištěna na pracovišti dispečera železniční dopravní cesty na CDP Přerov a jednak na HZS SŽDC Přerov. To znamená, že provozní stavy z ústředny ASHS budou směřovány na CDP Přerov a jednak na HZS SŽDC Přerov.

Ústředna ASHS bude instalována v místnosti dopravní kancelář ve výpravní budově. Pro přenos provozních a poplachových stavů na HZS SŽDC Přerov, bude nutné v objektu HZS SŽDC Přerov provést instalaci klienta DDTS včetně zobrazovacího monitoru a provést doplnění prvků přenosového zařízení v objektu CDP Přerov a v objektu HZS SŽDC Přerov.

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

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

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

PS 61-14-03 *t.ú. Přerov - Prosenice, optický kabel*

V traťovém úseku Přerov – Prosenice budou optické kabely zachovány stávající. V tomto úseku je uvažováno se stranovými posunutími a tedy i s měřením na kabelech před manipulací a po posunutí. V tomto úseku bude během stavby zavěšen provizorní optický kabel ZOK 72vl.

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

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

Podchody dálkových kabelů pod kolejemi a přechody po mostech budou provedeny nově. Kabelová trasa bude řádně vytýčena, budou provedeny sondy pro ověření hloubky uložení. U kabelu DK 14 budou vsuvky provedeny kabelem čtyřkovaným 50XN0,8 a u TTK8 kabelem 35XN0,8. Je uvažováno s přeložkami v nejnutnějším rozsahu a stanovým posunutím kabelů.

Na kabelech bude provedeno měření před vlastními úpravami a po provedení přeložek. Se střídavým měřením se na těchto kabelech neuvažuje.

Výpichy z TTK 8 v poslední fázi ke stávajícím oddílovým návěstidlům se zruší a nahradí se rovnými spojkami. Budou též upraveny stávající výpichy pro přechodný stav – pro zachování funkčnosti autobloku. Budou zabezpečeny podchody pod rekonstruovanými kolejemi.

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

V traťovém úseku Přerov – Dluhonice bude položen nový traťový kabel TCEPKPFLEZY 20XN0,8 od km 184,560 do výhybny Dluhonice. K traťovému kabelu budou přiloženy v tomto úseku tři trubky HDPE. V km 184,560 dojde k naspojování na stávající traťový kabel a propojení HDPE trubek na stávající.

PS 11-14-03 *t.ú. Přerov - Dluhonice, optický kabel*

V traťovém úseku Přerov – Dluhonice bude nově zafouknut optický kabel DOK 72 vláken do hlavní trubky v úseku Dluhonice – CDP Přerov s přepojením stávajícího optického kabelu 24 vláken a zrušením ZOK v tomto úseku. PS 11-14-03 bude doplněn o třetí HDPE trubku v úseku Dluhonice — konec kabelovodu Přerov a bude doplněn DOK 72vl ČD-T v úseku Dluhonice stávající spojkou na konci kabelovodu Přerov.

ZOK 72vl. je zavěšen na společných závěsech s ZOK 24vl. Oba kabely budou v rámci stavby zdemontovány. V tomto úseku bude během stavby zavěšen provizorní optický kabel ZOK 72vl. až do Žst. Brodek u Přerova.

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

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

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

Na kabelech bude provedeno měření před vlastními úpravami a po provedení přeložek. Se střídavým měřením se na těchto kabelech neuvažuje.

Výpichy z TKK 8 v poslední fázi ke stávajícím oddílovým návěstidlům se zruší a nahradí se rovnými spojkami. Budou též upraveny stávající výpichy pro přechodný stav – pro zachování funkce autobloku. Budou zabezpečeny podchody pod rekonstruovanými kolejemi.

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

V traťovém úseku Dluhonice – Prosenice bude položen nový traťový kabel TCEPKPFL-ZY 15XN0,8 a dvě trubky HDPE od výhybny Dluhonice do km 185,001 s napojením na stávající kabel a trubky HDPE.

PS 19-14-03 *t.ú. Dluhonice - Prosenice, optický kabel*

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

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

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

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

Na kabelech bude provedeno měření před vlastními úpravami a po provedení přeložek. Se střídavým měřením se na těchto kabelech neuvažuje.

Výpichy z TKK 8 v poslední fázi ke stávajícím oddílovým návěstidlům se zruší a nahradí se rovnými spojkami. Budou též upraveny stávající výpichy pro přechodný stav – pro autoblok. Budou zabezpečeny podchody pod rekonstruovanými kolejemi.

D.2.6 *Zapojení dálkového kabelu (DK), dálkového optického kabelu (DOK) a závěsného optického kabelu (ZOK) do provozu*

PS 61-14-02 *t.ú. Přerov - Prosenice, zapojení TK do provozu*

V provozním souboru u nově pokládaného traťového kabelu se navrhuje zprovoznění traťového kabelu a napojení na nové nebo stávající sdělovací zařízení, osazení nových translátorů a řešení přechodných stavů.

PS 11-14-02 *t.ú. Přerov - Dluhonice, zapojení TK do provozu*

V provozním souboru u nově pokládaného traťového kabelu se navrhuje zprovoznění traťového kabelu a napojení na nové nebo stávající sdělovací zařízení, osazení nových translátorů a řešení přechodných stavů.

PS 19-14-02 *t.ú. Dluhonice - Prosenice, zapojení TK do provozu*

V provozním souboru u nově pokládaného traťového kabelu se navrhuje zprovoznění traťového kabelu a napojení na nové nebo stávající sdělovací zařízení, osazení nových translátorů a řešení přechodných stavů.

D.2.8 *Traťové rádiové spojení*

PS 10-14-02 *Úpravy MRTS a TRS*

Úprava TRS - Stávající systém TRS bude zatím zachován. Je však výhledově určen ke zrušení a následující demontáži. Stávající systém TRS bude nahrazen systémem GSM-R, který je již vybudován. K vypnutí systému TRS dojde v budoucnosti až na základě rozhodnutí TÚDC SŽDC. Vzhledem k tomu, že není přesně znám oficiální termín vypnutí systému TRS, z toho důvodu je v rámci toho provozního souboru navržena instalace nového IP převodníku pro možnost dálkového ovládání systému TRS přímo z CDP Přerov. Základnová radiostanice ZR47 a ovládací blok ZL47 včetně IP převodníku pro dálkové ovládání budou umístěny v nové sdělovací místnosti nové technologické budovy TB. Ovládací skříňka ZO 47 bude umístěna v nové dopravní kanceláři na stole výpravčího. Dále v rámci úpravy systému TRS bude provedena instalace nových koaxiálních kabelů k oběma anténám umístěných na společném stožáru pro MRTS a TRS. Tento anténní stožár bude vybudovaný v rámci provizorní úpravy a nadále zůstane funkční i pro definitivní stav po skončení stavby. Nové koaxiální kabely budou vedeny v chrániče z venkovní strany anténního stožáru a dále pak kabelovodem až do nové sdělovací místnosti v nové technologické budově. **V případě, že TÚDC SŽDC vydá pokyn ke zrušení systému TRS, nebude tato část realizována.**

Úprava MRS - Stávající zařízení MRTS bude nahrazeno novým IP radioblokem včetně napájení. Nové IP zařízení MRTS bude umístěno v nové sdělovací místnosti, v nové technologické budově v 19“ skříni výšky 42U. Nové IP radiostanice v systému Radiovoice RV3 budou připojeny k RV3 serveru na CDP Přerov. Novou IP radiostanicí systému Radiovoice RV3 bude možné ovládat místně výpravčím výhybny Dluhonice a i dálkově dispečerem z CDP Přerov. Stávající server RV3 na CDP Přerov bude kapacitně povýšen tak, aby byla zajištěna dostatečná kapacita pro připojení nového IP radiobloku ve výhybně Dluhonice. Dále v rámci úpravy systému MRTS bude provedena instalace nových koaxiálních kabelů k oběma anténám umístěných na společném stožáru pro MRTS a TRS. Tento anténní stožár bude vybudovaný v rámci provizorní úpravy a nadále zůstane funkční i pro definitivní stav po skončení stavby. Nové koaxiální kabely budou vedeny v chrániče z venkovní strany anténního stožáru a dále pak kabelovodem až do nové sdělovací místnosti v nové technologické budově.

PS 10-14-02.1 *Provizorní úpravy MRTS a TRS*

Provizorní úprava TRS - Stávající zařízení TRS (základnová radiostanice ZR47, ovládací blok ZL47 a ovládací skříňka ZO 47) jsou umístěny v dopravní kanceláři ve výpravní budově VB výhybny Dluhonice. Na střeše výpravní budovy VB je instalován stávající anténní stožár s anténami TRS a MRTS. Vzhledem k tomu, že stávající výpravní budova VB bude zbourána a na jejím původním místě bude postavena nová technologická budova TB, z toho důvodu bude vedle původní VB instalován nový technologický kontejner pro provizorní provoz provizorního sdělovacího zařízení SZ a dále bude zřízen kontejner provizorní dopravní

kanceláře P-DK po dobu stavby. Současně bude vedle nového technologického kontejneru pro sdělovacího zařízení instalován nový anténní stožár pro umístění nových antén TRS a MRTS.

Koncepce úpravy TRS je řešena tak, že v 0-tém stavebním postupu se do provizorních kontejnerů osadí nové zařízení TRS stávající analogové technologie (případně z výzisku z jiných staveb) a současně bude provedena stavba nového anténního stožáru výšky 18m. Dále v rámci provizorní úpravy systému TRS bude provedena instalace nového koaxiálního kabelu k oběma anténám TRS. V provizorní DK bude instalována ovládací skříňka ZO 47. **V případě, že TÚDC SŽDC vydá pokyn ke zrušení systému TRS, nebude tato část realizována.**

Provizorní úprava MRTS - Stávající zařízení MRTS (základnová radiostanice GM-360) je umístěna v dopravní kanceláři ve výpravní budově VB výhybny Dluhonice. Na střeše výpravní budovy VB je instalován stávající anténní stožár s anténami TRS a MRTS. Vzhledem k tomu, že stávající výpravní budova VB bude zbourána a na jejím původním místě bude postavena nová technologická budova TB, z toho důvodu bude vedle původní VB instalován nový technologický kontejner pro provizorní provoz provizorního sdělovacího zařízení SZ a dále bude zřízen kontejner provizorní dopravní kanceláře P-DK po dobu stavby. Současně bude vedle nového technologického kontejneru pro sdělovacího zařízení instalován nový anténní stožár pro umístění nových antén TRS a MRTS.

Koncepce úpravy MRTS je řešena tak, že v 0-tém stavebním postupu se do provizorních kontejnerů osadí nové zařízení MRTS stávající analogové technologie (případně z výzisku z jiných staveb) a současně bude provedena stavba nového anténního stožáru. V případě, že bude realizován i systém TRS, tak výška anténního stožáru bude 18m. V případě, že se systém TRS nebude realizovat, pak výška anténního stožáru bude 10m. Dále v rámci provizorní úpravy systému MRTS bude provedena instalace nových koaxiálních kabelů k oběma anténám MRTS. V provizorní DK bude instalována oddělená hlava ZR – dělená montáž nové radiostanice včetně zálohovaného napáječe a modemu pro přenos RS232/RS485. V provizorním kontejneru SZ bude instalována základní část ZR včetně zálohovaného napáječe a modemu pro přenos RS232/RS485. U vstupu koaxiálních kabelů do provizorního kontejneru SZ budou instalovány bleskojistiky.

D.2.9 *Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení*

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

Všechny nové sdělovací zařízení instalované v rámci této stavby budou disponovat rozhraním ethernet. Pro přenos informací a dálkového ovládání bude využito nových optických kabelů DOK a stávajícího přenosového zařízení a současně i nově budovaného v rámci této stavby. Dálkové ovládání sdělovacího zařízení předmětného traťového úseku (TRS - až do zrušení na základě pokynu TÚDC SŽDC, dále MRTS, IP zapojovače, ASHS/EZS) bude prováděno z CDP Přerov.

PS 10-14-05 *Přerov- Dluhonice- Prosenice, DDTS ŽDC*

Technické řešení respektuje směrnici vydanou 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. Komunikační rozhraní musí být dle směrnice vydané SŽDC TS č.2/2008 - ZSE druhé vydání (04/2009) a dle Zásad a požadavků na budování sys-

tému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC.

Jednotlivé technologické systémy budou připojovány rozhraním Ethernet přes lokální technologickou datovou síť do nového integračního koncentrátoru systému DDTS (InK). InK bude umístěn v Dluhonicích v nové trafostanici ve sdělovací místnosti. InK bude komunikovat na stávající InS na CDP Přerov a sekundárně na InS na ED Brno-Maloměřice. Do DDTS systému budou integrovány technologické celky EZS, ASHS, EOVS, OSV, EE, ELM, ZS.

V rámci této stavby bude dodán nový InK i do žst. Prosenice.

D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systémů ŽDC

D.3.1.1 Dispečerská řídicí technika

PS 12-05-01 Výhybna Dluhonice - úprava DŘT

Pro ústřední ovládání silnoproudé technologie bude v rozvodně NN ve skříni o rozměrech 2000x600x480mm osazena telemechanická jednotka s PLC, která je v systému řízení určena pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Technologie TS22/0,4kV, R6/0,4kV a RZS bude vybavena terminály REF – komunikace s PLC dle IEC 61850 s použitím MM optických kabelů s LC konektory. Ovladače DOÚO budou od DŘT opticky odděleny (ROO – RS485/FO, použité kabely optické MM/LC). Do rozvaděče ROO bude zapojen též HIS. Ostatní technologie RNN – RH, G1, G2, G3 a RLC bude zapojena přes přechodovou skříň. Do systému dispečerského řízení (přímo na I/O jednotky PLC) budou dále zapojeny dveřní kontakty DvK, EZS /dvě jednobitové informace – „VSTUP“ =odblokování zóny SEE a „NARUŠENÍ OBJEKTU“ =alarm zóny SEE/, ASHS /jedna jednobitová informace „POŽÁR“ =pro zónu SEE a VZT /signalizace poruchy VZT/. Napájení DŘT – 110VDC, servisní zásuvky 230V AC. Napájení switchu AFS – 24V DC. Komunikace s ED Přerov dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (ETHERNET) – dle technické specifikace TS 2/2008-ZSE SŽDC s.o.

Po dobu výstavby výhybny Dluhonice bude v provozu provizorní R6kV, která bude ústředně řízena z ED Přerov (využití stávající DŘT – PLC NS-950 Tecomat a metalické komunikace TTK Př.-OL15). Dále budou do systému DŘT zapojeny 3ks ovladačů POZ8, které budou umístěny v provizorní dopravní kanceláři (spolu s pulty EOVS). V rámci místní kabelizace budou zajištěny propojující kabely mezi stávající R6kV (DŘT-PLC) a provizorní dopravní kanceláří (TTK Př.-OL15 + 3x TCEKEY pro POZ8).

PS 43-05-01 Žst. Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov

Cílem realizace výše uvedeného provozního souboru je:

Realizace ústředního dálkového řízení rekonstruovaného objektu výh. Dluhonice s telemechanizačním zařízením PLC. Integrace ústředního dálkového objektu výh. Dluhonice do stávajícího systému dispečerského řízení na elektrodispečinku v Přerově.

- Úprava, rozšíření a parametrizace aplikačního programového vybavení (APV) a databáze globální vizualizace.
- Řešení provizorních stavů po dobu výstavby
- Nedílnou součástí je zprovoznění řídicího systému včetně závěrečné zkoušky.

Navrhovaný řídicí systém je určen pro centrální dispečerské řízení technologických celků, s možností dálkového ovládání. Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů, současně poskytuje prostředky pro dálkové řízení důležitých zařízení v technologické síti.

D.3.1.2 Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC

PS 10-05-01 Přerov- Dluhonice- Prosenice, DDTS ŽDC - silnoproudá zařízení

Ve výhybně Dluhonice bude vybudován systém DDTS ŽDC, do kterého budou začleněny technologické systémy EOv, OSv, EE (elektrotechnika a energetika), ELM (odečet elektroměrů), ZS (zásuvkové stojany), EZS a ASHS.

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

Jednotlivé technologické systémy budou připojovány rozhraním Ethernet přes lokální technologickou datovou síť do nového integračního koncentrátoru systému DDTS (InK). InK bude umístěn v Dluhonicích v nové trafostanici ve sdělovací místnosti. InK bude komunikovat na stávající InS na CDP Přerov a sekundárně na InS na ED Brno-Maloměřice. Do DDTS systému budou integrovány technologické celky EZS, ASHS, EOv, OSv, EE, ELM, ZS.

Pro dálkový odečet elektroměrů a pro signalizaci stavů vybraných jističů silnoproudé technologie bude do nové trafostanice do rozvodny nn dodán jeden rozvaděč RDD s PLC a s převodníky M-Bus/Eth. Ve vybraných osvětlovacích věžích budou dálkově ovládány a odečítány odběry zásuvkových stojanů.

Budou doplněna vybraná klientská pracoviště ve správě SEE.

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

PS 12-09-01 Výhybna Dluhonice, trafostanice 22/0,4kV

Z důvodu změny připojovacích podmínek ČEZ Distribuce, změny výkonu EOv a technického stavu stožárové trafostanice pro napájení EOv bude vybudována nová trafostanice 22kV. Bude demolována stávající výpravní budova a na jejím místě bude vybudována nová technologická budova, jejíž součástí budou rovněž prostory nové trafostanice. V prostorách nové trafostanice budou umístěny dva transformátory. Jeden pro napájení stanice 160kVA a druhý pro napájení EOv 400kVA v souladu s připojovacími podmínkami ČEZ.

VN rozvaděč bude v provedení vzduchem izolovaný kovově krytý rozvaděč. První část rozvaděče VN pro napájení rozvodů stanice se bude skládat z přívodního pole, pole měření, vývodového pole na transformátor stanice. Druhá část VN rozvaděče VN pro napájení EOv se bude skládat z přívodního pole, pole měření, vývodového pole na transformátor EOv.

D.3.6 *Silnoproudá technologie el.stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zab.zař. (NTS, STS, TTS)*

PS 12-08-01 *Výhybna Dluhonice, rekonstrukce STS 6kV*

V nové technologické budově bude vybudována nová trafostanice 6kV. Transformátor 6/0,4 kV, 100 kVA bude umístěn v místnosti vedle nové trafostanice 22/0,4kV. Společně s tímto transformátorem bude v této místnosti umístěna kompenzační tlumivka kabelu 6kV. Rozváděče 6kV budou umístěny ve společné rozvodně VN, budou provedeny jako kovově zapouzdračené, vzduchem izolované. Rozváděč bude obsahovat přívodní kabelové pole, vývodové pole na transformátor, vývodové pole pro kompenzační tlumivku a odvodní kabelové pole

D.3.7 *Provozní rozvod silnoprůdu*

PS 12-07-01 *Výhybna Dluhonice, rozvodna nn v technologickém objektu*

Rozvodna nn ve výhybně Dluhonice – je rovněž umístěna v samostatné místnosti v novém technologickém objektu a bude zajišťovat zásobování el. zařízení výhybny prostřednictvím rozvaděčů v ní umístěných.

V rozvodně nn bude umístěno přívodní pole z transformátoru (odběru) EOV, na něž budou navazovat odvodní pole pro zařízení EOV. Dále bude v rozvodně umístěno přívodní pole z transformátoru (odběru) pro stanici, 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, RDD, DŘT, RZN s HIS pro napájení zařízení DOUO, dále RZT a RZZ, RAMEZ, podružný rozvaděč RZS, rozvaděč vlastní spotřeby RVS, případně další rozvaděče a zařízení. V rozvodně nn budou rovněž umístěny panely MS DOUO. V rozvodně budou dále umístěny kompenzační rozvaděče.

Do fasády technologického objektu budou zabudovány univerzální skříně měření USM 1 a USM 2 pro volný odečet samostatných odběrů měřených na straně nn pracovníky ČEZ Distribuce.

E.1 *INŽENÝRSKÉ OBJEKTY*

E.1.1 *Železniční svršek a spodek*

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

Řešení rekonstrukce železničního spodku je navrženo v rozmezí km 184,283 789 - 187,640 000.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je traťový úsek rozdělen na kvazihomogenní bloky. Pro tento úsek jsou navrženy 2 typy pražcového podloží, kdy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována štěrková frakce 0/32. U mostních objektů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní pláň je navržena v jednostranném sklonu 5 %. Pláň tělesa železničního spodku i zemní pláň jsou navrženy jako skloněné, pokud by nedošlo k překročení maximální výšky štěrkového lože. V takových případech je pak pláň tělesa železničního spodku navržena jako vodorovná.

Odvodnění kolejí je preferováno otevřené zpevněnými příkopy nebo odřezem na svah náspu. V ostatních případech je řešeno trativody.

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

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku od km 184,208 521 (stávající staničení) do km 187,700 000 (nové staničení). Součástí SO je i rekonstrukce části koleje vlečky v délce 107 m.

Navržená konstrukce železničního svršku je tvořená kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových pražcích dl. 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců navrženo „u.“ Tloušťka kolejového lože je 350 mm pod ložnou plochou pražce.

Při výjezdu ze žst. Přerov je navržena rychlost 80 km/h, která se dále zvyšuje ve směru k žst. Prosenice na 160 km/h.

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

Odvodnění obou kolejí začíná oboustrannými trativody. Za mostem v km 184,533 je trať odvodněna odřezem na svah terénu či do nezpevněného příkopu. Z tohoto důvodu je navržena reprofilace příkopu u koleje č. 2. V místě souběhu s kolejemi Dluhonické spojky je mezi kolejemi č. 2 a 1S navržen trativod odvodňující vnitřní koleje. V prostoru rušeného železničního přejezdu je navržen nový zpevněný příkop.

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

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

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

SO 12-16-01 *Výhybna Dluhonice, železniční spodek*

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu od km 185,673 po km 188,225.

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

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je traťový úsek rozdělen na kvazihomogenní bloky. Pro tento úsek jsou navrženy 3 typy pražcového podloží, kdy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována štěrkodrt' frakce 0/32, která bude spočívat na přehutněné zemní pláni (typ 2.1) nebo na vrstvě zlepšené zemní pláni o mocnosti 420mm po zhutnění (typ 6.1) nebo na vrstvě štěrkodrti stabilizované cementem o mocnosti 300mm (typ 6.2). U mostních objektů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží.

Vlivem prodloužení olomouckého zhlaví výhybny dochází od km 188,050 do km 188,225 k zásahu do konstrukce žel. spodku již zrekonstruovaného mezistaničního úseku Dluhonice – Brodek u Přerova, který byl realizován v rámci stavby Modernizace úseku tratě Přerov – Olomouc. V místě nově vkládané výhybky č.30 až po km 188,150 (v kol.č.1) a km 188,101 (v

kol.č.2) bude zřízena nová konstrukce žel. spodku, dále po km 188,225 budou pouze upraveny šířky drážních stezek v souvislosti se směrovými posuny hlavních kolejí č.1 a 2.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní plán je navržena v jednostranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod, zpevněný příkop, příkopový žlab) či vyústěním na svah náspu. V ojedinělých případech (ve zhlaví) je plán vedena ve sklonu 4%. Plán tělesa železničního spodku (PTŽS) je navržena skloněná = rovnoběžná se zemní plání.

Odvodnění stanice bude provedeno systémem trativodů a svodných potrubí vyústěných v oblasti rekonstruovaných propustků (mostů) nebo na terén vlevo trati. U koleje č.10 vpravo je z části odvodnění řešeno pomocí zpevněných příkopů (popř. příkopových žlabů) svedených rovněž do rekonstruovaných propustků. Kolej č.8 je na začátku rekonstruovaného úseku odvodněna na svah tělesa dráhy.

SO 12-17-01 Výhybna Dluhonice, železniční svršek

Navrhovaný stav rekonstruované výhybny Dluhonice vychází ze schválené přípravné dokumentace Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba. Rozsah kolejových úprav obsahující v sobě kromě rekonstrukce koleje i směrovou a výškovou úpravu stávající koleje je definován staničením od km 185,673 po km 188,400. Samotná rekonstrukce žel. svršku v hlavní koleji je stanovena od km 185,673 po km 188,257.

Předmětem stavebního objektu je komplexní rekonstrukce výhybny Dluhonice za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků a to jak ve směru Olomouc – Přerov, tak i ve směru Olomouc – Hranice na Moravě po kolejích dluhonické spojky. Zvýšení rychlosti je navrženo ve všech dopravních kolejích. Přes celou výhybnu je v hlavních kolejích č.1 a 2 navržena rychlost $V=130$ km/h, přes olomoucké zhlaví $V=160$ km/h. V kolejích č.6 a 8, které jsou pokračováním traťových kolejí dluhonické spojky, je rychlost $V=120$ km/h. Stejnou rychlostí jsou tyto koleje zapojeny do olomouckého zhlaví. Předjízdne koleje č.3 a 10 jsou navrženy na rychlost 60 km/h, kolej č.4 na 80 km/h.

Osové vzdálenosti rekonstruovaných kolejí se pohybují v rozmezí 4,75 - 5,0m.

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

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

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

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

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

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

Řešení rekonstrukce železničního spodku je navrženo v rozmezí km 1,101 162 - 5,057 000.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je traťový úsek rozdělen na kvazihomogenní bloky. Pro tento úsek jsou navrženy 2 typy pražcového podloží, kdy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována štěrkodrt' frakce 0/32. U mostních objektů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží.

V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní pláň je navržena v jednostranném sklonu 5 %. Pláň tělesa železničního spodku i zemní pláň jsou navrženy jako skloněné, pokud by nedošlo k překročení maximální výšky štěrkového lože. V takových případech je pak pláň tělesa železničního spodku navržena jako vodorovná.

Odvodnění kolejí je preferováno otevřeně zpevněnými příkopy nebo odřezem na svah náspu. V ostatních případech je řešeno trativody.

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

Stavební objekt řeší rekonstrukci železničního svršku od km 1,101 162 do km 5,127 790.

Navržená konstrukce železničního svršku je tvořená kolejnicemi tvaru 60 E2 na betonových pražcích dl. 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců navrženo „u.“ Tloušťka kolejového lože je 350 mm pod ložnou plochou pražce.

Při výjezdu z výhybny Dluhonice je navržena rychlost 120 km/h, která se dále zvyšuje ve směru k žst. Prosenice na 160 km/h.

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

Odvodnění koleje č. 2s je řešeno odřezem na svah náspu případně do drážního příkopu. V místě rušeného železničního přejezdu je navržen nový zpevněný příkop. Je navrženo pročištění stávajících drážních příkopů a reprofilace dna pro zajištění funkčnosti odvodnění. Některé příkopy budou nově zpevněny a částečně dojde také k pevnění svahů drážních příkopů.

Pláň tělesa železničního spodku je navržena jako skloněná a je odvodněna na žel. těleso nebo do trativodů. U mostních objektů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží. Tam, kde není dostatečně široká koruna náspového tělesa, je navrženo provedení rozšíření drážní stezky přisypávkou na svahové stupně či gabionovou zídkou. Rozšíření je částečně navrhováno i z vyztužených zemin.

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

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

SO 10-17-01 *Výstroj trati*

SO 10-17-01.1 *Výstroj trati*

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

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

SO 10-17-01.2 Informační billboardy

Z důvodu předpokládaného spolufinancování stavby z fondu Evropské unie, je navržena dočasná konstrukce 2 ks propagačního billboardu. Projektant navrhuje, aby billboard byl umístěn:

1. v km 185,673 traťovém úseku Přerov – Prosenice, podél silnice I/47,
2. v km 185,653 traťovém úseku Přerov – Dluhonice, v prostoru rušeného železničního přejezdu P6525, v blízkosti prostoru, kde se kumulují velké množství stavebních činností,

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

Po ukončení stavby se předpokládá odstranění konstrukcí.

SO 10-17-02 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba

V rámci realizace stavby dojde ke kácení stromů a zapojených porostů dřevin rostoucích mimo les. Podrobný výčet dotčených dřevin je uveden v samostatné části projektové dokumentace B.3.6. Dendrologický průzkum – aktualizace. Na základě tohoto průzkumu byla vypočítána ekologická újma vzniklá pokácením těchto dřevin a bylo požádáno o povolení ke kácení. Dle podmínek uvedených v povolení ke kácení je vypracován projekt náhradních výsadeb.

E.1.3 Železniční přejezdy

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

V rámci objektu je navržena demolice celopryžové přejezdové konstrukce, závěrných zídek a navazující vozovky místní obslužné komunikace.

Součástí objektu je také vybourání stávajícího propustku délky 9,5m přes místní obslužnou komunikaci ul. Dluhonská. Náhradou za zrušený přejezd je mimoúrovňové křížení SO 11-18-01, SO 12-18-03 a lávka pro pěší SO 11-19-04.

SO 12-17-02 Výhybna Dluhonice, železn. úrovněový přejezd, ev. km 186,124 – zrušení

Předmětem tohoto SO je demolice celopryžové přejezdové konstrukce včetně závěrných zídek a vozovky mezi přejezdovou konstrukcí. Náhradou za zrušený přejezd je mimoúrovňové křížení SO 12-18-03 a lávka SO 12-19-07.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

V rozsahu stavby se na železniční trati vyskytuje 44 objektů. Z toho 12 propustků, 9 železničních mostů, 2 silničních mostů, 2 lávky pro pěší. Dále bude v rámci stavby osazeno 6 konstrukcí návěštních lávek a 5 konstrukcí návěštních krakorců.

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

Stávající protidotyková zábrana bude prodloužena o jedno pole o rozměrech 1,99 x 0,715 m. Stejně konstrukce i upevnění jako stávající. Rámeček je tvořen úhelníky L30x3, výplň tvoří síť s oky 10x10 mm, z drátů profilu 1,5 mm se vzpěrou z kulatiny profilu 16 mm. Vzhledem k provedení a upevnění stávajících rámců nebude do jejich konstrukce zasahováno, nevyhovující mezery mezi stávajícími rámy budou ponechány. Na jednom rámu bude provedena výměna sítě. Budou doplněny cedule na začátku a konci zábrany dle ČSN 375199.

Protikorozi ochrana nových prvků bude provedena dle ČD S5/4 (navržen stupeň korozní agresivity C5-I).

Protidotykové zábrany se nacházejí na mostě ve vlastnictví a správě Města Přerov. V rámci plánované stavby Města Přerov dojde k celkové rekonstrukci silničního nadjezdu vč. protidotykových zábran. V případě, že stavba Města Přerov bude realizována před stavbou „Rekonstrukce ŽST Přerov – 2.stavba“, tak nebude tento objekt realizován.

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

Hlavním důvodem přestavby je malá zatížitelnost, která dovoluje přechodnost traťové třídy D4/80.

Je navržen nový kolmý železobetonový polorám plošně založený. Podhled je rovný s náběhy na rámový roh. Výška spodní hrany příčle bude respektovat výšku spodní hrany stávající klenby z důvodu nezhoršování průtočného profilu. Povrchová voda je svedena do příčné drenáže za opěry, vyústění drenáže bude osazeno nad hladinu toku dle hydrotechnického výpočtu.

SO 61-19-82 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní krakorec v km 184,915

Na krakorci budou osazena 2 návěstidla 1 – 1850 , 2 – 1850 .

Jedná se o typovou konstrukci krakorce s vyložení 9 m. Krakorec je zakotven pomocí přímo zabetonovaných šroubů do monolitické železobetonové patky. V patce jsou chráničky pro přivedení kabelů. Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je zajištěna zasítováním sítě z tahokovu (pletiva).

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

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

Při vyloučených kolejích se odbourá konstrukce klenby a části opěr po výškovou úroveň, která zohlední zhotovení sanačních vrstev železničního spodku a odvodnění žel. spodku. V prostoru otvoru se provede zhutněný zásyp z vhodného materiálu. Křídla na výtok se odbourají cca 1,0 m pod úroveň nového zemního tělesa.

SO 61-19-83 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 185,587

Návěstidla: Na krakorci bude osazeno 2 návěstidla: 2 – 30, 2 – 31. Rozpětí lávky: L = 24,96 m. Na krakorci budou osazena 2 návěstidla 1 – 1850 , 2 – 1850 .

Jedná se o typovou konstrukci krakorce s vyložení 9 m. Krakorec je zakotven pomocí přímo zabetonovaných šroubů do monolitické železobetonové patky. V patce jsou chráničky

pro přivedení kabelů. Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je zajištěna zasítováním sítí z tahokovu (pletiva).

SO 61-19-84 t.ú. Přerov - Prosenice, návěsní lávka v km 185,615 – zrušení

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

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

Konstrukce pod kolejí 2s vykazují dle statického přepočtu nedostatečnou zatížitelnost, neumožňující přechod traťové třídy D4, malá zatížitelnost je daná zejména dodatečně nadbetonovanou římsou s velkým vyložení z roku 1970.

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

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

Stoka vyhovuje na zatížitelnost D4/120. Nebude se do ní zasahovat. Objekt zůstane součástí stavby, ale bude bez úprav (Složka objektu nebude zpracována)

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

V přípravné dokumentaci byl proveden stavebně technický průzkum pro ověření skrytých rozměrů, materiálové skladby a technického stavu ostění u ražené části (ověření pevnostních charakteristik a stavu výztuže.) Na základě těchto podkladů byl v přípravné dokumentaci proveden statický přepočet. Konstrukce vyhoví na prostorovou průchodnost, na přechodnost pro danou traťovou třídu D4/120 a D2/160, zatížitelnost ZUIC=1,28. Konstrukce zároveň není ve správě SŽDC, nebude se tedy do ní zasahovat. Bude ponechána bez úprav.

Vzhledem k dostatečné zatížitelnosti a tomu, že konstrukce není ve správě SŽDC se do objektu nebude zasahovat. Objekt zůstane součástí stavby, ale bude popsán pouze v průvodní zprávě. Složka objektu nebude zpracována.

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

Je navržena demolice stávající klenby a novostavba uzavřeného železobetonového monolitického rámu. Most převádí 3 koleje č. 1, 2, 1s, které jsou na mostě v oblouku R=+/-750m. Šířkové uspořádání na mostě je navrženo na VMP 3,0 (až 160km/h), šířkové uspořádání pod mostem světlost 3,8m, volná výška 3,4m. Výhledově má být účelová komunikace pod mos-

tem převedena na cyklostezku. Rozměry rámu jsou 3,9 (výška otvoru nosné konstrukce) x 3,8 (světlost). Na mostě je navrženo částečně otevřené kolejové lože, pod mostem je navržena nová asfaltová komunikace se střeovitým sklonem 2,5%, podél opěr s odraznými obrubníky.

Dosavadní klenba bude ubourána na základovou spáru nového rámu. Rám bude uložen na podkladní betonovou desku tl. 0,2m. Za opěrami je navrženo odvodnění pomocí příčné drenáže v jednostranném spádu s vyústěním na terén. Křídla jsou navržena svahová, kolmá tížná oddělena dilatačně od konstrukce rámu. Podél křídel je v pruhu 1m navrženo kamenné odláždění.

Rám je s ohledem na pracovní postupy stavby rozdělen na dvě části, oddělené dilatační spárou (dle POV stavby, pažení v ose os kolejí č. 1 a 2). Je navržena realizace v otevřené svahované stavební jámě s kotveným pažením v ose os kolejí č. 1 a 2. V rozsahu výkopů a úprav terénu je navržena nová zpevněná komunikace (s asfaltovým povrchem).

Izolace je navržena z NAIP, ve žlabu kolejového lože z betonovou ochranou, na stojkách rámu z XPS. Ukončení izolace v úrovni podkladního betonu je zpětným spojem, pod římsu s kotevní lištou a ochranou z geotextilie. Křídla a ostatní zasypané neizolované konstrukce jsou natřeny 1xNP + 2NA.

Zábradlí je navrženo tří madlové, na nosné konstrukci i svahových křídlech.

Na mostě bude uložena kabelová trasa do betonových žlabů 2x KZ2 vlevo – do kolejového lože.

SO 61-19-85 t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 186,729 – zrušení

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

SO 61-19-86 t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 186,667

Návěstidla: Na lávce bude osazeno 6 návěstidel: 1 – 1866, 1 – 1867, 2 - 1866 , 2 - 1867, 1 - 40, 1 – 41. Rozpětí lávky: L = 16,8 m

Jedná se o typovou konstrukci návěstní lávky. Lávka tvoří příhradový rám, který je vetknut pomocí přímo zabetonovaných šroubů do základových patek. V patkách jsou osazeny chráničky pro přivedení kabelů na lávku. Výstup na lávku je žebříkem, ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je provedena zasítováním z tahokovu (pletiva).

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

Problematika křížení stávajícího vodovodního potrubí ve správě VaK Přerov s tímto objektem bude řešena přeložením vodovodního potrubí a novou únosnou chráničkou, která přenesne zvýšené zatížení od zásypu mezi opěrami a zatížení od železniční dopravy. Z důvodu minimální odstávky vody bude nutné zbudovat i nové vstupní šachty. Toto řešení vzešlo z jednání se zástupci společnosti VaK Přerov.

SO 61-19-07.1 t.ú. Přerov - Prosenice, žel. most v km 186,914 = km 4,339 (1S) – zrušení

Mostní objekt bude zrušen. Při vyloučených kolejích se odbourá nosná konstrukce a části opěr po výškovou úroveň, která zohlední sanační vrstvy železničního spodku a odvodnění žel.

spodku. Dojde k odtěžení stávajícího dna mostu po výškovou úroveň, ve které se nachází stávající vodovodní potrubí. Poté budou vybudovány nové vstupní šachty mezi kterými se položí nová chránička vč. nového potrubí. Následně dojde k napojení (z nových vstupních šachet) na stávající vodovodní síť. Stávající chránička (vč. stávajícího potrubí) a stávající šachty budou odbourány. Výkop bude zasypán štěrkodrtí po výškovou úroveň stávajícího dna mostního otvoru. V prostoru otvoru se provede zhutněný zásyp z vhodného materiálu. Křídla na vtoku i výtoku se odbourají cca 1,0 m pod úroveň nového zemního tělesa

SO 61-19-07.2 t.ú. Přerov - Prosenice, žel. most v km 186,914 = km 4,339 (1S) - přeložka vodovodu

Stávající vodovodní potrubí vedené pod mostním objektem bude přeloženo. Nové potrubí bude ze sklolaminátu DN400 uložené v chráničce DN600.

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

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

Při vyloučených kolejích se odbourá konstrukce klenby a části opěr po výškovou úroveň, která zohlední zhotovení sanačních vrstev železničního spodku a odvodnění žel. spodku. V prostoru otvoru se provede zhutněný zásyp z vhodného materiálu. Křídla na výtoku se odbourají cca 1,0 m pod úroveň nového zemního tělesa.

SO 61-19-87 t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 187,750

Návěstidla: Na lávce bude osazeno 6 návěstidel: 1 – 1878, 1 – 1879, 2 - 1878 , 2 - 1879, 1 - 52, 1 – 53. Rozpětí lávky: L = 16,8 m

Jedná se o typovou konstrukci návěstní lávky. Lávka tvoří příhradový rám, který je vetknut pomocí přímo zabetonovaných šroubů do základových patek. V patkách jsou osazeny chráničky pro přivedení kabelů na lávku. Výstup na lávku je žebříkem, ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je provedena zasíťováním z tahokovu (pletiva).

SO 61-19-88 t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 187,869 – zrušení

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

SO 61-19-89 t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 188,770

Návěstidla: Na lávce bude osazeno 8 návěstidel: 2 - 64 , 2 - 65, 1 - 1888 , 1 - 1889, 2 - 1888, 2 – 1889, 1 -64, 1 – 65. Rozpětí lávky: L = 24,0 m .

Jedná se o typovou konstrukci návěstní lávky. Lávka tvoří příhradový rám, který je vetknut pomocí přímo zabetonovaných šroubů do základových patek. V patkách jsou osazeny chráničky pro přivedení kabelů na lávku. Výstup na lávku je žebříkem, ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je provedena zasíťováním z tahokovu (pletiva).

SO 61-19-90 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 188,928 – zrušení

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

SO 61-19-91 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 189,800

Návěštidla: Na lávce bude osazeno 8 návěštidel: 2 DS , 2 - 73, 1S , 1 - 1899, 2S, 2 -1899, 1DS, 1 – 73. Rozpětí lávky: L = 24,0 m.

Jedná se o typovou konstrukci návěštní lávky. Lávka tvoří příhradový rám, který je vetknut pomocí přímo zabetonovaných šroubů do základových patek. V patkách jsou osazeny chráničky pro přivedení kabelů na lávku. Výstup na lávku je žebříkem, ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je provedena zasítováním z tahokovu (pletiva).

SO 61-19-92 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 189,930 – zrušení

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

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

Nový podchod pro cyklisty v km 185,679 je situován vedle stávajícího podjezdu pro silnici I/55 (SO 61-19-05), blízko obchodního domu Lidl. Jedná se o monolitický železobetonový rám s délkou cca 21 m, světlou šířkou 3,05 m a se světlou výškou 2,8m. Na podchodu bude uplatněn VMP 3.0 + rezerva 125 mm (návrhová rychlost $V=160\text{km/h}$). Na mostě probíhají po obou stranách na rozšířených římsách protihlukové stěny. Na PHS bude osazeno zábradelní madlo. Na čela rámu navazují kolmá křídla, rampy se zábradlím navrženy jako konstrukce tvaru „U“.

Světlá šířka podchodu (3,05m) byla navržena dle šířky cyklostezky s tím, že je splněna minimální volný prostor $2,5\text{m} = 2,0\text{m} + 2 \times 0,25\text{m}$. Tj. minimální volný prostor komunikace pro cyklisty (obousměrný provoz) + bezpečnostní odstup od překážky. Světlá výška rámu je navržena 2,8. Po odečtení uvažovaných konstrukčních vrstev povrchu cyklostezek je splněna minimální volná výška nad komunikací pro cyklisty.

Vzhledem k očekávané vysoké hladině spodní vody je navržena izolace proti tlakové vodě do hydroizolační vany tvaru „U“.

SO 11-19-05 t.ú. Přerov - Dluhonice, žel. most v km 184,522 - zábrany proti dotyku

Rámy s nevyhovující výplní budou nově vyplněny sítí s oky $10 \times 10\text{ mm}$, z drátů profilu 1,5 mm. Stávající rozsah sítí je dostatečný. Vzhledem k provedení a upevnění stávajících rámu nebude do jejich konstrukce zasahováno, nevyhovující mezery mezi stávajícími rámy budou ponechány. Budou doplněny cedule na začátku a konci zábrany dle ČSN 375199.

Protikorozi ochrana nových prvků bude provedena dle ČD S5/4 (navržen stupeň korozní agresivity C5-I)

Protidotykové zábrany se nacházejí na mostě ve vlastnictví a správě Města Přerov. V rámci plánované stavby Města Přerov dojde k celkové rekonstrukci silničního nadjezdu vč. protidotykových zábran. V případě, že stavba Města Přerov bude realizována před stavbou „Rekonstrukce ŽST Přerov – 2.stavba“, tak nebude tento objekt realizován.

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

Při uvažování daného stupně koroze most nevyhoví přechodnosti traťové třídy D4/120. Hlavním důvodem přestavby je snížení nivelety koleje s ohledem na malou světlou výšku pod silničním nadjezdem v km 184.522. Je navržen železobetonový polorám, založený na velkopřůměrových pilotách dn900mm, délka 8.5m. Šikmost mostu stejná jako v současném stavu. Podhled rovný s náběhy na rámový roh. Je navržen dvojkolejný most bez dilatace. Povrchová voda je svedena do příčné drenáže za opěry, vyústění drenáže bude osazeno nad hladinu toku dle hydrotechnického výpočtu. Spodní hrana snížena o 124mm. Stavební postupy budou podřízeny POV stavby.

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

VMP 3.0 min volná šířka vzhledem k šikmosti mostu 3.127m. Římsy jsou přímé, nesledují poloměr oblouku koleje.

SO 11-19-81 t.ú. Přerov - Dluhonice, návěštní krakorec v km 184,903

Na krakorci budou osazena 2 návěstidla 1L a 2L. Na krakorci budou osazena 2 návěstidla 1 – 1850 , 2 – 1850 .

Jedná se o typovou konstrukci krakorce s vyložení 9 m. Krakorec je zakotven pomocí přímo zabetonovaných šroubů do monolitické železobetonové patky. V patce jsou chráničky pro přivedení kabelů. Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je zajištěna zasíťováním sítí z tahokovu (pletiva).

SO 11-19-82 t.ú. Přerov - Dluhonice, návěštní krakorec v km 185,310 = 1,460

Na krakorci budou osazena 2 návěstidla 1HL a 2HL. Na krakorci budou osazena 2 návěstidla 1 – 1850 , 2 – 1850 .

Jedná se o typovou konstrukci krakorce s vyložení 9 m. Krakorec je zakotven pomocí přímo zabetonovaných šroubů do monolitické železobetonové patky. V patce jsou chráničky pro přivedení kabelů. Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je zajištěna zasíťováním sítí z tahokovu (pletiva).

SO 11-19-02 t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční propustek v km 185,437 = km 1,336 (1S) = km 1,337 (2S)

S ohledem na vypracovaný hydrotechnický výpočet propustku, dimenze stávajícího propustku nevyhoví a je nutno provést nový propustek světlé šířky 2000mm a světlé výšky

1100mm (od odláždění po spodek rámu). Propustek bude uložen na železobetonovou základovou desku z betonu C30/37 XC4, XF3, proveden jako prefabrikovaný železobetonový rám světlosti 2000x1600 mm se šikmým ukončením na vtoku i výtoku. Uvnitř rámu bude vydláždění s oboustrannými lavičkami pro průchod živočichů. Na vtoku i výtoku bude propustek ukončen odlážděním z kamenů 200 mm do betonu C25/30 XC4, XF3 tl. 100 mm, zakončeno prahy z prostého betonu C25/30 XC4, XF3.

SO 11-19-03.1 t.ú. Přerov - Dluhonice, silniční nadjezd v km 185,338

V rámci stavby dojde ke zrušení stávajícího železničního přejezdu P6525 v km 185,600 tr.úseku Přerov – Dluhonice. Jako náhrada za stávající úroňový přejezd a z hlediska bezpečnosti bude v km 185,345 vybudován silniční nadjezd jako součást propojení ul. „Dluhonská“ (podél areálu Prechezy a.s.) s ulicí „Předmostská“ (pokračuje do místní části Předmostí) a s ulicí „U Hřiště“, která vede do centra místní části Dluhonice.

Nadjezd byl navržen v odsazené poloze, z důvodu maximálních sklonů pro sjízdnost a bezpečnost pro nákladní vozidla, dále tím bude snížena hlučnost a provoz těžkých nákladních vozidel v obci Dluhonice.

Nadjezd nad tratí je navrhnout třípolovým monolitickým spojitým předpjatým mostem s kolmým křížením dráhy. Rozpětí polí 17,5+25,0+17,5m. Široký předpjatý trám má výšku 1,35m, stavební výška 1,49m, vozovka třívrstvá. Výška VMP byla s projektantem trakčního vedení dohodnuta na 6,9m. Volná šířka mostu je 8,50m, jízdní pruhy 3,0m, vodící proužek 0,25m a zpevněná krajnice 1,0m. Na mostě bude osazeno zábradelní svodidlo zadržení H3 se svislou výplní, za ním na samostatné konstrukci svislá protidotyková zábrana a výplň do 1m plnou plechovou a horní část ze sítí. V krajním poli bude provedena přeložka melioračního toku SO 11-19-03.2. Střední pole respektuje VMP 3,0 pro čtyři koleje, vzdálenost krajních os kolejí od hrany pilířů 5,3m.

Před výstavbou budou provedeny konsolidační opatření a konsolidační nadnásyp na základě dodaného I-G průzkumu a geotechnických výpočtů. Pro přístup na staveniště bude provedena panelová cesta s prostorem pro zařízení staveniště. Založení mostu hlubinné na velko-
průměrových pilotách s hluchým vrtáním u pilířů a přímým vrtáním u opěr ze silničního násypu. Výkop pro základy pilíře budou prováděny ve stětovnicové jímce ze strany koleje vzájemně kotvené. Spodní stavba bude ŽB monolitická. Na opěrách i pilířích budou použita rektifikační ložiska s pilíři umožňující rektifikaci.

Výstavba NK bude probíhat v jedné etapě dle zásad POV. Pro stavbu bude použita skruž z rámových věží o nosnosti 1000kN s nosníky HEB800 a v přilehlých polích systémové bednění renomovaných dodavatelů, kteří zajistí ucelený systém, jeho dodávku, montáž a statický výpočet. Provoz bude ponechán v koleji 1P,2P,1S. Po dobu výstavby bude na trakci zřízeno nulové pole. Římsy budou provedeny ŽB monolitické s dilatačními spárami po 6m, kotvené kotevními přípravky a na křídlech vytaženou výztuží. Dilatační závěry budou jednoduché. Revizní schodiště se povede kolem křídel a dále až pod most k patě svahu.

Pro výpočet konstrukce bude použito zatížení skupiny 1 dle ČSN EN 1991-2. Vozovka bude třívrstvá střežovitě vyspárovaná o celkové tloušťce 140mm. Odvodnění bude provedeno příčným a podélným sklonem do odvodňovačů bez čistících košů s přímým odvodem pod most, dilatace odvodnění trychtýřem (ne pryžové kompenzátory).

Ve vrcholovém oblouku bude proveden odvodňovací proužek hl. 20mm. Barvu svodidel a protidotykové ochrany dle správce mostu RAL 5015 (nebeské modrá).

SO 11-19-03.2 t.ú. Přerov - Dluhonice, silniční nadjezd v km 185,338 - přeložka melioračního příkopu

Koryto bude v místě silničního tělesa zasypáno a nahrazeno přeložkou. Nová trasa Vinarského potoka vede podél silničního násypu nadjezdu, dále prochází prvním polem pod mostem, kde se do něj zaústí drážní příkop a pokračuje podél tělesa dráhy. Koryto je zatravněno, v prvním oblouku zpevněno kamenem, pod mostem kamenem do betonu. Vyústění je provedeno u propustku pod tratí v odláždění kamenem do betonu. Na západní straně bude stávající koryto zachováno, bude zrušen přejezd mezi poli u železničního propustku a vybudován nový u paty násypu tělesa silnice.

SO 11-19-83 t.ú. Přerov - Dluhonice, návěštní lávka v km 185,535 – zrušení

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

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

V km 185,610 se nachází úrovnový přejezd, který bude trvale zrušen. Pro převedení pěší přes žel. trať bude vybudována nová lávka pro pěší umístěna v místě stávajícího přejezdu. Nová lávka bude koncipována identicky s novou lávkou v km 186,124 s rozdílem v umístění a geometrie.

Průchozí šířka lávky bude 2,25m (3 pruhy pro pěší). Lávka bude přes 4 koleje a bude umístěna ~7,5m nad TK. Z obou stran budou k lávce přivedeny chodníky (ramena). Podélný sklon chodníku bude max. 1:12 tak, aby byly splněny požadavky bezbariérového užívání.

Lávka bude ocelová z plnostěnných svařovaných nosníků a příčníků. Ramena budou ocelová ze svařovaných truhlíkových nosníků a příčníků. Mostovka bude ŽB monolitická, v místě kolejíště (lávky) betonovaná do ztraceného bednění z poplastovaných trapézových plechů. Izolace mostovky bude z přímopochůzňového izolačního systému. Uložení lávky a rampy bude na ocelových ložiskách. Spodní stavba (bárky – stojky) budou ŽB prefabrikované, uložené do kalichu. Založení bude na ŽB monolitických základech. Na nosníky bude přivařeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní celk. výšky 1,1m od pochůzí plochy. V místě trakčního vedení budou protidotykové zábrany ze sítě (tahokovu) s vizuálním plynulým šikmým navázáním na výšku konce zábradlí přístupových ramp. SM Přerov odmítá polykarbonátové desky (plexisklo)

Odvodnění bude liniovými žlaby a svodným potrubím pod most. Na začátku severního ramena bude chodník ze zámkové dlažby s ŽB opěrnými zídками.

Jedná se o lávku pro pěší bez cyklistů – bude omezeno dopravním značením. Před lávkou (resp. ramenem) bude osazena betonová zábrana proti vjetí vozidel.

Budoucí správce a vlastník lávky bude Město Přerov.

SO 11-19-04.2 t.ú. Přerov - Dluhonice, lávka pro pěší v km 185,571 - osvětlení lávky

Na lávce a rampě bude osazeno veřejné osvětlení. Osvětlení je navrženo v souladu s normami ČSN CEN/TR13201-1a

Osvětlení bude v místě jižního ramene (točitého) na podhledu mostovky, v místě lávky a severního ramene bude v madlech zábradlí.

SO 12-19-01 Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 185,743 = km 1,032 (1S) = km 1,033 (2S)

S ohledem na vypracovaný hydrotechnický výpočet propustku stávající dimenze 800 – 1000mm nevyhoví a propustek je nutno přestavět na rámový propustek světlé šířky 1600mm a světlé výšky 1800mm. Propustek bude proveden z prefabrikátů 1600/1800 mm uložených na základovou železobetonovou desku tl. 300 mm. Propustek bude ukončen čelní zídou s PHS na římse na vtoku a na výtoku se provede kolmé čelo s osazením U – profilů pro stavidlo. Stavidlo slouží jako zahrazení propustku, aby v případě velké vody, se zamezilo jejímu průtoku do vesnice. Na vtoku i výtoku bude propustek odlážděn a odláždění ukončeno betonovými prahy. V levé části byl propustek prodloužen pod novou komunikaci. Mezi novou komunikací a železnicí bude provedena šachta z monolitického betonu, která bude oddělovat obě části propustku s různými správci.

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

Vzhledem ke špatnému stavu stávajících betonových konstrukcí a na základě hydrotechnického posouzení bude propustek přestavěn na trubní propustek DN 1200 z patkových železobetonových trub.

Klenby se v horní části vybourají a provede se železobetonová základová deska z betonu C30/37 XC4, XF3 pro uložení patkových trub mezi stávající opěry, které poslouží jako pažení. Na vtoku bude propustek ukončen šikmým čelem s otevřeným příkopem a odlážděním kamenem 200 mm do betonu C25/30 XC4, XF3.

Na výtoku bude propustek ukončen rovným čelem pro osazení protipovodňové klapky. Na vtoku bude rovněž provedeno odláždění ukončené prahem z prostého betonu. Do propustku bude rovněž zaústěno odvodnění železničního spodku.

SO 12-19-81 Výhybna Dluhonice, návěstní lávka v km 186,420

Návěstidla: Na lávce bude osazeno 7 návěstidel: S3, S1, S2, S4, S6, S8, S10. Rozpětí lávky: L = 36,32 m

Jedná se o typovou konstrukci návěstní lávky. Lávka tvoří příhradový rám, který je vetknut pomocí přímo zabetonovaných šroubů do základových patek. V patkách jsou osazeny chráničky pro přivedení kabelů na lávku. Výstup na lávku je žebříkem, ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je provedena zasítováním z tahokovu (pletiva).

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

Zajištění přechodnosti propustku bude spočívat v odstranění stávající trouby vč. čel. Nová trouba bude ŽB patková trouba DN1200 dle MVL 649 ukončená na vtoku i výtoku svislými

průčelními zídkami s třímadvacím zábradlím. Celková šířka propustky bude 37,2m. Profil trouby je zvolen dle ČSN 736201 v závislosti na jeho šířce.

Niveleta dna propustky bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Podélný sklon bude 1,0%. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu ukončeno příčným prahem z prostého betonu C25/30 XC4, XF3.

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

Silniční a pěší doprava k výpravní budově výhybny Dluhonice a přilehlým nemovitostem bude nově přivedena po novém mostě situovaném cca 50 m blíže k Přerovu než původní nadjezd. Na mostě je navržen provoz v jednom pruhu šířky 3,0m mezi svodidly a šířka chodníku 1,5m.

Situační umístění nového mostu vyplynulo ze směrového a sklonového řešení navazující komunikace SO 12-18-02, které bylo podmíněno dodržáním podjezdové výšky staničních kolejí výhybny Dluhonice, viditelností drážních návěstidel, rozhledovými poměry pro zajištění plynulého a bezpečného provozu na mostě v jednom jízdním pruhu, maximálním sklonem na pozemní komunikaci a napojením na stávající silniční síť.

Most bude tvořen příhradovou ocelovou konstrukcí ze svařovaných profilů rozpětí 40,00 m (namísto 41,0 m v PD), výšky 4,6 m s dolní mostovkou ze ŽB desky nesenou příčnicí z I profilu a s levostrannou chodníkovou konzolou. Spřažení mezi betonem a ocelí bude provedeno pomocí ocelových spřahovacích trnů. Na mostě budou osazeny svislé protidotykové zábrany – řešení jako na přilehlých lávkách pro pěší, tedy plech a pletivo. Pro navedení vozidel na most a pro ochranu nosných částí konstrukce je na mostě navrženo svodidlo. V místě dilatačních závěrů bude svodidlo opatřeno el. izolovaným dilatačním spojem. Most bude uložen na nových ŽB opěrách, dle požadavku správce objektu nebudou použita elastomerní ložiska - budou navržena hrncová. Na opěry navazují šikmá dilatovaná křídla tvaru úhlových zdí. Na obou stranách opěr je navrženo revizní schodiště pro umožnění přístupu k ložiskům, prostor úložného prahu bude chráněn proti vstupu nepovolaných osob vhodným opatřením. Na křídlech je navrženo zábradlí.

Obě křídla jsou vedena přibližně rovnoběžně s tratí a slícována s opěrou pro navedení jízdy vlaku pro případ vykolejení. Na mostě je uvažováno se střežovitým podélným spádem o hodnotě 1% a jednostranným příčným sklonem 2,5% směrem k chodníkové konzole.

Odvodnění mostu je řešeno až na koncích mostu – snížení konstrukční výšky mostu, odvodnění je postranním žlábkem k odvodňovačům se svislým svedením vody do rigolu podél trati, u opěry u Výpravní budovy bude voda z mostu vsakována, u Dluhonické opěry pak svedena do drážního příkopu.

Na mostě je navrženo osvětlení chodníku, předpokládá se umístění osvětlení na horní pásnici, která přiléhá k chodníku.

Založení spodní stavby se předpokládá v jílovitých sedimentech na vrtaných pilotách Ø 1500 mm pro založení opěr a Ø 1200 mm pro založení křídel.

Na předešlých jednáních bylo dohodnuto, že bude most navržen na nižší zatížitelnost, než plnou normovou – dohodnutá zatížitelnost bude normální 22 t a výhradní 45 t. Nový most bude tímto dopravně omezen dopravním značením a to B13 „22t“ s dodatkovou tabulí E05 „Jediné vozidlo 45t“. Most je umístěn v intravilánu obce, rychlost je tedy omezena na 50 km/h.

Na mostě budou umístěny odrazné tyče. Barva nátěru ocelové konstrukce RAL 5015 nebeská modrá, ostatní části pozink.

SO 12-19-04.2 Výhybna Dluhonice, sil.nadjezd v km 186,634 - osvětlení nadjezdu

Na nadjezdu bude osazeno veřejné osvětlení. Osvětlení je navrženo v souladu s normami ČSN CEN/TR13201-1a

SO 12-19-84 Výhybna Dluhonice, návěsní krakorec v km 187,323

Na krakorci budou osazena 2 návěstidla L3 a L1. Na krakorci budou osazena 2 návěstidla 1 – 1850 , 2 – 1850.

Jedná se o typovou konstrukci krakorce s vyložení 9 m. Krakorec je zakotven pomocí přímoza betonovaných šroubů do monolitické železobetonové patky. V patce jsou chráničky pro přivedení kabelů. Ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je zajištěna zasíťováním sítí z tahokovu (pletiva).

SO 12-19-85 Výhybna Dluhonice, návěsní lávka v km 187,398

Návěstidla: Na lávce bude osazeno 5 návěstidel: L2, L4, L6, L8, L10. Rozpětí lávky: L = 31,5 m .

Jedná se o typovou konstrukci návěsní lávky. Lávka tvoří příhradový rám, který je vetknut pomocí přímo zabetonovaných šroubů do základových patek. V patkách jsou osazeny chráničky pro přivedení kabelů na lávku. Výstup na lávku je žebříkem, ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí je provedena zasíťováním z tahokovu (pletiva).

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

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

Nový propustek bude ŽB patková trouba DN1200 dle MVL 649. Trouba bude umístěna mezi stávající opěry. Celková šířka propustku bude 35,8m. Profil trouby je zvolen dle ČSN 736201 v závislosti na jeho šířce. Podélný sklon bude 1,0%. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu. Na výtoku za opevněním bude proveden štěrkový pohoz pro vsak. Délka bude až k hranici drážního pozemku t.j. na dl. 3,5m. Bude zřízená protipovodňová zábrana.

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

Koncepce technického řešení beze změny. Stávající trubní propustek bude nahrazen novým uzavřeným rámem o světlosti 2,0m. Z důvodů požadavku na maximální zkrácení doby výstavby bude rám prefabrikovaný. Světlá výška bude 1,7m. Nový ŽB rám bude ukončený svislými průčelními zídками. Izolace bude pouze asfaltovým nátěrem. Kolejové lože na propustku bude uzavřené. Propustek bude na rozdílu od původní PD rozšířen tak, aby převedl v budoucnu i kolej č.3 (stavba „Rekonstrukce žst. Přerov, 3.stavba“). Celková šířka propustku bude 17,32m. Nový propustek bude v přímé, bez zalomení a šachty. Koryto v propustku bude

vydlážděno kamennou dlažbou do betonu C25/30 xc4, XF3 s oboustrannými lavičkami pro přechod drobných živočichů. Bude zřízená protipovodňová zábrana.

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

V km 186,124 se nachází úrovnňový přejezd, který bude trvale zrušen. Pro převedení pěší přes žel. trať bude vybudována nová lávka pro pěší umístěná v místě stávajícího přejezdu.

Průchozí šířka lávky bude 2,25m (3 pruhy pro pěší). Lávka bude přes 4 koleje a bude umístěna ~7,5m nad TK. Z obou stran budou k lávce přivedeny chodníky (ramena). Podélný sklon chodníku bude max. 1:12 tak, aby byly splněny požadavky bezbariérového užívání.

Lávka bude ocelová z plnostěnných svařovaných nosníků a příčníků. Ramena budou ocelová ze svařovaných truhlíkových nosníků a příčníků. Mostovka bude ŽB monolitická, v místě kolejiště (lávky) betonovaná do ztraceného bednění z poplastovaných trapézových plechů. Izolace mostovky bude z přímopochůzího izolačního systému. Uložení lávky a rampy bude na ocelových ložiskách. Spodní stavba (bárky – stojky) budou ŽB prefabrikované, uložené do kalichu. Založení bude na ŽB **monolitických** základech. Na nosníky bude přivařeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní celk. výšky 1,1m od pochůzí plochy. V místě trakčního vedení budou protidotykové zábrany ze sítě (tahokovu) s vizuálním plynulým šikmým navázáním na výšku konce zábradlí přístupových ramp. SM Přerov odmítá polykarbonátové desky (plexisklo)

Odvodnění bude liniovými žlaby a svodným potrubím pod most. Na začátku severního ramena bude chodník ze zámkové dlažby s ŽB opěrnými zídками.

Jedná se o lávku pro pěší bez cyklistů – bude omezeno dopravním značením. Před lávkou (resp. ramenem) bude osazena betonová zábrana proti vjetí vozidel

SO 12-19-07.2 Výhybna Dluhonice, lávka pro pěší v km 186,124 - osvětlení lávky

Na lávce a rampě bude osazeno veřejné osvětlení. Osvětlení je navrženo v souladu s normami ČSN CEN/TR13201-1a.

Osvětlení bude v místě jižního ramene (točitého) na podhledu mostovky, v místě lávky a severního ramene bude v madlech zábradlí.

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

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

Nová trouba bude ŽB patková trouba DN1000 dle MVL 649 ukončená na vtoku i výtoku šikmými čely. Celková šířka propustku bude 16,2m. Profil trouby je zvolen dle ČSN 736201 v závislosti na jeho šířce. Niveleta dna propustku bude přizpůsobena stávajícímu terénu dle zaměření. Podélný sklon bude 1,0%. Kolem trouby bude provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonu C25/30 XC4, XF3 zakončeno příčnými prahy z prostého betonu. Do propustku bude zaústěno odvodnění železničního spodku.

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

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

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

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

Most bude zachován a sanován. Provede se celková celoplošná povrchová sanace pohledových ploch nosných konstrukcí a spodní stavby. Dále se provede hloubková sanace dilatačních spár a nadbetonování říms. Provede se oprava napojení izolací do rubu říms. Stávající zábradlí v nadnásypu se odstraní a nové bude osazeno na římsy mostu. Nad římsami se v rozsahu 1,0 m provede odláždění svahu nadnásypu a provede se odláždění podél rovnoběžných křídel mostu. Rubové odvodnění opěr se pročistí

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

V novém stavu je navržena rychlost 110 km/h, výhledově 130 km/h. Vzhledem k rozvoji trhlin a stavu nosné konstrukce je navržena její výměna za konstrukci se štěrkovým ložem splňující VMP 3,0. Na stávající spodní stavbě bude nahrazen úložný práh, nadvýšeny křídla a bude celoplošně sanována.

Nová konstrukce bude příhradový nosník s rozpětím 58 m. Větší rozpětí způsobí posunutí uložení blíže rubu opěry dojde k přerozdělení napětí v základové spáře. Není pak nutné zlepšení základové půdy formou tryskové injektáže. Nová konstrukce bude bez svislic a bez horního ztužení. Výška příhrady je 5,9 m, šířka 7,5 m. Stavební výška je o cca 0,4 m vyšší než stávající konstrukce, při dodržení podjezdové výšky je nutný zdvih nivelety.

Výměna nosné konstrukce mostu bude provedena pomocí pásového jeřábu o nosnosti 600 tun. Pro současné vyjmutí stávající a uložení nové konstrukce je nutné v předstihu zvednout stávající most o cca 1,5 m a vybudovat nové úložné prahy.

SO 19-19-05 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 5,429 (2S)

Statickým přepočtem bylo zjištěno, že pro nově navrhovanou traťovou rychlost a třídu most již není zajištěna přechodnost mostu.

Z výše uvedeného důvodu byla navržena náhrada stávajícího mostu novým ŽB polorámem. Návrh počítá se zachováním rozměrů průjezdního profilu původního mostu, tedy světlosti 13,4 m a volné výšky pod mostem 4,9 m. Křídla jsou navržena rovnoběžná. Založení je navrženo plošné na hutněných štěrkových polštářích. Na mostě je navrženo polootevřené štěrkové lože. Přechody do trati jsou řešeny sklonem říms rovnoběžných křídel.

SO 19-19-05.1 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 5,429 (2S), přeložka VO

Předmětem je ochrana stávajícího vyhrazeného elektrického zařízení cizího vlastníka proti možnému poškození v průběhu provádění stavebních postupů při modernizaci mostního tělesa. Ve stávajícím stavu prochází kabel veřejného osvětlení místem, v němž stavební postup výstavby mostu předpokládá pažení pro konstrukci bednění při betonáži.

E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

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

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

Rekapitulace technických parametrů :

Dopravované medium	žádné
Provozní přetlak	0
Profil plynovodu	DN 150
Délka rušeného úseku	20 m

E.1.8 Pozemní komunikace

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

Za zrušený úrovnňový železniční přejezd v km 185,610 je navrženo nové mimoúrovňové křížení železniční tratě v km 185,338 dvoupruhovou obousměrnou pozemní komunikací bez chodníků. Šířkové uspořádání odpovídá kategorii MS2k -/8,5/40, resp. S 8,5 ve smyslu ČSN 73 6101, jak uvádí předchozí stupeň přípravná dokumentace, což je o 2x0,50 m rozšířená kategorie S7,5/40 dle požadavku Magistrátu města Přerova s ohledem na větší intenzitu cyklistů na cyklistické trase 5042, která vede přes stávající železniční přejezd ze silnice III/01857 k areálu PRECHEZA a.s. a dále do Přerova. Délka trasy je 499,29 m, povrch živiničný. Spády podélného profilu jsou max. 6% pro eliminaci problémů u těžkých nákladních vozidel s hlučností a zplodinami. Povrchové vody jsou odváděny do okolních terénů. V rámci objektu bude provedena i úprava svislého dopravního značení.

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

SO 11-18-02 řeší napojení chodníkových (přístupových) komunikací k nově navržené lávce SO 11-19-04. Vzhledem k absenci stávajících chodníků jsou navržené chodníkové plochy ukončeny sníženým obrubníkem s varovným pásem z profilované dlažby s hmatovými výstupky červené barvy.

Přístupový chodník v severní části napojuje výstup z lávky na ul. Předmostskou (sil. III/01857). Jižní výstup z lávky je napojen na obslužné komunikace řešené v rámci SO 12-18-03. Chodník je ukončen napojením na původní zaslepený úsek místní obslužné komunikace ul. Dluhonská. Celková délka chodníku je cca 160m.

Propojení navrženého chodníku se stávajícím chodníkem místní části Dluhonice není součástí dokumentace a bude řešeno samostatnou dokumentací místní části Dluhonice.

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

Objekt řeší přístupový chodník z jižní strany směrem od měnirny. Celková délka chodníku je navržena 8,6m z toho SO 12-18-01 je 5,3m. Celková šířka chodníku včetně bezpečnostních odstupů je navržena 2,25m. Šířka navazuje na přístupovou rampu lávky.

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

V rámci stavby je navržena demolice původního nadjezdu v ulici K Nadjezdu. Nový nadjezd bude realizován v rámci SO 12-19-04.1 Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634 Původní nadjezd je v nevyhovujícím technickém stavu.

Nový nadjezd je navržen v odsunuté poloze z důvodu zachování dopravní obslužnosti území v době provádění. V rámci tohoto objektu je kromě komunikace vedené k nadjezdu řešen i krátký úsek dotčené komunikace k zahrádkám. Délka úpravy hlavní trasy je 325 m, komunikace k zahrádkám bude upravena v délce 46 m. Napojení na hlavní trasu je stejně jako v původním stavu řešeno pomocí stykové křižovatky. Upravena bude poloha sjezdů k nové technologické budově. Technologická budova je navržena v místě stávající výpravní budovy. Původní výpravní budova je navržena k demolici. Upravované úseky komunikací budou opatřeny asfaltovým krytem. Šířkové uspořádání původní komunikace odpovídá kat. MO1k - /4/30. Jedná se o jednopruhovou obousměrnou komunikaci. Šířkové uspořádání hlavní trasy navrhované komunikace odpovídá kat. MO2k -6,5/30, tj. dvoupruhová komunikace. Šířka jízdního pásu 5,5 m umožní míjení vozidel, či případné parkování. Krátký úsek vedený po silničním nadjezdu je jednopruhový obousměrný doplněný jednostranným chodníkem. Úprava komunikace k zahrádkám je navržena v šířkovém uspořádání odpovídajícím původnímu, tj. MO1k -/4/30. Výškově trasa opět vychází z polohy nového nadjezdu. Maximální podélný sklon je 8%. Minimální podélný sklon neklesá 0,5%. Komunikace je odvodněna příčným a podélným sklonem vozovky i pláně do okolních terénu. V rámci objektu bude provedena i úprava svislého dopravního značení. Vozovky původních opouštěných komunikací budou odstraněny a zemní tělesa rekultivovány.

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

SO 12-18-03.1 *Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měnírně*

Předmětem stavebního objektu je novostavba místní komunikace na jižní straně železniční tratě. Navržená komunikace bude sloužit pro příjezd k měnírně spol. ČEZ a bytovkám stojícím jižně od areálu ČEZ. Komunikace je vedena v souběhu s železnicí v žkm 185,4 až žkm 186,2.

Novostavba místní komunikace je vyvolána zrušením úrovněvého železničního přejezdu v žkm 186,124 a úpravou místní komunikace (ul. Dluhonská) související s výstavbou nadjezdu v km 185,338. Nadjezd je navržen jako náhrada za úrovněvý železniční přejezd v km 186,610. Nová místní komunikace je navržena také pro dopravní obsluhu území, které je v současnosti přístupné železničním přejezdem v žkm 186,124 v ulici U Rozvodny.

V úseku bez prostorového omezení vodním tokem Strhanec je navržena jako dvoupruhová obousměrná, v těsném souběhu s železnicí vpravo a vodotečí vlevo je v délce cca 340 m jednopruhová obousměrná s výhybnou. Celková délka komunikace je 831,331 m. V rámci objektu bude upraveno i napojení areálu spol. KEMIFLOC a.s. související s výstavbou nadjezdu v km 185,338. Délka úpravy napojení je 82,62 m. Trasa v km 0,333 13 kříží vodní tok, v místě křížení bude zřízen rámový propustek jako součást zemního tělesa pozemní komunikace (viz. podobjekt SO 12-18-03.3 Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měnírně – propustek). Jsou navrženy prefabrikáty o světlé šířce 2000 mm a světlé výšce 1600 mm.

Pro zabránění zásahu do vodního toku je potřeba v úseku 0,463 - 0,764 71 na levé straně vybudovat opěrnou stěnu z drátokošů, které budou kotveny geomřížemi do zemního tělesa pozemní komunikace. Součástí zdi je i římsa s ocelovým svodidlem.

Zed' je předmětem podobjektu SO 12-18-03.2 Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měníně – zed'.

Výškové vedení je ovlivněno zejména souběžným vedením s železniční tratí, kdy niveleta místní komunikace kopíruje niveletu železniční tratě. Minimální podélný sklon dosahuje 0,3%. V ostatních částech trasy je niveleta přizpůsobena stávajícím terénům v místě napojení u areálu měniny ČEZ a v místě křížení s nadzemním vedením velmi vysokého napětí. Niveleta je navržena tak, aby výsledný podélný sklon neklesl pod 0,5% ani v místech překlápění jízdního pásu před směrovými oblouky. Maximální podélný sklon dosahuje 4,21%-napojení na násyp nadjezdu v SO 11-18-01.

SO 12-18-03.2 Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měníně – zed'

Pro zabránění zásahu do vodního toku je potřeba v úseku km 0,463 - 0,764 71 komunikace SO 12-18-03.1 na levé straně vybudovat opěrnou stěnu z drátokošů. Drátokoše budou kotveny geomřížemi do zemního tělesa pozemní komunikace. Součástí zdi je i římsa s ocelovým svodidlem.

SO 12-18-03.3 Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měníně – propustek

Trasa SO 12-18-03.1 v km 0,333 13 kříží vodní tok. V místě křížení bude zřízen rámový propustek. Jsou navrženy prefabrikáty o světlé šířce 2000 mm a světlé výšce 1600 mm.

SO 12-18-03.4 Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měníně - úprava oplocení areálu ČEZ

V prostoru vjezdu do areálu rozvodny ČEZ v Dluhonicích bude nutno z důvodu úpravy příjezdové komunikace upravit část stávajícího oplocení. Stávající dvoukřídlová vjezdová brána o šířce 6m bude snesena včetně navazujícího oplocení v nejnutnějším rozsahu. Jedná se o oplocení z poplastovaného pletiva na ocelových sloupcích.

Celková délka rušeného oplocení je 57 m.

Nová vjezdová brána bude mít stejné rozměry a konstrukci jako původní. Situována je tak, aby stojící vozidlo (velikosti běžného nákladního automobilu) před bránou nebránilo průjezdu vozidel po komunikaci U rozvodny. Od sloupků vjezdové brány bude provedeno nové oplocení s napojením na stávající oplocení. Výška oplocení je 1,8m.

Celková délka nového oplocení je 35,5 m.

Konstrukci nového oplocení tvoří ocelové sloupky a drátěné pletivo s oky 50/50 mm. V horní části oplocení budou dvě řady ostnatého drátu. Vše bude opatřeno protikorozií ochranou poplastováním. Založení bude na základových patkách z prostého betonu.

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 12-34-01 Výhybna Dluhonice, PHS

Stěna je navržena v úseku 185,500 až 185,985 jako oboustranně absorpční, zbytek stěny do km 186,436 je řešena jako jednostranně pohltivá. Stěna je uvažována v kategorii A3 (zvuková pohltivost 8-11dB). Výška PHS je 3,5m nad TK (temenem kolejnice).

Stěna začíná v km 185,500 vpravo trati a pokračuje podél kolejiště vpravo a končí před propustkem SO 12-19-03 v km 186,440. Stěna podchází v km 185,571 pod lávkou pro pěší

SO 11-19-04.1 a po přístupovou komunikací k měnící v km. 186,119 SO 12-19-07. Dále je stěna vedena přes propustky SO 12-19-01 a SO 12-19-02 v km 185,734 a 186,225.

Únikové východy (3ks) jsou řešeny překryvem protihlukových stěn a navazují na úniková schodiště. Stěna je v tomto úseku řešena jako jednostranná, únikové východy jsou navrženy po Děkujimax. vzdálenosti 300 m.

Celková rozvinutá délka stěny je 936 m.

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

SO 19-34-01 t.ú. Dluhonice – Prosenice, PHS v km 2,946 – 4,747 vlevo

Protihluková stěna začíná v km 2,951 vlevo trati před mostem v km 3,084 a pokračuje podél kolejiště vlevo až do km 4,749. Stěna přechází v km 3,084 přes železobetonový most SO 61-19-05, kde bude kotvena na novou římsu mostu a dále po římsu mostní konstrukce železničního mostu SO 61-19-104 v km 185,689 (podchod cyklostezky) pro vytvoření cyklostezky po trati.

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), na mostě budou horní části stěny prosklené (odrazivá) s vypískovanými proužky jako ochrana ptactva proti nárazu.

PHS je od začátku do km 3,458 výšky 3,5m nad TK potom se její výška snižuje až na 2,0m nad TK do 3,638 km. Od tohoto kilometru je výška konstantní a to 2m nad TK. V prostoru připravované investice - komunikace MÚK I/55, která bude vrchem křížit kolejiště za žel. mostem SO 61-19-05, bude výška PHS 2m nad TK. Po ukončení křížení se výška postupně zvedne na 3,5m nad TK.

Únikové východy jsou navrženy překryvem stěn – 6ks. V místech kde jsou navrženy úniková schodiště a dál povede únik přes Vinarský potok budou přes potok navrženy lávky se zábradlím z dřev. konstrukce uložené na beton. základu.

Celková délka stěny je 1798 m. Délka prosklených částí na mostech je 37,8 m

Stěna bude tvořena ocelovými sloupky, panely budou oboustranně pohltivé, na mostech prosklené odrazivé. Soklový panel železobetonový nebo hliníkový na mostech. Stěna bude kotvena do železobetonových pilot nebo na ŽB konstrukci mostů. Mezi římsami mostních konstrukcí budou svislé sloupky PHS ukotveny do vlastních opěrných zídek před a za SO 61-19-109. Římsy všech stavebních objektů jsou navrženy stejného tvaru tak, aby při pohledu tvořili jeden celek.

PHS bude ukolejněna a budou provedena opatření proti bludným proudům.

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

Stěna začíná v km 5,201 vpravo trati podél obytné části – Lýsky. Poloha konstrukce PHS je na svahu podél koleje 2s v osově vzdálenosti 3,6m. PHS končí v km 5,582. Výška PHS se pohybuje 3,5m nad TK (temenem kolejnice).

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), na mostě budou horní části stěny prosklené (odrazivá) s vypískovanými proužky jako ochrana ptactva proti nárazu.

V délce PHS je navržen jeden únikový východ řešený překryvem protihlukových stěn. Na únikovém východu jsou navrženy terénní schody včetně zábradlí.

Celková délka stěny je 381 m. Délka prosklených částí na mostech je 32,6 m

Stěna bude tvořena ocelovými sloupky, panely budou oboustranně pohltivé, část stěny bude prosklená s vypískovanými proužky. Soklový panel betonový, na mostě absorpční - hliníkový. Stěna bude kotvena do železobetonových pilot, při přechodu přes most SO 19-19-05 bude ukotvena do žb. konstrukce mostu. PHS bude ukolejněna.

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

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

Výška PHS se pohybuje 3,5m nad TK (temenem kolejnice).

Stěna přechází v km 185,658 přes železobetonový most SO 61-19-05, kde bude kotvena na novou římsu mostu a dále po římsu mostní konstrukce železničního mostu SO 61-19-104 v km 185,687 (podchod cyklostezky) pro vytvoření cyklostezky po trati.

Římsy všech stavebních objektů jsou navrženy stejného tvaru tak, aby při pohledu tvořili jeden celek.

Stěna je navržena v celé délce jako oboustranně absorpční - pohltivá, v kategorii A3/A3 (zvuková pohltivost 8-11dB), na mostě budou horní části stěny prosklené (odrazivá) s vypískovanými proužky jako ochrana ptactva proti nárazu.

V délce PHS jsou navrženy dva únikové východy řešené překryvem protihlukových stěn. Na únikový východ navazují úniková terénní schodiště včetně zábradlí.

Celková délka stěny je 648 m. Délka prosklených částí na mostech je 37 m

Stěna bude tvořena ocelovými sloupky, panely budou oboustranně pohltivé, část stěny bude prosklená. Soklový panel betonový, na mostě absorpční - hliníkový. Stěna bude kotvena do železobetonových pilot, při přechodu přes most bude ukotvena do žb. konstrukce mostu. Mezi římsami mostních konstrukcí budou svislé sloupky PHS ukotveny do vlastních opěrných zídek před a za SO 61-19-109.

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

SO 12-15-01 *Výhybna Dluhonice, technologická budova*

Nová technologická budova je situována v místě původní provozní budovy. Je to objekt přízemní s plochou sedlovou střechou. Půdorysné rozměry jsou 36,43 x 11,33 m. Výška po hřebeni je 5,9 m.

Zastavěná plocha	412,8 m ²
Obestavěný prostor	2435,5 m ³

- Dispoziční řešení

V nové technologické budově je v části SSZ umístěna stavědlová ústředna s napájecími zdroji, sdělovací místnost, sklad s dílnou SSZT, dopravní kancelář, sociální zázemí tvořené WC a umývárnu pro udržující zaměstnance, šatnu pro výpravčí a úklidovou místnost.

V části budovy se silnoproudou technologií budou umístěny stání pro trafo a tlumivku, rozvodna VN a NN místnost kompenzace.

- Konstrukční řešení

Nová technologická budova bude vyžděná z tepelně-izolačních keramických bloků, stropní konstrukce bude ze železobetonových předpjatých panelů, konstrukce pultové střechy bude tvořena dřevěnými sbíjenými vazníky. Krytina bude plechová. Založení objektu bude na železobetonových základových pasech ukončených železobetonovou podlahovou podkladní deskou. Dělicí příčky budou z cihelných příčkových. Podlahy budou s povrchovou úpravou z dlažby nebo PVC. V podlahách bude tepelná izolace z polystyrénu a na stropních panelech bude položena minerální tepelná izolace. Spodní stavba bude proti zemní vlhkosti a stékající vodě odizolována modifikovanými asfaltovými pásy.

Okna budou plastová s izolačním dvojsklem a fólií proti nepovolanému vniknutí, vnitřní dveře budou dřevěné hladké a vnější dveře plastové tepelně-izolační.

- Elektroinstalace, hromosvod

V objektu bude provedena nová elektroinstalace, ze které bude napájeno osvětlení, zásuvková instalace, vzduchotechnika, klimatizace a el. přímotopné konvektory.

Napájení bude provedeno z rozváděčů, které budou připojeny z rozvodny nn z rozváděče RH:

- R- VSN a R-VSZ budou napájet elektroinstalaci v rozvodně NN, VN, trafostání a místnosti kompenzace.
- R-ZABZ a R-ZABN budou napájet elektroinstalaci ve stavědlové ústředně a místnosti napájecích zdrojů. Ze zálohovaného rozváděče R-ZABZ bude napojena část osvětlení a klimatizace stavědlové ústředny.
- R-DKZ a R-DKN budou napájet elektroinstalaci v dopravní kanceláři. Ze zálohovaného rozváděče R-DKZ bude napojena část osvětlení a klimatizace v dopravní kanceláři. Z tohoto rozváděče bude napájena také elektroinstalace ve společných prostorech (zádveří, chodba, toalety, šatna DK).
- R-SDELZ a R-SDELN budou napájet elektroinstalaci ve sdělovací místnosti. Ze zálohovaného rozváděče R-SDELZ bude napojena část osvětlení a vývody pro sdělovací zařízení.

Objekt bude chráněn proti atmosférickému přepětí souborem opatření:

- vybudováním nového hromosvodu dle třídy LPS II, osazením svodičů přepětí
- uzemňovací soustavou včetně vyrovnání potenciálů na vstupech do objektů

- Vytápění

Vytápění objektu / mimo místnosti traf a tlumivky/ bude elektrickou energií nástěnnými el. konvektory dle tepelných potřeb jednotlivých místností. Součástí el. konvektorů jsou ve-
stavěné elektronické termostaty pro nastavení požadované teploty v místnosti. Provoz el. konvektorů je plně automatický - bezobslužný. Vlastní zapojení a ovládání el. vytápění je součástí profese elektro.

- Chlazení (klimatizace)

Budou klimatizovány místnosti dle požadavků instalovaného technologického zařízení - sdělovací místnost a dopravní kancelář. Chlazení stavědlové ústředny a místnosti napájecích

zdrojů je součástí PS 12-28-01.3. Klimatizace bude zajištěna prostřednictvím systému SPLIT jež je sestava jedné vnitřní jednotky – podstropní provedení a jedné jednotky ve venkovním provedení. Venkovní jednotky jsou umístěny na střeše objektu. Hlavní el. přívod je přiveden k venkovním jednotkám. Vlastní propojení mezi jednotkami je prostřednictvím izolovaného potrubí a el. vodiči - kabely. Jednotky pracují v automatickém režimu bez nutnosti obsluhy.

- Vzduchotechnika

Místnosti s transformátory - větrání uvedených prostor je přednostně přirozené s doplněním o nucené větrání. Větrací otvory pro přirozené větrání jsou součástí PD - stavební části dle návrhu projektanta technologie s tím otvory v nadstřešním komínku jsou doplněny o klapky se servopohony – které v případě provozu ventilátorové jednoty jsou zavřeny. Nucené provětrávání je prostřednictvím nadstřešního ventilátoru / instalace na komínku / - provoz vent. jednotky jde na základě termostatu při překročení provozní teploty – zejména v letním období.

Rozvodna VN a NN - VZT soustava zajišťuje provětrávání těchto místností bez oken- ních otvorů. Odvod znehodnoceného vzduchu z uvedené místností je nucený s přívodem a odvodem odpadního vzduchu přes odvodovou stěnu objektu. Na straně přívodu vzduchu je osazen kazetový filtr, pro zamezení prašnosti v místnosti.

Sociální zázemí objektu - pro zajištění hygienických požadavků jsou osazeny malé venti- látorové jednotky se zpětnými klapkami pro odvod znehodnoceného vzduchu mimo objekto- vé prostory. Odvod je řešen jednotkami osazenými na kruhovém potrubí, které je vedeno přes obvodové stěny se zakončením gravitačními lamelami. Ovládání ventilátorů je časovými spínači se stavitelným doběhem alt. tlačítka obsluhou – u sprchy prostřednictvím vlhkostního snímače.

- Zdravoinstalace

Zdravoinstalace řeší vnitřní rozvody vody a splaškovou kanalizaci uvnitř budovy, odvod kondenzátu z nových klimatizačních jednotek, venkovní dešťovou kanalizaci a napojení ob- jektu na stávající rozvody vody v areálu výhybny pomocí zrekonstruované vodovodní přípoj- ky.

SO 12-15-02 Výhybna Dluhonice, demolice

Bude provedena demolice objektů, které jsou ve špatném technickém stavu a neumožňují instalaci nového technologického zařízení. Dále objektů, které brání osazení nových sítí a provizorních zařízení, které budou zajišťovat železniční provoz po celou dobu výstavby.

Demolice všech výše uvedených budov bude provedena postupným odbouráním včetně odbourání části suterénních zdí a základových pasů.

Likvidaci nebezpečného i ostatního odpadu musí provádět oprávněná firma. Odpady, které není nutno likvidovat na zvláštních skládkách, budou likvidovány běžným způsobem (Tech- nické služby, Kovošrot apod.) nebo budou druhotně využity pro zásypy na stavbě (pouze ne- znečištěná zemina).

Všechny odpady vznikající stavební činností musí být důsledně separovány, ukládány na přistavené kontejnery a likvidovány odpovídajícím způsobem. Odvoz bude zajištěn dodava- telskou firmou, případně oprávněnou firmou, která má oprávnění k likvidaci všech druhů odpadů včetně nebezpečných odpadů.

Budou zdemolovány tyto objekty:

Provozní budova, k.ú. Dluhonice, parc.č. 1106

Jedná se o dvoupodlažní zděnou budovu, kde je v současné době umístěna technologie re-léového zabezpečovacího zařízení (RZZ) včetně technického a sociálního zázemí, sdělovací místnost a dopravní kancelář. V přízemí jsou dále prostory využívané ST a byt. Ve 2.NP jsou byty. Budova je částečně podsklepena.

Základy a suterénní zdi jsou z kamenného nebo cihelného zdiva případně betonové. Nosná konstrukce je zděná z cihel, stropy jsou jak dřevěné tak železobetonové. Střecha je na novodobější části ocelová vazníková s eternitovou krytinou, na starší části je střecha dřevěná s taškovou krytinou. Podlahy jsou betonové s nášlapnou vrstvou z PVC nebo keramickou dlažbou. Okna jsou dřevěná.

Obytný domek, k.ú. Dluhonice, parc.č. 1105, vlastník budovy SŽDC s.o.

Jedná se o jednopodlažní zděnou budovu, kde je v současné době umístěna bytová jednotka. Základy a suterénní zdi jsou betonové. Nosná konstrukce je zděná z cihel, stropy jsou jak dřevěné tak železobetonové. Střecha je dřevěná s plechovou krytinou. Podlahy jsou betonové s nášlapnou vrstvou z PVC nebo keramickou dlažbou. Okna jsou plastová.

Rozvodna 6kV

Ve výhybně Dluhonice je stávající přízemní zděná budova rozvodny 6kV o rozměrech 8,8 x 9 m a výšce 4,1m. Budova je zděná z cihel s plochou střechou s živičnou krytinou. Výplně okenních otvorů jsou ze sklobetonu, vnější dveře a vrata jsou ocelové. Základy a podlahová deska jsou ze železobetonu.

SO 12-15-03 Výhybna Dluhonice, kabelovod

Pro zajištění bezpečného a přehledného uložení kabelových vedení sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých je ve výhybně Dluhonice navržen kabelovod. Trasa a kapacita kabelovodu je navržena na základě požadavku projektantů jednotlivých profesí a vyplývá z potřeb nově umísťovaných technologických zařízení.

Trasa silnoproudých kabelů je navržena podél jižní podélné stěny budovy a trasa zabezpečovacích a sdělovacích kabelů je situována podél severní podélné stěny budovy. Kabelové komory jsou umístěny podél obou příčných obvodových stěn budovy. Z těchto komor je provedeno napojení na kabelové prostory uvnitř budovy.

Délka kabelovodu: 118 m

Železobetonové kabelové komory: 6ks

Kabelovod bude tvořen plastovými multikanály devíti-otvorovými s vodotěsnými spoji a kabelovými komorami z vodostavebního železobetonu. Vstupy do kabelových komor budou zakryty vodotěsnými polymer-betonovými poklopy.

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.1 Trakční vedení

SO 11-01-01 t.ú. Přerov-Dluhonice, úprava TV

Tento stavební objekt řeší úpravu trakčního vedení od elektrického dělení v km 184,4 v žst. Přerov po budoucí nové elektrické dělení v žst. Dluhonice. Trakční vedení bude navrženo kompletně nové. Je navržena také demontáž stožárů nesoucích optický kabel.

Silniční nadjezd v km 184,522

V související předcházející stavbě „Mosty přes železniční trať na ulici Dluhonská“ se vybudují čtyři provizorní trakční podpěry P1, P2, P3 a P4, které budou po vybudování nového nadjezdu ve směru na Dluhonice zase demontovány. Tyto stožáry nelze zachovat vzhledem k plánovaným úpravám železničního svršku. V rámci objektu SO 11-01-01 se tedy s nimi nepočítá a na jejich místě nebo v jejich blízkosti budou vybudovány stožáry nové.

Silniční nadjezd v km 185,455

Před začátkem výstavby nadjezdu budou nutné tyto úpravy TV:

- Postaví se nové trakční brány 31-32 a 33-34.
- Stávající trakční vedení bude převěšeno na tyto nové brány a stávající trakční brána 33-223 bude demontována.
- Pod budoucím nadjezdem se vybuduje neutrální pole a nosné lano bude nahrazeno trolejí. Přímo pod nadjezdem tak budou dvě troleje s maximální výškou 5,7m. Po dobu výstavby bude pod nadjezdem snižena maximální rychlost.

Po ukončení stavebních prací na novém silničním nadjezdu bude neutrální pole zrušeno a snižená výška trakčního vedení odstraněna.

SO 11-01-02 *t.ú. Přerov-Dluhonice, převěšení ZOK*

SO 12-01-02 *Výhybna Dluhonice, převěšení ZOK*

V současné době je v úseku mezi výhybnou Dluhonice a žst. Přerov zavěšen ZOK SŽDC 24vláken, který cca od žkm 184,131 přechází do kabelovodu (napojen na DOK 24vl.) a nově též ZOK ČD-T 72 vláken osazený v rámci samostatné investiční akce „ZOK Dluhonice - Přerov, RD.“

Původní samostatný ZOK SŽDC 24vl. vláken je tak nyní zavěšen na společných závěsech se ZOK ČD-T 72 včetně distančních rozpěrek pro 2 kabely v jednotlivých rozpětích mezi stožáry.

DOK SŽDC 24vl. z ATÚ Přerov přechází ze zemní trasy (kabelovodu), v kabelové komoře u paty stožáru, na ZOK v žkm 184,131 na trakční stožár č. 14A. Dále pokračuje ZOK SŽDC 24vl. + ZOK ČD-T 24 vl. závěsnou trasou po nových staničních trakčních stožárech a za vjezdovým návěstidlem dále po starých stožárech (včetně nadjezdu, kde je uchycen dvěma závěsy), po kterých vede až k VB výhybny Dluhonice.

Obsahem uvedených dvou SO je převěšení ZOK na nové trakční podpěry, dle POV.

Všechny použité závěsy a armatury budou typového provedení dle příslušné platné vzorové sestavy pro zavěšení optického kabelu na trakčních stožárech.

Stávající ZOKy musejí být po celou dobu výstavby v provozu, kabely se nesmějí přerušit, ani nijak poškodit.

V rámci provozních souborů D.2.5 bude v traťovém úseku Přerov – Dluhonice ZOK SŽDC 24vl. zdemontován. Od výpravní budovy výhybny Dluhonice po žkm 188,400 bude stávající ZOK nahrazen kabelem v trubce HDPE.

Demontované konzoly ZOK, nosné armatury, ocelové konstrukce pro kabelové rezervy apod., budou předány jako výzisk (TÚDC).

Provizorní zavěšení optického kabelu (z důvodu demolice stávající VB ve výhybně Dluhonice):

Provizorní trasy zavěšeného OK na stožárech TV je nutné realizovat na začátku stavby. Jakmile bude veškerý provoz přepojen na provizorní kabelizaci a ve výhybně Dluhonice do provizorního kontejneru, může být zrušena stávající místnost sdělovacího zařízení v objektu určenému k demolici.

V průběhu zpracování PD po jednání s ČD-T byl odsouhlasen návrh řešení provizorních optických kabelových tras, s tím, že provizorně zavěšené optické kabely budou během stavby umístěny následovně.

- v **t.ú. Brodek - výhybna Dluhonice:** od stávajícího trakčního stožár č.52 v žst. Brodek (VB, žkm 192,718) ke stávajícímu trakční stožáru č.39 a následně novému trakčnímu stožáru č.53A ve výhybně Dluhonice (provizorní kontejner).
- v **t.ú. Dluhonice – Přerov:** od stávajícího trakčního stožáru č.39 a nového trakčního stožáru č.53A v Dluhonicích (provizorní kontejner) v závěsné trase do Přerova po stávající trakční stožár č.14A (km 184,131), kde trasa přejde do stávajícího kabelovodu směr CDP.
- v **t.ú. Přerov - Prosenice:** od stávajícího trakčního stožáru č.13 (km 184,172), – do žst. Prosenice (VB), na stávající trakční stožár č.40 (km 191,400).
- ve směru k CDP je trasa vedena kabelovodem (viz t.ú. Dluhonice – Přerov).

V místech navržených nových trakčních stožárů je uvažováno s odsouhlaseným řešením, tj. s následným převěšením provizorních optických kabelů ze stávajících stožárů na nové.

Toto řešení je nezbytné pro provizorní přepojení a zajištění veškerého provozu na koridorové trati na kabelech SŽDC a ČD-T během stavby. Výpadky pro přepojení mohou být max. 10 vteřin a to v nočních hodinách. Z tohoto důvodu je takto navržený provizorní stav jediné možné řešení pro zachování provozu. Na dálkových optických kabelech jsou provozovány například okruhy sděl.zař., zab.zař., ETCS a další okruhy jiných subjektů.

Na závěr stavby budou uvedené provizorně zavěšené optické kabely v plném rozsahu zdemontovány.

SO 12-01-01 Výhybna Dluhonice, úprava TV

Trakční vedení ve výhybně Dluhonice bude v rámci tohoto SO kompletně rekonstruováno v návaznosti na nové kolejové řešení. Elektrická dělení na obou zhlavích výhybny Dluhonice jsou situována nově. Rozmístění nových podpěr je koordinováno ve vztahu ke stávajícím přejezdům, linkám VN, VVN a novým nadjezdům a lávkám, které ve výhybně Dluhonice nově vzniknou.

Z důvodu použití tzv. štíhlých výhybek v kolejových spojkách na zhlavích výhybny, bude v těchto místech místo elektrických děličů použito vzdušné elektrické dělení výměnou dvou sestav. V místě výměny sestav hlavní a odbočné sestavy na výhybce bude také použito jiné řešení než standardní. Základní koncepce křížení trolejů nad výhybkami podle FS C/3 typové sestavy "J", pro rychlost pojezdů v přímém směru do 200 km/hod a pro rychlost pojezdů do 130 km/hod do nebo z odbočky nelze pro výhybku typu J60-1:26,5-2500 použít.

Proto je navržen nový způsob, tzv. výměnným polem (v souběhu) bez bodového křížení sjezdových trolejů. Při klasickém bodovém vykřížení sjezdových trolejů, kdy nájezd sběrače z jedné na druhou trolej řeší přizvednutí troleje pomocí tzv. přeponky, se při štíhlosti výhybky jeví nesprávné a pro provoz nebezpečné. Může dojít při nadměrném přítlaku k navlečení sběrače do sousední troleje a rozsáhlé poruše.

Na olomouckém zhlaví výhybny Dluhonice je uvažováno s napojením na další stavbu „Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba“. Zde bude vytvořeno další elektrické dělení a systém TV směrem z nového přesmyku přes hlavní koridorovou trať směrem žst. Brodek u Přerova, bude zakotven na podpěře výhybny Dluhonice.

Závěsy TV budou buď na šikmých izolovaných konzolách, nebo svislých izolovaných konzolách (SIK) zavěšených na břevnech nosných bran. Případně v místě složitých výměn na štíhlých výhybkách může být použito závěsů na branách se směrovým lanem.

Jako hlavní sestava bude použita trolej průřezu 150mm^2 Cu a nosné lano 120 mm^2 Cu s přídatným lanem. Lano zesilovacího vedení bude $1 \times 120\text{ mm}^2$ Cu, kotvení bude použito 1:3 s betonovým závažím. Jako vedlejší sestava bude použita trolej průřezu 100mm^2 Cu a nosné lano 50 mm^2 Bz. Kotvení bude použito 1:2 s betonovým závažím.

Izolátory budou použity na napětíovou hladinu 25 kV.

Po dobu výstavby silnoproudé technologie bude nutno fyzicky odtáhnout stávající trakční vedení v místě stáv. podpěry č. 43 a 45. Byla odsouhlasena jednotná výška spodních hran všech nosných břevna (i na olomouckém zhlaví) na 8m nad TK. Pokud bude zvýšená výška spodní hrany nosného břevna, pak to bude z důvodu viditelnosti návěstidel.

V traťovém úseku Dluhonice – Brodek u Přerova budou vyměněny šikmé izolované konzoly u stávajících podpěr v kotevním úseku, kde budou měněny vodiče (nosné lano a trolejový drát).

Na předchozích jednáních bylo odsouhlaseno použití břevna typu 42 pro nosné brány. Výkresy této brány budou doloženy v dokumentaci včetně všech atypických součástí a prvků spojených s tímto typem břevna.

V místech kolejových spojek pojižděných rychlostí 100km/h a vyšší budou místo úsekových děličů použity elektrická dělení, která budou ve schématu napájení a dělení číslována v číselné řadě děličů.

SO 61-01-01 *t.ú. Přerov-Prosenice, úprava TV*

SO 19-01-01 *t.ú. Dluhonice - Prosenice, úprava TV*

Trakční vedení bude zavěšeno pomocí šikmých izolovaných konzol a konzol typu SIK zavěšených na trakčních branách. Zesilovací vedení bude primárně vedeno na podpěrných izolátorech na branách. V místech, kde se traťové úseky Dluhonice – Prosenice a Přerov – Prosenice scházejí a jdou souběžně, bude stavební část trakčního vedení obsažena v SO 19-01-01.

V úseku směrem na Prosenice končí rekonstrukce trakčního vedení v místech, kde končí kolejové úpravy (tzn. km 187,7) a nové vodiče trakčního vedení budou dále pokračovat po stávajících trakčních podpěrách až do míst, kde kotví ve stávajícím stavu.

Se správcem TV bylo dohodnuto, že na stávajících podpěrách ve směru na Prosenice budou stávající šikmé izolované konzoly, konzoly SIK a kotvení budou demontována a nahrazena novým materiálem. Na TP 177-178 bude umístěn napájecí převěs pro příčné propojení tratí Dluhonice – Prosenice a Přerov – Prosenice. Trakční odpojovače č. 33, 43 budou umístěny na TP č. 178.

V úseku Dluhonice – Prosenice bude mezi TP 197-198 a 199-200 situováno neutrální pole, které bude tvořené pomocí dvou vzdušných elektrických dělení. Pro překlenutí neutrálního pole a propojení neutrálního pole jsou zde situovány trakční odpojovače č. NP11, NP12, NP21, NP22. Nosné trakční podpěry budou použity typu TS, TBS, 2TBS. Bylo dohodnuto

stávající systém číslování trakčních podpěr – tzn. vzestupně směrem od Prosenic do Dluhonic pro SO 19-01-04, resp. do Přerova pro SO 61-01-01.

E.3.4 Ohřev výměn

SO 12-06-03 Výhybna Dluhonice, EOVS

Ve výhybně Dluhonice dopravní technolog stanovil k ohřevu všech 30ks výhybek. Výhybky jsou rozděleny do 7 skupin. Každá skupina bude napájena ze samostatného rozvaděče R-EOV. Dne 22.11.2017 projektant obdržel (od SŽDC, s.o. GŘ O24 Oddělení techniky a provozu) souhlas s použitím EOVS i na výkolejce Vkl.

Napájení rozvaděčů R-EOV bude z nové trafostanice 22/0,4kV v novém technologickém objektu. Na poradě bylo odsouhlaseno použití nového hermetizovaného transformátoru 400kVA určeného pouze pro napájení EOVS.

Vzhledem k velkým vzdálenostem a počtu ohříváných výhybek výhybny Dluhonice bude podél kolejiště rozmístěno celkem 7 ks rozvaděčů R-EOV, z jejichž vývodů, opatřených jističi a proudovými chrániči budou napojeny topné tyče ohříváných soustav jednotlivých výhybek. Každý rozvaděč bude obsahovat samostatné čidla vlhkosti a teploty pro automatický provoz. Ovládání a řízení ohřevu bude přednostně automatické, řízené čidly sněhu a teploty. Technologie EOVS a OSV bude zapojena do systému DDTS.

Měření spotřeby el. energie rozvaděčů REOV bude v rozvodně nn jedním společným elektroměrem (fakturační ČEZ).

Rozvaděče REOV budou navzájem propojeny v rámci místní kabelizace optickým kabelem s rozvaděči osvětlení osvětlovacích věží ROV. Optické kabely budou ukončeny v nadřazeném rozvaděči s PLC umístěném v rozvodně nn v nové trafostanici TS 22/0,4kV. Kabelová trasa nn a spojky budou označeny markery.

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 61-04-01 t.ú. Přerov - Prosenice, přeložky kabelu 6kV

Vzhledem k důležitosti 6kV rozvodu je nutno udržet kabel 6kV v provozu po celou dobu stavby. Při rekonstrukci kolejiště a mostů může dojít k jeho poškození, zvláště v místech, kde je veden v blízkosti kolejiště a na mostech bude v těchto případech kabel 6kV přeložen do nové trasy vedené mimo dosah stavebních prací. Přeložky budou realizovány stejným typem kabelu jako jsou kabely stávající (kabelem 6-AKYCY 3x50mm²).

Nové kabely budou uloženy v betonových žlabech v dostatečném krytí. Kabel bude v kabelovém žlabu zapískován.

SO 61-06-01 t.ú. Přerov - Prosenice, osvětlení podjezdu v km 185,657 = km 3,082 (IS)

V současné době je osvětlení železničního podjezdu realizováno pomocí zářivkových svítidel. Napájení je provedeno ze sítě veřejného osvětlení města Přerova.

V souvislosti s rekonstrukcí železničního mostu v km 185,657 dojde k demontáži stávajícího osvětlení podjezdu a montáži nového osvětlení. Napojení osvětlení bude provedeno ze sítě veřejného osvětlení města Přerova ze stávajícího stožáru osvětlení umístěného nedaleko podjezdu, přes rozvaděč osvětlení RO. Rozvaděč osvětlení RO bude proveden jako pilířový rozvaděč umístěný u podjezdu.

Osvětlení bude realizováno zářivkovými svítidly v provedení antivandal, dle podmínek správce VO města Přerova a také v souladu s požadavky ČSN.

SO 11-04-01 *t.ú. Přerov - Dluhonice, přeložky kabelu 6kV*

Vzhledem k důležitosti 6kV rozvodu je nutno udržet kabel 6kV v provozu po celou dobu stavby. Při rekonstrukci kolejiště a mostů může dojít k jeho poškození, zvláště v místech, kde je veden v blízkosti kolejiště a na mostech bude v těchto případech kabel 6kV přeložen do nové trasy vedené mimo dosah stavebních prací. Přeložky budou realizovány stejným typem kabelu jako jsou kabely stávající (kabelem 6-AYKCY 3x50mm²).

Nové kabely budou uloženy v betonových žlabech v dostatečném krytí. Kabel bude v kabelovém žlabu zapískován.

SO 12-04-01 *Výhybna Dluhonice kabel 6kV*

V rámci stavebních prací v kolejišti je nutné stávající kabel 6kV v rámci přeložek několikrát překládat do nových provizorních poloh mimo dosah stavebních prací.

Vzhledem k důležitosti 6kV rozvodu bude v novém stavu kabel 6kV položen nově. Nově bude kabel položen z nového TO, z rozvodny vn v Dluhonicích do km cca 188,00 ve směru na Brodek u Přerova (Olomouc). Kabel 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² bude uložen ve společné kabelové kynetě se sdělovacím a zabezpečovacím vedením. Kyneta pro sdělovací a zabezpečovací kabely bude dle možnosti vedena s odstupem 0,3m od trasy kabelu 6kV. Kabel bude uložen v betonovém žlabu a kabel bude ve žlabu zapískován.

SO 12-06-01 *Výhybna Dluhonice, venkovní osvětlení vč. demontáže stáv. osvětlení*

Součástí tohoto stavebního objektu bude nové osvětlení obou zhlaví a prostor kolejiště před VB. Napájení nového venkovního osvětlení bude z nového rozvaděče RO napájeného z nové trafostanice 22/0,4kV(nový technologický objekt). Rozváděč RO bude umístěn v novém technologickém objektu. Nové osvětlení obou zhlaví a prostoru před VB bude proveden pomocí nesklopných osvětlovacích (trubkových) věží 20m osazených svítidly s LED světelným zdrojem. U vybraných věží bude umístěn zásuvkový stojan napájený z přilehlé věže.

Přístupové cesty k výpravní budově a dopravní kanceláři budou nasvětleny pomocí svítidel LED na fasádě a s pomocí pozičních svítidel. Pro osvětlení drážní stezky budou svítidla umístěna na trakčních podpěrách.

Osvětlení ploch pro zjišťování závad na trakčních vozidlech bude pomocí svítidel LED umístěných na trakčních podpěrách/ bránách. Technologie OSV bude zapojena do systému DDTS. Venkovní osvětlení bude napájeno v síti TT. Ovládání osvětlení pomocí kombinace místně a dálkově.

SO 12-06-02 *Výhybna Dluhonice, úprava rozvodů nn*

Napájecí kabely dotčené stavbou budou nahrazeny novými kabely typu AYKY nebo CYKY, přičemž stávající kabelové skříně nevyužité v konečném stavu budou odpojeny a demontovány.

Z důvodu napájení technologie zab.zař (UNZ) a sděl zař. v jednom pozemním objektu (Tech.Obj.) budou tyto kabelové propojení realizovány v rámci technologie rozvodu nn, vn případně vnitřní elektroinstalace.

Stávající kabelové skříně, které nebudou dotčeny stavbou, budou zachovány dle stávajícího stavu. Nevyužitelné stávající kabelové skříně budou demontovány.

Kabely v zemi budou uloženy v kabelovodu, nebo v betonových kabelových žlebech ve společných kabelových trasách, individuálně v samostatných kabelových trasách.

Nové zásuvkové stojany ZS u vybraných osvětlovacích věží budou vybudovány a napojeny v rámci SO 12-06-01.

V rámci rozvodů nn bude napojena stávající bytovka (směr Brodek) a stávající cizí odběratel v zahrádkářské kolonii na levé straně kolejiště ve směru na Přerov.

SO 12-06-04 *Výhybna Dluhonice, DOÚO*

Předmětem tohoto objektu je řešení dálkového ovládání úsekových odpojovačů (29ks) s motorickým pohonem, situovaných ve výhybně Dluhonice. K ovládání odpojovačů budou použity dvě ovládací skříně (každá skříň pro ovládání 16-ti odpojovačů) s optickým oddělením umístěné v objektu nové technologické budovy. Svorková přechodová skříň (PS) bude umístěna po dohodě se správcem vedle ovládacích skříní (MSDOUO) v rozvodně nn v nové technologické budově. Propojení mezi PS a ovládacím panelem bude vícežilovými Cu kabely (19x1,5).

Kabely pro ovládání nových úsekových odpojovačů (CYKY 7x4mm²) budou ukládány převážně ve společných kabelových trasách, v samostatné trase pak k trakčním stožárům, na nichž budou jednotlivé pohony odpojovačů umístěny v pancéřové trubce. V prostoru před TB budou kabely uloženy kabelovodu.

SO 12-06-05 *Výhybna Dluhonice, přípojky nn pro proviz. staniční zabezpečovací zařízení*

V rámci tohoto SO budou vybudovány hlavní provizorní kabelové skříně u stávající sloupové trafostanice 22/0,4kV pro napájení provizorních kontejnerů pro zabezpečovací a sdělovací techniku (případně jako stanoviště pro pracovníky řízení dopravy). U jednotlivých kontejnerů budou vybudovány provizorní přípojkové kabelové skříně.

Provizorní dopravní kancelář (DK) s požadovaným příkonem 4kVA bude provizorně napojena z provizorní kabelové skříně disponujícím požadovaným rezervním příkonem.

Zabezpečovací zařízení (kontejnery MPZZ, Zv.I., St.I., St.II., St.II.) a sdělovací zařízení (kontejner SZ) budou napojena z provizorní kabelové skříně samostatnými kabelovými přívody. Kabely budou uloženy, tak aby nebyly dotčeny stavebními pracemi v rámci stavby a bylo zachováno napájení po celou dobu stavby a provozu těchto stanovišť.

Kabelové trasy pro napájecí kabely nn pro provizorní stanoviště zab.zař. budou uloženy v kabelových rýhách s krytím od 0,7m do cca 2m, tak aby bylo zajištěno normové krytí a ochrana kabelů proti poškození při následujících stavebních pracích v okolí těchto kabelů nn. Kabely je nutné zachovat v provozu od 0. Stavebního postupu (SP) do posledního 7. SP.

Provizorní kabely nn pro provizorní stanoviště zab.zař. budou geodeticky zaměřeny pro budoucí orientaci ohledně uložení kabelů v zemi. Provizorní přípojky budou po dokončení stavby předány správci SŽDC SEE nebo odpojeny a demontovány.

SO 12-06-06 *Výhybna Dluhonice, přeložky nn*

Stávající kabely nn v kolizi se stavebními pracemi budou přeloženy do nových poloh.

Stávající kabelové skříně nevyužité v konečném stavu nebudou vyměněny. Z důvodu demolice stávající VB Dluhonice nebude potřeba výměna kabelových skříní na fasádě.

Stávající kabely DOÚO budou překládány, protože je požadavek na zachování funkčnosti stávajících odpojovačů v průběhu stavby. Ovládací panely ÚO budou provizorně umístěny v provizorní dopravní kanceláři (DK). Provizorní panel ÚO bude napojen na dálkový dohled na dispečink.

Stávající EOv je ve stanici instalováno a jsou požadovány přeložky těchto kabelů, aby byla zachována funkčnost EOv v zimním období mezi jednotlivými stavebními postupy. Stávající rozváděče budou doplněny místním ovládáním (stykače) a čidly. Stávající osvětlení bude v provozu do vybudování nového na základě stavebních pracovních postupů. Stávající kabely osvětlení, které bude potřeba provozovat v jednotlivých stavebních postupech budou přeloženy. Stávající rozváděč R12 na fasádě stávající VB bude nahrazen provizorním pilířovým rozváděčem u sloupové trafostanice. Stávající rozváděče (i nový pilířový R12) budou doplněny (vybaveny) místním ovládáním (stykače) a čidly.

V rámci přeložek kabelů nn budou stávající kabelové rozvody nn (výstupní) ze stávající trafostanice přeloženy do provizorních kabelových skříní KS-P, které budou umístěné u budovy stávající rozvodny 6kV. Provizorní KS-P budou v časovém sledu napájeny ze stávající trafostanice, (případně dočasného ZZEE-DA(mobilní)) a definitivní trafostanice a na závěr tyto výstupní kabely z KS-P, které bude nutné zachovat, budou nově napojeny do nové rozvodny nn v nové trafostanici (TO). Nevyužité KS-P budou odpojeny a zrušeny.

SO 12-12-01 *Výhybna Dluhonice, přípojka VN 22kV SŽDC*

V stávajícím stavu jsou v žst. Dluhonice umístěny 2 transformátory 22/0,4kV. Trafo 100kVA pro napájení stanice a trafo 250kVA pro napájení EOv.

V novém stavu budou transformátory a rozvodna VN 22 kV umístěny v novém technologickém objektu. Stávající venkovní trafostanice budou v rámci tohoto SO demontovány. V rámci SO 12-12-51 bude upravena venkovní přípojka VN 22 kV v majetku ČEZ Distribuce. V blízkosti stávající trafostanice EOv bude venkovní přípojka VN 22 kV ukončena na koncovém podpěrném stožáru. Na tomto stožáru budou umístěny dva úsekové odpojovače s koncovými svorkami pro kabelové napojení kabelů VN 22 kV. Venkovní přípojka VN, koncový stožár a úsekové odpojovače budou v majetku ČEZ Distribuce. Tyto úpravy budou realizovány ČEZ Distribuce v rámci SO 12-12-51. Dělicím místem budou výstupní kabelové svorky úsekových odpojovačů.

Obě samostatné kabelové přípojky VN 22 kV (2 x kabely 3x 22-AXEKVCEY 70 mm²) začínají na výstupních svorkách úsekových odpínačů, vedou dvěma samostatnými kabelovody po stožáru do země a dále ve společné kabelové trase v samostatných betonových žlabech do rozvodny VN 22 kV v novém technologickém objektu. Zde jsou ukončeny ve vstupních polích rozváděčů VN 22 kV samostatně pro stanici a pro EOv. Dvě samostatná odběrná místa

SO 10-04-01 *Kabel 6kV (SpS Přerov - STS 6kV Dluhonice)*

Stavební objekt SO 10-04-01 řeší pokládku nového kabelu 6kV typu 6-AYKCY 3x50mm² v úseku mezi rozpínací stanicí 6kV, která je umístěna v přístavku spínací stanice Přerov v km 184,220 a staniční transformovnou 6kV v novém technologickém objektu (TO) ve výhybně Dluhonice km (186,780), tedy vzdálenost cca 2,6 km. Kabel bude ukládán ve společné kabelové kynetě se sdělovacím a zabezpečovacím vedením. Kabel se bude realizovat jako zemní.

V samostatné a společné kabelové trase bude kabel ukládán z důvodu bezpečnosti provozu rozvodné soustavy 6kV v ochranném betonovém žlabu a kabel bude ve žlabu zapískován. Kyneta pro sdělovací a zabezpečovací kabely bude dle možnosti vedena s odstupem 0,3m od trasy kabelu 6kV.

V prostoru za TO Dluhonice bude kabel 6kV uložen přes rohové šachty do 9-ti otvorového multikanálu a následně bude vytupovat z další rohové šachty do terénu, kde se kabel stočí do vstupní šachty u rozvodny vn TO. Nový kabel vn 6 kV bude ukončen v rozváděči 6kV v přírodním poli rozvodny nn (TO).

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 11-01-03 *t.ú. Přerov-Dluhonice, ukolejnění kovových konstrukcí*

SO 12-01-03 *Výhybna Dluhonice, ukolejnění kovových konstrukcí*

SO 61-01-02 *t.ú. Přerov-Prosenice, ukolejnění kovových konstrukcí*

SO 19-01-03 *t.ú. Dluhonice - Prosenice, ukolejnění kovových konstrukcí*

Stavební objekty ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí trakčního vedení, napájecího vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) podle normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50122-1, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah.

V celém rozsahu stavby bude navrženo nové ukolejnění. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek, v odůvodněných případech skupinové ukolejnění pomocí ukolejňovacího lana.

Bylo dohodnuto, že jednotlivé stavební postupy budou textově popsány v technické zprávě a naceněny. Pro stavební postupy, bude do projektu zahrnuta položka: Aktualizace KSU a TP dle kolejových postupů za 100m zprovoznované skupiny. Položka obsahuje veškeré práce na aktualizaci KSU a TP po každém stavebním postupu.

Jednotlivé stavební postupy koordinačního schématu ukolejnění a trakčních propojení, které si objedná zhotovitel, budou zaslány k odsouhlasení Technické ústředny dopravní cesty (TUDC).

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 12-06-07 *Výhybna Dluhonice, uzemnění technologické budovy*

V základech stavby po celém obvodu (i ve vnitřních základových stěnách) bude položen základový zemnič. Zemnič je tvořen páskem FeZn 50/5 uloženým v betonu 50 mm od spodní hrany a 50 mm od vnější obvodové hrany základu. Spoje zemniče v betonu jsou svařeny. K základovému zemniči je po cca 1m přivařeno ocelové armování základů a rovněž ocelové armování podkladního betonu pod hydroizolací tvořené ocelovými svařovanými sítěmi. Jednotlivé ocelové sítě jsou mezi sebou provařeny po cca 0,5 m.

Pro napojení svodů hromosvodové soustavy budou ze základového zemniče provedeny vývody pásovinou FeZn 50/5 na vnější fasádu objektu do výšky cca 600 mm nad terén. Pro napojení MEB, uzemnění rozvaděčů a technologie a vnitřní měřící uzemňovací svorky a přípojnice budou rovněž ze základového zemniče provedeny vývody pásovinou FeZn 50/5 na vnější fasádu objektu, které následně ve výšce cca 500 mm nad terénem projdou přes obvo-

dovou zeď do objektu. Všechny vodivé spoje uzemnění v betonu a v zemi musí být provedeny svařením.

Součástí ochranného pospojování uvnitř budovy bude ocelové armování podkladního betonu nad hydroizolací tvořené ocelovými svařovanými sítěmi. Jednotlivé ocelové sítě budou mezi sebou provařeny po cca 0,5 m. Po celém obvodu ocelového armování bude k sítím po cca 0,5 m přivařen obvodový vodič FeZn fi 10 mm. Z tohoto vodiče budou vodiči FeZn fi 10 mm provedeny vývody po vnitřní obvodové zdi k místům napojení MEB, uzemnění rozvaděčů a technologie a vnitřních měřících uzemňovacích svorek a přípojníc.

E.3.9.1 Přeložky a úpravy silnoproudých vedení mimodrážních

SO 10-12-51	<i>Přeložka kabelů VN 22kV ČEZ v km 184,902 a 184,908 (Přerov - Dluhonice) a km 1,862 a 1,870 (Prosenice – Dluhonice)</i>
SO 10-12-52	<i>Přeložky vedení VN ČEZ v km 185,300 - 186,200</i>
SO 61-06-51	<i>Přeložka kabelů NN 0,4kV ČEZ v km 184,528 (Přerov - Prosenice)</i>
SO 61-12-51	<i>Přeložka kabelů VN 22kV ČEZ v km 185,164 (Přerov - Prosenice)</i>
SO 19-06-51	<i>Přeložka kabelů NN 0,4kV ČEZ v km 2,082 (Dluhonice – Prosenice)</i>
SO 12-06-51	<i>Výhybna Dluhonice, přeložky kabelového vedení NN ČEZ</i>
SO 12-12-51	<i>Výhybna Dluhonice, úprava přípojky VN 22kV ČEZ</i>
SO 12-12-52	<i>Přeložka vedení VN v km 186,6 – 186,7 (Přerov – Dluhonice)</i>

Všechny SO uvedené v části E.3.9.1 Přeložky silnoproudých vedení jiných správců projektuje a vyřizuje žádosti k realizaci přeložek, jako samostatné stavby, ČEZ Distribuce a.s. prostřednictvím externích projektantů.

E.3.9.2 Přeložky sdělovacích vedení jiných správců

SO 10-14-01 Přeložky sdělovacích zařízení - O2

V traťovém úseku Přerov-Prosenice, kříží železniční trať sdělovací kabely místní MK a dálkové kabely DK včetně DOK společnosti CETIN. Z důvodu stavební činnosti na železniční trati bude nutné místní a dálkové kabely CETIN ochránit, respektive přeložit tak, aby při provádění uvedených stavebních činnostech nebyly poškozeny. Proto budou kabelové trasy společnosti CETIN řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy.

V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku.

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

Km	Druh křížení
184,050	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh optického kabelu
184,061	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu
184,061	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
184,378	CETIN a.s.- sdělovací kabely-radiové sítě
184,504	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
184,522	CETIN a.s.– sdělovací kabely-neprovozované sítě
185,596	CETIN a.s.– sdělovací kabely–nezaměřený průběh metalického kabelu

186,691	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu
187,835	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh metalického kabelu

Tabulka křížení stávajících inž. sítí s tratí Přerov – Prosenice

Km	Druh křížení
184,368	CETIN a.s.- sdělovací kabely-radiové sítě
184,551	CETIN a.s.- sdělovací kabely-neprovozované sítě
184,850	CETIN a.s.- sdělovací kabely-nezaměřený průběh metalického kabelu
185,699	CETIN a.s.- sdělovací kabely-nezaměřený průběh metalického kabelu
185,710	CETIN a.s.- sdělovací kabely-nezaměřený průběh metalického kabelu
188,180	CETIN a.s.- sdělovací kabely-zaměřený průběh optického kabelu

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

Km	Druh křížení
2,253	CETIN a.s.- sdělovací kabely-nezaměřený průběh metalického kabelu

SO 10-14-02 Přeložky sdělovacích zařízení - jiní správci

Jedná se o přeložky sdělovacích kabelů jiných správců, v tomto případě kabelové televize společnosti NejTV,a.s. a kabelů společnosti T-mobile, a.s. včetně kabelů ČD-Telematika v místě provádění stavebních prací na železničních mostech a železničním spodku včetně odvodnění.

Z důvodu stavební činnosti na železniční trati bude nutné místní a dálkové kabely obou společností ochránit, respektive přeložit tak, aby při provádění uvedených stavebních činností nebyly poškozeny. Proto budou kabelové trasy výše uvedených společností řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy.

V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku.

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

Km	Druh křížení
183,955	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
183,957	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,050	ČEZ ICT Services, a.s. – komunikační vedení
184,069	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,305	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,118	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,733	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,754	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely

Tabulka křížení stávajících inž. sítí s tratí Přerov – Prosenice

Km	Druh křížení
184,320	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,523	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
184,644	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,021	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,407	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,587	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,594	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
185,794	T-Mobile Czech Republic a.s. – optická kabelová trasa
186,717	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,718	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely
186,736	ČD-Telematika, a.s. – sdělovací kabely

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

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

B.1.3.5 Požadavky na postupné provádění stavby

Vyplývají ze složitosti celé stavby jakou je rekonstrukce dopravně extrémně zatíženého traťového úseku či úseků. Stavba má řadu složitých objektů, které pro svoji náročnost a důležitost bude nutné budovat v dostatečném předstihu a zařadit v harmonogramu stavby tak, aby byl zachován železniční provoz na celém úseku po dobu stavby a aby silniční provoz v dané lokalitě byl omezen pouze v nezbytně nutné míře. Základní požadavky na postupné provádění stavby jsou uvedeny v plánu organizace výstavby, část F, zejména v příloze F.3 Časový postup prací. Jeho návrh vychází ze skutečnosti, že stavba bude probíhat za plného provozu. Proto byla rámcově rozdělena na části, a to:

Rok 2018, 2019, stavební postupy, rozsah práce	od	dny	do
Stavební postup č.0, přípravné práce, demolice VB Dluhonice a výstavba nové technologické budovy, nový silniční nadjezd a komunikace	01.11.18	230	18.06.19
Stavební postup č.1, k.č.1 Přerov-Prosenice (části koleje km 185,000-185,600 a km 186,700-187,300)	19.06.19	42	30.07.19
Stavební postup č.2, k.č.1S Dluhonice-Prosenice (výh.č.2-km 187,700) a k.č.2 Přerov-Prosenice (výh.č.2-km 187,700)	30.07.19	133	09.12.19

Rok 2020, stavební postupy, rozsah práce	od	dny	do
Stavební postup č.3, k.č.2S Dluhonice-Prosenice (výhybka č.1-km 188,230) a k.č.1 Přerov-Prosenice (dokončení)	1.3.2020	136	14.07.20
Stavební postup č.4, výhybna Dluhonice (vložení výhybek č.29x a 30x na olomouckém zhlaví).	15.07.20	37	20.08.20
Stavební postup č.5, výhybna Dluhonice (sudá kolejová skupina).	20.08.20	116	13.12.20
Rok 2021, stavební postupy, rozsah práce	od	dny	do
Stavební postup č.6, k.č.2 Přerov-Dluhonice a výhybna Dluhonice (dokončení sudé kolejové skupiny).	15.03.21	110	02.07.21
Stavební postup č.7, k.č.1 Přerov-Dluhonice a výhybna Dluhonice (lichá kolejová skupina).	02.07.21	91	30.09.21
Stavební postup č.8, aktivace nového zabezpečovacího zařízení	30.09.21	30	29.10.21

Postupné provádění stavby je zdokumentováno v části F. Zásady organizace výstavby.

B.1.3.6 Požadavky stavby na zdroje

Zařízení staveniště a staveniště ve výhybně Dluhonice budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn výhybny. Průběh kabelových tras je zřejmý ze situací stavby. U stavenišť lze podle místních podmínek využít stávajících veřejných rozvodů. V místech, kde se dodavatel stavby nepodaří zajistit připojení el. energie je nutné použít pojízdné agregáty. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení a způsoby plateb musí dodavatel před zahájením prací projednat se správcem a majitelem odběrných míst.

- *Voda :*

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ve výhybně Dluhonice ze stávajících veřejného vodovodního řádu a hydrantů. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. Do lokalit stavenišť bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena.

- *Plyn:*

Pro potřeby stavby není uvažován.

B.1.3.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Při realizaci stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ bude nezbytné zabezpečit shromažďování, resp. odvedení odpadních vod, odvedení povrchové/dešťové vody z území, resp. legalizovat další typy nakládání s vodami. Současně budou realizována k tomu potřebná vodní díla (odvodnění staveb). Respektována bude i potřeba vyhotovení a dodržování provozních řádů, havarijních a povodňových plánů, resp. dalších dokumentů na tomto úseku.

Pro zabezpečení těchto úkolů budou zohledněny následující skutečnosti:

a) Nakládání s odpadními vodami

V případě shromažďování odpadních vod v žumpách, není třeba samostatné povolení pro takovouto akumulaci. Následně však musí být zajištěno čištění těchto vod (§38 vodního zá-

kona) např. formou odvozu na nejbližší ČOV. Uvedená skutečnost musí být popsána v existujícím provozním řádu ČOV.

Pokud by se jednalo o potřebu přímého vypouštění odpadních vod do toku, bude nezbytné takovéto vody na místě čistit. Pro toto vypouštění je nutné povolení vodoprávního úřadu, vycházející z nař.vl.č.61/2003 Sb. Povolení obsahuje koncentrační limity znečištění, které je nutno u vypouštěných odpadních vod dodržovat.

b) Odvedení povrchových/dešťových vod

Povrchové, resp. dešťové vody lze odvádět do povrchových toků bez povolení k nakládání s vodami. Stejně tak odvádění těchto vod do dešťových kanalizací nevyžaduje povolení, nutný je však souhlas vlastníka této kanalizace.

Ve všech případech je přitom žádoucí, zajistit podle možností vsakování těchto vod do podzemí v místě vzniku, za účelem udržení vody v krajině. Tato skutečnost bude v relevantních případech zohledněna ve smyslu ustanovení §20 odst.5 písm.c) vyhl.č. 501/2006 Sb.

c) Přeložky vodovodů a kanalizací

V rámci této stavby je uvažováno s jednou přeložkou stávajícího vodovodu ve vlastnictví VaK a.s. Přerov, přeložku řeší SO 61-19-07.2 t.ú. Přerov - Prosenice, žel. most v km 186,914 = km 4,339 (1S) - přeložka vodovodu. Přeložka je vyvolána zrušením železničního mostu, v jehož otvoru je pod terénem umístěn stávající vodovod. Stávající vodovodní potrubí vedené pod mostním objektem bude přeloženo. Přeložky kanalizace nejsou v rámci stavby uvažovány.

Pokud k přeložkám dochází, tak se jedná se o stavbu vodních děl, která vyžaduje územní rozhodnutí a následně stavební povolení místně a věcně příslušného vodoprávního úřadu. Nezbytný je přitom písemný souhlas vlastníka stávající sítě. V případě vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu je na tuto možnost pamatováno v rámci ustanovení §24 zákona č.274/2001 Sb. Podle tohoto provádí přeložku na své náklady ten, kdo potřebu vyvolal. Po vydání kolaudačního souhlasu je třeba přeložku převést do vlastnictví toho, kdo je vlastníkem stávající sítě. Rovněž tento postup bude při realizaci uvedené stavby dodržován.

d) Realizace dalších vodních děl

Jakákoliv realizace dalších vodních děl (odvodnění, dešťová kanalizace, úprava toků) není možná bez stavebního povolení příslušného vodoprávního úřadu. V případě, že uvedené dílo vyžaduje i povolení k nakládání s vodami, musí být přednostně vydáno toto povolení, jak je vyžadováno ustanovením §15 vodního zákona.

e) Jiné

Provozní řády vodních děl je nutno zpracovat pouze tehdy, je-li o tom pravomocně vodoprávním úřadem rozhodnuto. Výjimkou jsou provozní řády vodních děl, určených pro zásobování pitnou, kde je tato povinnost dána ex lege ustanovením §4 zákona č.258/2000 Sb.

Havarijní plány budou zpracovány následně uživatelem závadných látek, bude-li v dané lokalitě (provozně uceleném území) nakládáno s více jak 500 l kapalné závadné látky či 1000 kg pevné závadné látky. Uvedená povinnost je specifikována ve vyhl.č. 450/2005 Sb. Zde je současně uvedeno, které náležitosti musí takovýto plán obsahovat. Havarijní plán se stává

závazným pro uživatele závadných látek po schválení jeho obsahu vodoprávním úřadem. Na toto schválení se vztahuje správní řád, tj. zákon č. 500/2004 Sb.

Povinností vlastníků pozemků a staveb ohrožených povodněmi, které se nacházejí v záplavovém území nebo mohou zhoršit průběh povodně je dále zpracování povodňových plánů. Tyto zpracovávají vlastníci nemovitostí pro svou potřebu a pro součinnost s povodňovým plánem obce. V pochybnostech o rozsahu této povinnosti k jejich návrhu rozhodne příslušný vodoprávní úřad. Povodňové plány se zpracovávají na základě ustanovení §71 odst.4 vodního zákona (zákon č.254/2001 Sb. v platném znění).

Povolení vodoprávního úřadu (§8 vodního zákona) vyžadují rovněž odběry podzemních vod. Provéřit legalitu těchto odběrů spadá do povinností toho, kdo zdroj vody užívá, resp. vlastní.

B.1.3.8 Napojení na dopravní systém

a) Napojení na silniční dopravní systém

Stavba v definitivním stavu bude napojena na silniční dopravní systém stávajícím způsobem nebo způsobem dle projektů ostatních investorů, kteří v dané lokalitě rozvíjejí své aktivity a kteří tyto aktivity budou realizovat před nebo v souběhu se stavbou „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“. Navíc budou v jejím rámci zřízeny nové místní komunikace, silniční nadjezdy a lávky pro pěší. Nejvýznamnějším investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, s jehož akcemi je stavba „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ koordinována.

b) Napojení na železniční dopravní systém:

Stavba zasahuje do trianglu dopraven Brodek u Přerova – Přerov – Prosenice a je tak napojena na železniční dopravní systém na směr západ – východ tj. Praha - Olomouc – Přerov – Prosenice- Hranice na Moravě – Horní Lideč - Púchov a současně i na směr sever – jih, tj. Bohumín – Přerov – Břeclav. Pro železniční dopravní systém má tak stavba nezastupitelný význam tím, že výrazně vylepšuje všechna zařízení dopravní cesty na zadaných traťových úsecích, kde výhybna Dluhonice má primární úlohu v rozdělování vlaků do směrů sever, východ a jih.

c) Napojení na dopravní systém z hlediska POV

Stavba je napojena na stávající síť pozemních komunikací, které bude nutné ve větší či menší míře využívat. Předpokládá se využití následujících úseků silnic:

- Silnice **II/150** od křižovatky se silnicí I/55 v Přerově po křižovatku se silnicí III/43515 v Rokytnici.
- Silnice **III/43515** od křižovatky se silnicí III/43515 v Rokytnici přes železniční přejezd ev.č.43515-6 a cca 100 m za tímto železničním přejezdem po křižovatku s místní komunikací.
- Silnice **III/01857** od křižovatky se silnicí I/55 v Přerově po její ukončení v Dluhonicích.
- Silnice **II/436** od křižovatky se silnicemi I/55 a I/47 v Přerově po křižovatku se silnicí III/0557 v Přerově Lověšicích.
- Silnice **II/436** od křižovatky se silnicí I/55 (ulice Hranická) po křižovatku s místní komunikací (ulicí Koččře).
- Silnice **III/04721** od křižovatky se silnicí II/436 v Přerově po křižovatku se silnicí I/55.
- Silnice **III/0557** od křižovatky se silnicí I/55 v Přerově po křižovatku se silnicí II/436.

- Silnice **III/04723** od křižovatky se silnicí I/47 v Přerově po křižovatku s místní komunikací (ulicí Kočáře).
- Silnice **III/43610** od křižovatky se silnicí I/47 po železniční stanici Prosenice.

Na tyto státní a krajské komunikace navazují místní a účelové.

Daná problematika je popsána v části F. Zásady organizace výstavby, v příloze F.1 Technická zpráva a v přílohách F.2 Situace zařízení staveniště

B.1.3.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

V rámci realizace záměru dojde ke kácení stromů a zapojených porostů dřevin rostoucích mimo les. Podrobný výčet dotčených dřevin je uveden v samostatné části projektové dokumentace B.3.6. Dendrologický průzkum – aktualizace. Na základě tohoto průzkumu byla vypočítána ekologická újma vzniklá pokácením těchto dřevin a bylo požádáno o povolení ke kácení dle zákona 114/1992 Sb. Dle podmínek uvedených v povolení ke kácení byl vypracován projekt náhradních výsadeb v rozsahu daném výše zmíněným povolením ke kácení.

B.1.3.10 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 zdravých 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 plán BOZP.

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 činní) 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. 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 nářadí,

- ✓ NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků,
- ✓ NV č. 11/2002 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 - Vydávání povolení do prostor SŽDC, s.o.
- ✓ Vyhlášku MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost apod.

Všichni pracovníci stavby budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

B.1.3.11 Posouzení stavby vzhl. k užívání osob. s omez. schop. pohybu a orientace

V rámci zpracování projektu stavby bylo postupováno podle **Vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb.** o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a požadavků TSI (2008/164/ES PRM) - Rozhodnutí komise ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému, které jsou analogické s požadavky, uváděnými v národní legislativě.

K lávkám pro pěší přes žel. trať jsou přivedeny chodníkové ramena pod max. sklonem 1:12. Sklon je proměnný, dle směrových oblouků. V točitém rameni je podélný sklon jednotný v ose 7,3% (~1:13,8] na lávce je sklon 2,0% a na rozvinutém rameni je 2,6÷7,3%. Chodník (lávka) je bez příčného sklonu. Délka ramen je na každé straně cca 100m. Po celé délce ramen a lávky bude oboustranné ocelové mostní zábradlí se svislou výplní celkové výšky 1,1m. Horní madlo bude z trubky. Na konci ramen, kde bude provedeno napojení na stávající stav novým chodníkem bude provedena zvýšená obruba a varovný pás z reliéfní dlažby šířky 0,4m.

Žádná jiná zařízení, která by měla sloužit pro pohyb nebo přesun cestujících nejsou ve stavbě zřizována. Jedná se o stavbu, která řeší výhybnu Dluhonice (neslouží pro odbavování cestujících, vlaky osobní přepravy zde nezastavují) a přilehlé traťové úseky.

B.1.3.12 Podmiňující a související investice

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ve stavbě došlo k částečné demolicí stožárů JŽ z důvodu jejich nevyhovujícího stavu (bez náhrady). Stavba byla realizována v roce 2016. Po této stavbě zůstaly funkční stožáry JŽ podél stanice na straně výpravní budovy.

- **VRT – páteřní trasa RS1 Praha – Brno - Ostrava**

Celá vysokorychlostní trať (VRT) je součástí páteřní trasy RS 1 Praha – Brno – Ostrava s pokračováním do Polska. Tato VRT je navrhována jako kombinace modernizace (Brno-Přerov) a výstavby nové VRT (Přerov – Ostrava) s rozdílnými traťovými rychlostmi. Modernizovaný úsek by měl být do provozu uveden dříve než novostavba VRT.

V koordinační situaci je zakreslena u Přerova osa VRT ve dvou variantách Varianta A1 a varianta A2 v závislosti na řešení modernizace trati Brno – Přerov,

Související stavby mimo SŽDC, s. o.:

▪ **„Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice – Přerov“ – estakáda SO 209**

investor: ŘSD ČR, Závod Brno

Stavební objekt estakády dálnice kříží koleje SŽDC, s.o. v trať.úseku Přerov – Dluhonice v km 185,653 362. Příprava stavby je ve fázi výkupu pozemků a neustálého napadání ze strany různých ekologických společností, zahájení prací se předpokládalo v roce 2018. Směrové ani výškové řešení dálnice neovlivní stavbu "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba".

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

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

Investor: ŘSD ČR Správa Olomouc

K mimoúrovňovému křížení trať. úseku Přerov – Prosenice a Dluhonice – Prosenice dochází v km 185,675 306. Příprava stavby je ve fázi vydaného stavebního povolení a výběru zhotovitele stavby. Směrové ani výškové řešení MÚK neovlivní stavbu "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba". V rámci prací na projektu stavby SŽDC, s. o. byla koordinována s investorem silniční stavby poloha SO návěsní lávky, zakládání PHS a plán organizace výstavby.

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

Na základě souhlasu investora stavby "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" byl již do přípravné dokumentace zapracován požadavek na zařazení záměru na propojení cyklostezky Velká Dlážka – Hranická, podchod pro cyklisty v km 185,687 do stavby. Podchod pro cyklisty je zakomponován do stavby jako SO 61-19-104 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 185,687 (podchod cyklostezky).

Na základě uzavřené SoD zahájila MORAVIA Consult Olomouc a.s. projektové práce na jednotlivých stupních dokumentace napojení nové cyklostezky v ulici Hranická (u přechodu pro chodce na cyklistický podjezd pod tratí a napojení cyklostezky od podjezdu pod tratí na stávající chodník u Lidlu a výhledově na společnou stezku pro chodce a cyklisty po realizaci okružní křižovatky v rámci stavby I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí.

▪ **ostatní dopravní stavby, které se sice stavby SŽDC, s.o. přímo nedotýkají, ale mohly by ovlivnit POV**

- **Modernizace místa křížení – mosty přes tratě SŽDC v Přerově v ul. Dluhonská** (Statutární město Přerov). Ulice Dluhonská překračuje dvěma samostatnými nadjezdy elektrifikované tratě SŽDC Česká Třebová - Přerov a Přerov - Bohumín. Mezi oběma mosty je umístěn sjezd do prostoru zahrádkářské kolonie mezi tratěmi SŽDC. Původní mostní konstrukce budou nahrazeny novými. Při rekonstrukci mostu se využívá základových konstrukcí a částí opěr původních mostů. Předpokládané zahájení výstavby 2017. Předpokládaná doba výstavby je 14 měsíců,
- **výstavba okružní křižovatky Polní – Tržní – Dluhonská**, investor KÚOK (vydáno územní rozhodnutí, probíhá majetkoprávní vypořádání vztahů k pozemkům),
- **I/55 Přerov, průtah centrem, 1. etapa** (propojení Velké Novosady – Tovární po napojení parkoviště Hyper Alberta (ŘSD ČR, správa Olomouc, vydáno ÚR, zpracovává se DSP).

- Dále se zpracovává studie proveditelnosti na **cyklostezku Předmostí – Dluhonice** (jedna z variant je vedena podél železnice - Dluhonské spojky) – probíhá výkup pozemků.
- Ve stádiu zpracované dokumentace pro územní řízení je **propojení cyklostezky Žebračka** (končí u areálu EMOS na ul. Lipnické s ulicí Sportovní v Předmostí), která bude vedena po účelové komunikaci pod mostem SO 61-19-06.
- Výbor místní části Dluhonice dále požaduje jako náhradu při výstavbě dálnice vybudování sportoviště s kompletním zázemím a vybavením - toto neovlivní stavbu.

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

B.1.3.13 Statické výpočty

Na základě požadavku objednatele jsou statické výpočty - prokazující, že navrhované konstrukce jsou staticky způsobilé jak v průběhu výstavby, tak při užívání dokončeného díla - doloženy do jednotlivých dokumentací stavebních objektů.

Jedná se především o inženýrské objekty (mosty, propustky, lávky, založení PHS, stožárů TV a osvětlovacích věží).

B.1.4 Údaje o splnění stanovených podmínek

Poznámka: Reakce generálního projektanta jsou pod jednotl. podmínkami psány kurzívou.

B.1.4.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Magistrát města Přerova, Odbor stavebního úřadu a životního prostředí, oddělení stavební úřad zahájil 3.4.2017 územní řízení o umístění stavby, následně jej 25.4. 2017 přerušil s výzvou o doplnění podkladů. V listopadu 2017 oznámil stavební úřad, že pokračuje v územním řízení, které zveřejnil na úřední desce Magistrátu města Přerova. Splnění podmínek rozhodnutí o umístění stavby bude doplněno po obdržení pravomocného územního rozhodnutí.

Poznámka: Rozsah řešeného území (rozsah stavby) v územním rozhodnutí o umístění stavby obsahuje i pozemky resp. úseky tratě, na kterých mají být umístěny části stavby, které podle §79 odst. 2 a odst. 6 stavebního zákona nevyžadují rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas, pozemky pro provádění stavby, zařízení stavenišť, apod. Členění stavebních objektů a provozních souborů na ty, které vyžadují a které nevyžadují rozhodnutí o umístění stavby je uvedeno v následujících tabulkách:

Seznam SO a PS, které VYŽADUJÍ rozhodnutí o umístění stavby

Část dok.	Číslo SO,PS	Plný nezkrácený název PS, SO
D.		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.D.1		Železniční zabezpečovací zařízení
D.D.1.1	PS	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 12-28-01	Výhybna Dluhonice, staniční zabezpečovací zařízení

Část dok.	Číslo SO,PS	Plný nezkrácený název PS, SO
	PS 12-28-01.1	Výhybna Dluhonice, definitivní staniční zabezpečovací zařízení
	PS 12-28-01.2	Výhybna Dluhonice, provizorní staniční zabezpečovací zařízení
D.D.1.2	PS	Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 43-28-04	Žst. Přerov, úvazka TZZ
	PS 61-28-01	t.ú. Přerov - Prosenice, traťové zabezpečovací zařízení
	PS 61-28-01.1	t.ú. Přerov - Prosenice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení
	PS 61-28-01.2	t.ú. Přerov - Prosenice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení
	PS 11-28-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, traťové zabezpečovací zařízení
	PS 11-28-01.1	t.ú. Přerov - Dluhonice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení
	PS 11-28-01.2	t.ú. Přerov - Dluhonice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení
	PS 19-28-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, traťové zabezpečovací zařízení
	PS 19-28-01.1	t.ú. Dluhonice - Prosenice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení
	PS 19-28-01.2	t.ú. Dluhonice - Prosenice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení
	PS 62-28-01	Žst. Prosenice, úvazka TZZ
D.D.2		Železniční sdělovací zařízení
D.D.2.1	PS	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
	PS 61-14-01	t.ú. Přerov - Prosenice, traťový kabel
	PS 61-14-03	t.ú. Přerov - Prosenice, optický kabel
	PS 61-14-04	t.ú. Přerov - Prosenice, úpravy a přeložky kabelů SŽDC
	PS 11-14-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, traťový kabel
	PS 11-14-03	t.ú. Přerov - Dluhonice, optický kabel
	PS 11-14-04	t.ú. Přerov - Dluhonice, úpravy a přeložky kabelů SŽDC
	PS 12-14-01	Výhybna Dluhonice, místní kabelizace
	PS 19-14-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, traťový kabel
	PS 19-14-03	t.ú. Dluhonice - Prosenice, optický kabel
	PS 19-14-04	t.ú. Dluhonice - Prosenice, úpravy a přeložky kabelů SŽDC
E.		STAVEBNÍ ČÁST
D.E.1		Inženýrské objekty
D.E.1.1	SO	Železniční svršek a spodek
	SO 61-16-01	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční spodek
	SO 61-17-01	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční svršek
	SO 11-16-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční spodek
	SO 11-17-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční svršek
	SO 12-16-01	Výhybna Dluhonice, železniční spodek
	SO 12-17-01	Výhybna Dluhonice, železniční svršek
	SO 19-16-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, kolej č. 1s, železniční spodek
	SO 19-17-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, kolej č. 1s, železniční svršek
	SO 19-16-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, kolej č. 2s, železniční spodek
	SO 19-17-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, kolej č. 2s, železniční svršek
	SO 10-17-01	Výstroj trati
	SO 10-17-01.1	Výstroj trati
	SO 10-17-01.2	Informační billboardy

Část dok.	Číslo SO,PS	Plný nezkrácený název PS, SO
D.E.1.4	SO	Mosty, propustky, zdi
	SO 61-19-02	t.ú. Přerov - Prosenice, silniční nadjezd v km 184,522 - zábrany proti dotyku
	SO 61-19-03	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 184,533
	SO 61-19-82	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní krakorec v km 184,915
	SO 61-19-83	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 185,587
	SO 61-19-05	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 185,657 = km 3,082 (1S) = km 3,083 (2S)
	SO 61-19-09	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 185,805 = km 3,234 (1S)
	SO 61-19-10	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 186,080
	SO 61-19-06	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 186,447 = km 3,874 (1S)
	SO 61-19-86	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 186,667
	SO 61-19-07.2	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 186,914 = km 4,339 (1S) – přeložka vodovodu
	SO 61-19-87	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 187,750
	SO 61-19-89	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 188,770
	SO 61-19-91	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 189,800
	SO 61-19-104	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 185,687 (podchod cyklostezky)
	SO 11-19-05	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční most v km 184,522 - zábrany proti dotyku
	SO 11-19-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční most v km 184,533
	SO 11-19-81	t.ú. Přerov - Dluhonice, návěstní krakorec v km 184,903
	SO 11-19-82	t.ú. Přerov - Dluhonice, návěstní krakorec v km 185,310 = 1,460
	SO 11-19-02	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční propustek v km 185,437 = km 1,336 (1S) = km 1,337 (2S)
	SO 11-19-03	t.ú. Přerov - Dluhonice, silniční nadjezd v km 185,338
	SO 11-19-04	t.ú. Přerov - Dluhonice, lávka pro pěší v km 185,571
	SO 11-19-04.1	t.ú. Přerov - Dluhonice, lávka pro pěší v km 185,571
	SO 11-19-04.2	t.ú. Přerov - Dluhonice, lávka pro pěší v km 185,571 - osvětlení lávky
	SO 12-19-01	Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 185,743 = km 1,032 (1S) = km 1,033 (2S)
	SO 12-19-02	Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 186,230
	SO 12-19-81	Výhybna Dluhonice, návěstní lávka v km 186,420
	SO 12-19-03	Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 186,450
	SO 12-19-04	Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634
	SO 12-19-04.1	Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634
	SO 12-19-04.2	Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634 - osvětlení nadjezdu
	SO 12-19-84	Výhybna Dluhonice, návěstní krakorec v km 187,323
	SO 12-19-85	Výhybna Dluhonice, návěstní lávka v km 187,398
	SO 12-19-05	Výhybna Dluhonice, železniční most v km 187,408
	SO 12-19-06	Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 187,780
	SO 12-19-07	Výhybna Dluhonice, lávka pro pěší v km 186,124
	SO 12-19-07.1	Výhybna Dluhonice, lávka pro pěší v km 186,124
	SO 12-19-07.2	Výhybna Dluhonice, lávka pro pěší v km 186,124 - osvětlení lávky

Část dok.	Číslo SO,PS	Plný nezkrácený název PS, SO
	SO 19-19-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, železn. propustek v km 1,772 =km 1,773 (2S)
	SO 19-19-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, železn. propustek v km 2,360 =km 2,361 (2S)
	SO 19-19-03	t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 3,850 (2S)
	SO 19-19-04	t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 4,863 (2S)
	SO 19-19-05	t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 5,429 (2S)
D.E.1.8	SO	Pozemní komunikace
	SO 11-18-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, nová komunikace k sil.nadjezdu v km 185,338 (vč.násypů)
	SO 12-18-02	Výhybna Dluhonice, úpravy komunikace k sil. nadjezdu v km 186,634
	SO 12-18-03	Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měnírně
D.E.1.10	SO	Protihlukové objekty
	SO 12-34-01	Výhybna Dluhonice, PHS
	SO 19-34-01	t.ú. Dluhonice – Prosenice, PHS v km 2,946 – 4,747 vlevo
	SO 19-34-02	t.ú. Dluhonice – Prosenice, PHS v km 5,201 – 5,581 vpravo
	SO 61-34-01	t.ú. Přerov – Prosenice, PHS v km 185,373 – 186,021 vpravo
D.E.2	SO	Pozemní stavební objekty
	SO 12-15-01	Výhybna Dluhonice, technologická budova
	SO 12-15-03	Výhybna Dluhonice, kabelovod
D.E.3		Trakční a energetická zařízení
D.E.3.1	SO	Trakční vedení
	SO 11-01-01	t.ú. Přerov-Dluhonice, úprava TV
	SO 12-01-01	Výhybna Dluhonice, úprava TV
	SO 61-01-01	t.ú. Přerov-Prosenice, úprava TV
	SO 19-01-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, úprava TV
D.E.3.4	SO	Ohřev výměn (EOV)
	SO 12-06-03	Výhybna Dluhonice, EOV
D.E.3.6	SO	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 61-04-01	t.ú. Přerov - Prosenice, přeložky kabelu 6kV
	SO 61-06-01	t.ú. Přerov - Prosenice, osvětlení podjezdu v km 185,657 =km 3,082 (1S)
	SO 11-04-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, přeložky kabelu 6kV
	SO 12-04-01	Výhybna Dluhonice kabel 6kV
	SO 12-06-01	Výhybna Dluhonice, venkovní osvětlení vč. demontáže stáv.osvětlení
	SO 12-06-02	Výhybna Dluhonice, úprava rozvodů nn
	SO 12-06-04	Výhybna Dluhonice, DOÚO
	SO 12-06-05	Výhybna Dluhonice, přípojky nn pro provizorní staniční zabezpečovací zařízení
	SO 12-06-06	Výhybna Dluhonice, přeložky nn
	SO 12-12-01	Výhybna Dluhonice, přípojka VN 22kV SŽDC
	SO 10-04-01	Kabel 6kV (SpS Přerov - STS 6kV Dluhonice)
D.E.3.8	SO	Vnější uzemnění
	SO 12-06-07	Výhybna Dluhonice, uzemnění technologické budovy
	SO 12-06-08	Výhybna Dluhonice, uzemnění rozvodny nn ve VB
D.E.3.9	SO	Přeložky a úpravy silnoprůdých a sdělovacích zařízení mimodrážních

Část dok.	Číslo SO,PS	Plný nezkrácený název PS, SO
D.E.3.9.2	SO	Přeložky sdělovacích vedení jiných správců
	SO 10-14-01	Přeložky sdělovacích zařízení - O2
	SO 10-14-02	Přeložky sdělovacích zařízení - jiní správci

Seznam SO a PS, které NEVYŽADUJÍ rozhodnutí o umístění stavby

Část dok.	Číslo SO,PS	Plný nezkrácený název PS, SO
D.		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.D.1		Železniční zabezpečovací zařízení
D.D.1.1	PS	Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 12-28-01.3	Výhybna Dluhonice, klimatizace SÚ
D.D.1.5	PS	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
	PS 10-28-01	Přerov-Dluhonice-Prosenice ERMTS / ETCS
	PS 10-28-02	Přerov- Dluhonice- Prosenice, dálkové ovládání zabezpeč.zařízení
D.D.2		Železniční sdělovací zařízení
D.D.2.1	PS	Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů
	PS 61-14-02	t.ú. Přerov - Prosenice, zapojení TK do provozu
	PS 11-14-02	t.ú. Přerov - Dluhonice, zapojení TK do provozu
	PS 19-14-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, zapojení TK do provozu
D.D.2.2	PS	Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)
	PS 12-14-02	Výhybna Dluhonice, ASHS
	PS 12-14-03	Výhybna Dluhonice, EZS
	PS 12-14-05	Výhybna Dluhonice, sdělovací zařízení
	PS 62-14-01	Žst. Prosenice, ASHS
D.D.2.4	PS	Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)
	PS 10-14-01	Úpravy přenosového zařízení
	PS 10-14-02	Úpravy MRTS a TRS
D.D.2.5	PS	Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
	PS 10-14-04	Přerov- Dluhonice- Prosenice, dálkové ovládání sdělovacího zařízení
	PS 10-14-05	Přerov- Dluhonice- Prosenice, DDTS ŽDC
D.D.3		Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.D.3.1	PS	Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika TS ŽDC
D.D.3.1.1	PS	Dispečerská řídicí technika
	PS 12-05-01	Výhybna Dluhonice - úprava DŘT
	PS 43-05-01	Žst. Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov
D.D.3.1.2	PS	Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
	PS 10-05-01	Přerov- Dluhonice- Prosenice, DDTS ŽDC - silnoproudá zařízení
D.D.3.5	PS	Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
	PS 12-09-01	Výhybna Dluhonice, trafostanice 22/0,4kV
D.D.3.6	PS	Silnoproudá technologie el.stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zab.zař.

Část dok.	Číslo SO,PS	Plný nezkrácený název PS, SO
	PS 12-08-01	Výhybna Dluhonice, rekonstrukce STS 6kV
D.D.3.7	PS	Provozní rozvod silnoprůdu
	PS 12-07-01	Výhybna Dluhonice, rozvodna nn v technologickém objektu
	PS 12-07-02	Výhybna Dluhonice, rozvodna nn ve VB
E.		STAVEBNÍ ČÁST
D.E.1		Inženýrské objekty
D.E.1.3	SO	Železniční přejezdy
	SO 11-17-02	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční úrovňový přejezd, ev. km 185,610 - zrušení
	SO 12-17-02	Výhybna Dluhonice, železniční úrovňový přejezd, ev. km 186,124 - zrušení
D.E.1.4	SO	Mosty, propustky, zdi
	SO-61-19-04	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 185,126 - zrušení
	SO 61-19-84	t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 185,615 - zrušení
	SO 61-19-85	t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 186,729 - zrušení
	SO 61-19-07.1	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 186,914 = km 4,339 (1S) – zrušení
	SO 61-19-08	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 187,358 = km 4,785 (1S) - zrušení
	SO 61-19-88	t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 187,869 - zrušení
	SO 61-19-90	t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 188,928 - zrušení
	SO 61-19-92	t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 189,930 - zrušení
	SO 11-19-83	t.ú. Přerov - Dluhonice, návěštní lávka v km 185,535 - zrušení
D.E.1.6	SO	Potrubiční vedení (voda, plyn, kanalizace)
	SO 61-22-01	t.ú. Přerov - Prosenice, snesení VTL plynovodu v km 186,447
D.E.1.8	SO	Pozemní komunikace
	SO 11-18-02	t.ú. Přerov - Dluhonice, úprava komunikace po zrušení žel. přejezdu, ev. km 185,610
	SO 12-18-01	Výhybna Dluhonice, úpravy komunikace po zrušení žel. přejezdu, ev. km 186,124
D.E.1.10	SO	Protihlukové objekty
	SO 12-34-02	Výhybna Dluhonice, IPO
D.E.2	SO	Pozemní stavební objekty
	SO 12-15-02	Výhybna Dluhonice, demolice
D.E.3		Trakční a energetická zařízení
D.E.3.1	SO	Trakční vedení
	SO 11-01-02	t.ú. Přerov-Dluhonice, převěšení ZOK
	SO 12-01-02	Výhybna Dluhonice, převěšení ZOK
D.E.3.7	SO	Ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 11-01-03	t.ú. Přerov-Dluhonice, ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 12-01-03	Výhybna Dluhonice, ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 61-01-02	t.ú. Přerov-Prosenice, ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 19-01-03	t.ú. Dluhonice - Prosenice, ukolejnění kovových konstrukcí

B.1.4.2 Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu k přípravné dokumentaci

Poznámka: Reakce generálního projektanta jsou pod jednotl. podmínkami psány kurzívou.

Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba, vydaný SŽDC, s.o. Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb pod č.j. 11983/2017 - SŽDC - GR - 06 – Hor, dne 4.4.2017 schvaluje přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ a ukládá:

„investorovi v další přípravě stavby:

- respektovat vyjádření MD ČR č. j.: 74/2015 - 910 - IZD/13 ze dne 5. října 2016,
Doloženo níže v textu.
- respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,
Limitní náklady nebyly překročeny, závazné ukazatele (prostorová průchodnost UIC GC, třída zatížitelnosti D4 a max. trať. rychlost pro klasické soupravy 160 km/h) jsou dodrženy.
- respektovat připomínky Stavební správy východ uvedené v části 4. připojeného posuzovacího protokolu,
Doloženo níže v textu.
- věnovat dostatečnou pozornost kvalitní přípravě stavby, aby nedocházelo ke změnám oproti projednané a schválené projektové dokumentaci stavby, vícepracím a následně k navýšení nákladů stavby,
Bylo zajištěno za výrazné účasti resp. spolupráce zástupců SŽDC, s.o. Stavební správa východ a Oblastní ředitelství Olomouc. U objektů, které přejdou do vlastnictví města za aktivní účasti pracovníků magistrátu.
- nedopustit jednostranná rozhodnutí bez komplexního posouzení efektivity, která vyvolávají zvýšení nákladů,
Jednostranná rozhodnutí nebyla prováděna, veškeré změny oproti přípravné dokumentaci (změna výhybek, rozsah osvětlení a náhrada staré V.B. novou technologickou budovou) ve výhybně Dluhonice byly projednány se zástupci SŽDC, s.o. Stavební správa východ (investor) a Oblastní ředitelství Olomouc (správce ŽDC) s posouzením vlivu na schválené investiční náklady stavby resp. ekonomické hodnocení. Podrobně byla tato rozhodnutí projednávána na výrobních profesních poradách.
- případné změny doložit průkazným materiálem o jednáních mezi investorem, projektantem a dalšími orgány podílejícími se na přípravě stavby.“
Je uvedeno v zápisech z jednotlivých výrobních profesních porad.

Schvalovací protokol obsahuje 2 přílohy:

- 1) stanovisko Ministerstva dopravy č. j. 74/2015 - 910 - IZD/13 ze dne 5. října 2016 včetně schvalovací doložky
- 2) posuzovací protokol stavební správy východ č. j.: 10470/2017 - SŽDC - SSV - U1/Bař ze dne 28. března 2017

ad 1) Stanovisko Ministerstva dopravy č. j. 74/2015 - 910 - IZD/13 ze dne 5. října 2016 včetně schvalovací doložky

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu záměru projektu investiční akce „Rekonstrukce ŽST Přerov, 2. stavba“, který předložila Správa železniční dopravní cesty, s. o. dopisem zn./č. j.: 27548/2016- SŽDC-06 ze dne 29. 6. 2016, schvaluje na základě rozhodnutí

Centrální komise Ministerstva dopravy uvedený záměr projektu investiční akce a souhlasí s jeho registrací s tím, že: Bude respektován předmětný oponentní posudek ve všech bodech jeho závěru.

Vzhledem k tomu, že se ve smyslu bodu č. 2.22 platné směrnice MD č. V-2/2012 jedná o tzv. „velký projekt“, byl CDV, v. v. i. vypracován oponentní posudek ze dne 12. 8. 2016 se závěry:

Doporučení zpracovatele oponentního posudku zadavatelskému orgánu.

V následné aktualizaci, případně dalším stupni projektové dokumentace budou řešeny, zdůvodněny nebo odstraněny připomínky uvedené v tomto posudku:

- dořešit vazby mezi navazujícími traťovými úseky,
V projektu stavby byly dořešeny vazby mezi navazujícími traťovými úseky (již prošly modernizací) tak, aby minimálně nedošlo ke zhoršení stávajících parametrů (dopravní technologie, zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení, žel. svršek a spodek, dálková diagnostika)
- navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavům a provizoriím mezi etapami a neprodlužovala se doba výstavby vzhledem k dopravní situaci v uzlu Přerov,
Je navrženo v souladu s připomínkou a bylo projednáno se všemi dotčenými odbornými složkami SŽDC, s.o. a ČD, a.s. (Řízení provozu, výluková činnost, zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení, žel. svršek a spodek, silnoproudá zařízení, mosty, pozemní objekty)
- koordinovat záměr v širších souvislostech s aktualizací územně plánovací dokumentace,
Bylo koordinováno s aktuálním stavem územně plánovací dokumentace na všech stupních a připravovanými změnami ÚPD – Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje: právní stav po aktualizaci č.1 a nyní projednávaná Aktualizace č. 2a ZÚR Olomouckého kraje - Územní plán města Přerova: právní stav po vydání změn č. 1, 4A, 4B, 5, 6 a 8 a nyní projednávaná 2. změna ÚP města Přerova.
- zohlednit souvislost s navazujícími projekty (ETCS),
Nové staniční zabezpečovací zařízení výhybny Dluhonice bude vybaveno nadstavbou pro navázání na technologii ERTMS/ETCS Umístění venkovních prvků ERTMS/ETCS v traťovém úseku Prosenice – Přerov bylo koordinováno se stavbou „ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav“, jejíž realizační dokumentace je v současné době zpracovávána a výstavba je plánována podle národního implementačního plánu v roce 2018 a v úseku Přerov – Dluhonice se stavbou „ETCS Přerov – Česká Třebová“, jejíž realizace je plánována na roky 2016 až 2018 a korigováno podle nového umístění venkovních prvků. Zpracováno a koordinováno s návaznými stavbami bylo i rozmístění balíz v traťovém úseku Prosenice – Dluhonice a navázání uvedených traťových úseků a výhybny Dluhonice na vybudované RBC ETCS. Vše řeší PS 10-28-01 Přerov-Dluhonice-Prosenice ERTMS / ETCS.
- zvážit zřízení nových železničních zastávek,
Bylo již zváženo v předchozím stupni dokumentace (Studie proveditelnosti), kde bylo konstatováno:
 - zpracovatel studie proveditelnosti prokázal možnost technického řešení zastávek -
 - zastávka Přerov-Dluhonice vyvolá u stavby, kde je vydané územní rozhodnutí, nemalý nárůst investičních nákladů na úpravy estakády D1 a vyvolá podstatné změny technologie budování estakády,
 - bylo přijato usnesení z 18.zasedání Zastupitelstva města Přerova, kdy zastupitelé upustili od záměru zřízení zastávek,

- vzhledem k tomuto stavu nebude v projektových variantách řešena problematika zřízení zastávek Přerov-Předmostí a Přerov-Dluhonice.
- koordinovat 2. a 3. stavbu konstrukce žst. Přerov tak, aby na sebe stavebně a technicky navazovaly a nedocházelo ke zmaření investičních prostředků,
Obě dvě stavby jsou spolu koordinovány. Na olomouckém zhlaví výh. Dluhonice je kolejové řešení (žel. svršek a žel. spodek) a trakční vedení řešeno tak, aby s min. náklady bylo možno vložit odbočnou výhybku (č. 26) koleje č. 4 přesmyku a kolejovou spojkou 23-25.
- koordinovat s investorem ŘSD křížení se stavbou dálnice D1 (obchvat Přerova) a v maximální míře dosáhnout synergických efektů,
Koordinace s ŘSD byla prováděna nejenom na stavbě Dálnice D1 (ŘSD Brno) ale i na stavbě křížení MÚK I/55 s tratí ČD (ŘSD Olomouc) a to především v otázkách stavebních postupů, redukce přístupových komunikací, přeložek inž. sítí u estakády dálnice D1 a poloh návěstní lávky a krakorce, organizace výstavby u křížení I/55.
- znovu posoudit umístění technologie ve stávající VB s možností jejího umístění na druhé straně kolejiště a z toho vyplývající úspory nákladů na vybudování silničního nadjezdu,
Umístění technologie na druhé straně kolejiště by znamenalo další zásah do soukromého vlastnictví pozemků (nesouhlasy vlastníků), výstavbu nové budovy, vzhledem ke konfiguraci terénu výstavbu opěrné zdi výšky až 4m a přístupové komunikace. Silniční nadjezd nelze zrušit bez náhrady, neboť je součástí přístupové komunikace nejen k V.B. Dluhonice ale i k zahrádkářské kolonii a zemědělské usedlosti.
- posoudit nutnost vybudování nadjezdu a přechodu pro pěší, posoudit možné synergické efekty.
Není nám zřejmé co je myšleno pojmem přechod pro pěší. Pokud autor myslel úroňový přechod přes 4 koleje s rychlostmi 130 – 160 km/h, tak toto řešení je z hlediska bezpečnosti neprůchozí a popírá všechny zásady modernizace. Pokud je tím myšlena lávka pro pěší, tak toto řešení vyplynulo na základě striktního a nekompromisního požadavku zástupců výboru místní části Dluhonice. Původně byl navržen silniční nadjezd s chodníkem sdruženým pro chodce a cyklisty. Toto řešení mělo za následek prodloužení docházkové vzdálenosti z Dluhonic k objektům Prechezy z 308 m na 780 m a tudíž vyvolalo značnou nevoli obyvatel..

Dále upozorňujeme na rizika, která mohou vzniknout při realizaci projektu. Vzhledem k výstavbě v exponovaném území a intenzivní dopravě na tranzitním železničním koridoru spatřujeme řadu rizik v realizační fázi projektu:

- určité riziko překročení investičních nákladů a ohrožení ekonomické efektivity stavby vzhledem k poměrně nízké přepínací hodnotě kritické proměnné IN,
 - vhodná etapizace stavby vzhledem k potřebě značného množství výluk a negativnímu ovlivnění dopravy,
 - striktní dodržení harmonogramu výstavby po předchozí pečlivé přípravě realizace stavby,
 - precizní koordinace požadavků na výlukovou činnost a její minimalizace – využít výluk při stavbě dálničního nadjezdu,
 - dopady stavební činnosti na železniční provoz v žst. Přerov a Olomouc,
 - finančně nákladná výluková opatření, především v oblasti železničního uzlu Přerov, Břeclav, Olomouc a Ostrava.
- Všechna výše uvedená rizika při realizaci si projektanti a zástupci investora uvědomovali a snažili se je eliminovat resp. minimalizovat při jednotlivých výrobních profesních poradách a jednání s orgány státní správy.*

ad 2) Posuzovací protokol stavební správy východ č. j.: 10470/2017 - SŽDC - SSV - U1/Bař ze dne 28. března 2017

V kapitole 5. Zhodnocení je uvedeno:

Ke stavbě bylo zpracováno aktualizované ekonomické hodnocení, které prokazuje ekonomickou efektivnost stavby (vnitřní výnosové procento EIRR = 6,99%, což je více než srovnávací hodnota 5,5%), BCR = 1,164.

Prioritním cílem řešeného projektu je zvýšení kvality a bezpečnosti železniční dopravy, za současného zvýšení traťové rychlosti s návrhem kolejových úprav tak, aby vyhověly výhledovým kapacitním požadavkům.

Realizací stavby bude dosaženo:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít,
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti 160 km/h.

Za předpokladu dodržení bodu 4. tohoto protokolu je dokumentace vyhovujícím podkladem pro zhotovitele projektu.

Bod 4. Protokolu: „Připomínky jsou zpracovány dle odpovědí projektanta - uvedené v samostatné příloze č. E.2.2 „Stanoviska vlastníka nebo provozovatele k podmínkám zřízení stavby“, který je přílohou tohoto dopisu. Odpověď - „bude zpracováno“ - znamená, že je již zpracováno v přípravné dokumentaci, ostatní připomínky budou dořešeny v dalším stupni dokumentace. Tyto odpovědi projektanta jsou tedy závazné pro zpracování projektu stavby. V dalším stupni projektové přípravy budou aktualizovány všechny vyjádření k dotčeným inženýrským sítím.“

Připomínky byly v rámci projektu zpracovány (pokud již nebyly překonány jiným řešením). Na každé vstupní výrobní, profesní poradě k projektu byly připomínky znovu projednány se sdělením jak budou zpracovány. Vyjádření k existenci stávajících inženýrských sítí byly v rámci projektu aktualizovány a jsou doloženy v dokladové části projektu.

B.1.4.3 Podmínky EIA

Krajský úřad Olomouckého kraje Odbor životního prostředí a zemědělství vydal pod Č.j.: KUOK 108067/2015 dne 11. 12. 2016 Stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, k platnosti závěru zjišťovacího řízení záměru „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“.

V tomto vyjádření je uvedeno:

„Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný správní úřad podle ustanovení § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, obdržel podáním ze dne 13. 11. 2015 žádost společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, IČ 64610357 ve věci vydání stanoviska k platnosti závěru zjišťovacího řízení záměru „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ vydaného dne 14. 6. 2005 pod č. j.: KUOK/13631/05/OŽPZ/507.

Výše uvedený závěr zjišťovacího řízení byl vydán s tím, že předmětný záměr nebude posuzován dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Tento záměr byl následně rozdělen na dílčí části. Současný záměr „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. Stavba“ je jednou z těchto dílčích částí.

Na základě předložených podkladů, vzhledem ke skutečnosti, že projektovými pracemi (rekonstrukce stávajících mostů, vybudování nové železniční zastávky Přerov - Předmostí, mimoúrovňové lávky pro pěší a podchodu pro cyklisty) a jejich realizací nedojde k změnám, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, nebude významně zvýšena kapacita a rozsah záměru a nemění se způsob užívání, krajský úřad v souladu s § 4 odst. 1 písm. c) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí sděluje, že **změna záměru nevyžaduje posouzení vlivů na životní prostředí** ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a závěr zjišťovacího řízení zůstává v platnosti za předpokladu zachování výše uvedených skutečností a parametrů. Krajský úřad přihlédl také ke skutečnosti, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, jak vyplývá ze stanoviska krajského úřadu, orgánu ochrany přírody ze dne 16. 11. 2015, č. j.: KUOK 101580/2015“.

V rámci terénních průzkumů byla v území zaznamenána přítomnost většího počtu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Vzhledem k tomu, že záměr bude v rámci své realizace zasahovat do ochranným podmínek těchto druhů, bylo požádáno o výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Výjimka je popsána v kapitole B.1.7 této souhrnné technické zprávy.

B.1.4.4 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů – Energetická bilance

Posuzovací protokol a následně i schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby uvádí základní údaje o stavbě. V následující tabulce je uvedeno porovnání těchto a dalších kapacitních údajů přípravné dokumentace stavby a projektu stavby.

Kapacitní údaj	Přípravná dokumentace	Projekt
Zabezpečovací zařízení		
Elektronické staniční zabezpečovací zařízení - nové	1 ks	1 ks
Elektronické staniční zabezp.zařízení - stávající,upravované	2 ks	2 ks
Traťové zabezpečovací zařízení – nové ks/oddílů	3/20	3/26
Traťové zabezp.zařízení – stávající, upravované ks/oddílů	1/6	1/6
Dálkové zabezp.zařízení – nové	1 ks	1 ks
Dálkové zabezp.zařízení – stávající upravované	2 ks	2 ks
Přejezdové zabezpečovací zařízení - nové	0 ks	0 ks
Přejezdové zabezpečovací zařízení – stávající, upravované	0 ks	1 ks
Elekromotorický přestavník	47 ks	47 ks
EZ	0 ks	0 ks
Místní ovládání	1 ks	1 ks
Návěstidla	94 ks	96 ks
Počítače náprav (nový)	0 ks	0 ks
Pohon závorového břevna	0 ks	0 ks
PST	0 ks	0 ks
Reléový domek	0 ks	0 ks
Stožár výstražníku	0 ks	0 ks

Světelný výstražník v plastovém provedení	0 ks	0 ks
Výkolejka	1 ks	1 ks

Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení		
Nový traťový kabel 15XN0,8 a 20XN0,8	1950+2400 m	2350+2400 m
Venkovní telefonní objekt	6 ks	6 ks
Opt.kabel OK nový–profil 12 vláken SM9/125 celk. délka	2000 m	8400 m
Opt.kabel OK nový–profil 48 vláken SM9/125 celk. délka	8000 m	8400 m
Opt.kabel OK nový–profil 48 vláken SM9/125 celk. délka	5100 m	14300 m
Opt.kabel OK nový–profil 72 vláken SM9/125 celk. délka	15400 m	15400 m
Trubky HDPE 40/33	12300 m	12300 m
Místní kabelizace	1 žst	1 žst
Sdělovací zařízení	1 žst	1 žst
Spojovací uzly	0 žst	0 žst
Rozhlasové zařízení	0 zast	0 zast
ASHS	2 žst	2 žst
Elektrická zabezpečovací signalizace	1 žst	1 žst
Informační zařízení	0 zast	0 zast
Kamerový systém	0 zast	0 zast
Přenosové zařízení	1 žst	1 žst
Úprava MRS	1 žst	1 žst
Úprava TRS	1 žst	1 žst

Silnoproudá zařízení		
Elektrický ohřev výhybek	30 VJ	30 VJ
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 6kV	7,8 km	6,3 km
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 22kV	11,0 km	1 km
Silnoproudé rozvody - Ovládací kabel DOÚO	37,5 km	35,72 km
Silnoproudé rozvody - Kabel nn 0,4kV	28,9 m	59,23 km
Silnopr.rozvody a zařízení - Staniční transformovny 6 kV	1 ks	1 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodna 6 kV	1 ks	1 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	2 ks	1 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení – Trafostanice vn 22/0,4 kV	2 ks	2 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení na trakčním vedení	16 ks	72ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - stávající	0 ks	0 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - nová	24 ks	23ks
Rekonstrukce osvětlení – Osvětl.stožár, sklopný – nový	3 ks	1ks
Rekonstrukce osvětlení – Osvětl.stožár parkový, sklopný	0 ks	0 ks
Nárůst spotřeby elektrické energie	282 MWh/rok	314 MWh/rok

Trakční vedení a ukolejnění		
Délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – širá trať	21 504 m	21 504 m
Délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – stanice	17 749 m	17 749 m
Rozvinutá délka elektrizov.kolejí po realizaci stavby – širá trať	24 596 m	24 596 m
Rozvinutá délka elektrizov.kolejí po realizaci stavby – stanice	22 507 m	22 507 m

Kolejové řešení		
Kolej tv. 60 E2 na bet. pražcích B91, pružné upevnění	29 425 m	29 168 m
Kolej tv. 49 E1 na bet. pražcích B03, pružné upevnění	0 m	0 m

Kolej tv. 49 E1 na dřevěných pražcích, tuhé upevnění	0 m	0 m
Kolej tv. 49 E1 (užit.) na bet. pr.SB8 (užit.), tuhé upevnění	0 m	107 m
Směrové a výškové vyrovnaní stávajících kolejí	550 m	777 m
Směrové a výškové vyrovnaní výhybek	0 ks	0 ks
Nové výhybky UIC 60	27 ks	27 ks
Nové výhybky S 49 2.generace	0 ks	0 ks
Užité, regenerované výhybky S 49	0 ks	0 ks
Užité, regenerované výhybky R 65	0 ks	0 ks
Broušení kolejnic (v délce kolejí)	28 400 m	33 259 m
Izolované styky v koleji – ve stanicích	75 párů	61 párů
Izolované styky ve výhybkách – ve stanicích	27 párů	27 párů
Izolované styky provizorní – ve stanici	65 párů	5 párů
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	11 480 m	9 675 m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	0 m	1 803 m
Trativodní sběrače PE HD DN 250mm	0 m	0 m
Svodné potrubí PVC DN 250mm	1 475,0 m	1 011 m
Svodné potrubí PVC DN 300mm	55,0 m	80 m
Trativodní šachty - železobetonové	96 ks	62 ks
Trativodní šachty - plastové	240 ks	278 ks
Výstroj trati - na délce	29 425 m	29 275 m
Přejezd s celopryžovými panely (přes 1 kolej)	0 ks	0 ks
Přejezd s betonovými panely (přes 1 kolej)	0 ks	0 ks
Nové poloostrovní oboustr.nástupiště ve stanici dl. 110m	0 ks	0 ks
Nové ostrovní oboustranné nástupiště v zastávce dl. 170m	0 ks	0 ks
Nové vnější nástupiště ve stanici dl. 90m	0 ks	0 ks
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	23 675 m	20 241 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	5 175 m	8 832 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	30 ks	31 ks
Snesení stávajícího materiálu - štěrkové lože	39 815,0 m ³	62 829 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované štěrkové lože	535 m ³	645 m ³
Snesení stávajícího materiálu - výkopy	81 955,0 m ³	85 149 m ³
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová nástupiště	0 m	0 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená ostrovní nástupiště	0 m	0 m
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd přes 1 kolej	0 ks	0 ks
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd více kolejný	2 ks	2 ks

Mostní objekty		
Železniční most - nový	1 ks	1ks
Železniční most – rekonstrukce	8 ks	8ks
Železniční most – podchod – rekonstrukce	0 ks	0ks
Železniční most – podchod – nový (přístup na nástupiště)	0 ks	0ks
Železniční propustek – přestavba	0 ks	0ks
Železniční propustek – rekonstrukce	7 ks	7ks
Železniční most – zrušení	1 ks	1ks
Železniční propustek – zrušení	2 ks	2ks
Silniční nadjezd – zrušení	1 ks	1ks
Silniční nadjezd -nový	2 ks	2ks
Ocelová lávka přes koleje – nová	2 ks	2ks

Ocelová lávka přes koleje – zrušení	0 ks	0ks
Návěstní krakorec - zrušení	0 ks	0ks
Návěstní krakorec - nový	4 ks	5ks
Návěstní lávka - zrušení	6 ks	6ks
Návěstní lávka - nová	7 ks	6ks
Protidotykové zábrany - rekonstrukce	2ks/ 9m ²	2ks/ 16m ²
Nová zárubní/opěrná zeď	0 ks/ m	0ks/ m

Pozemní objekty		
Demolice – objekty o celkovém obestavěném prostoru	3/1471 ks/ m ³	3/1471m ³
Nová provozní budova	1/2849 ks/ m ³	1/2865 m ³
- zastavěná plocha	487 m ²	485,6m ³
- obestavěný prostor	2849 m ³	2865 m ³
Nové releové domky pro přejezdové zabezpečovací zařízení	0 ks	0 ks
Nové protihlukové stěny do výšky 3,5 m (rozvinutá délka):		
Jednostr. absorpční – pohltivá ABS, v kategorii A3	961 m	936 m
Oboustr. absorpční – pohltivá ABS/ABS, v kategorii A3/A3	1 865 m	1798 m
Oboustr. absorpční – pohltivá ABS/ABS, v kategorii A3/A3	390 m	381 m
Oboustr. absorpční – pohltivá ABS/ABS, v kategorii A3/A3	673 m	673 m

Pozemní komunikace		
Nová komunikace – živičný kryt	11 620 m ²	10 290 m ²
Úpravy komunikace – dlážděný kryt	40 m ²	12,0 m ²
Demolice komunikace	4 092 m ²	2 790 m ²
Napojení lávky pro pěší – živičný kryt	56 m ²	162 m ²
Nový chodník - živičný kryt	314 m ²	288 m ²

Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků:

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)				Dočasný zábor (m ²)			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	nad 1 rok	do 1 roku	z toho ZPF	celkem
Buk	0	0	0	0	0	0	0	0
Dluhonice	2 680	0	4 655	7 335	0	2 715	135	2 715
Lýsky	0	0	10	10	0	4 700	4470	4 700
Popovice u Přerova	0	0	0	0	0	2 935	2935	2 935
Přerov	7 320	0	17 630	24 950	0	4 640	1270	4 640
Předmostí	0	0	0	0	0	475	475	475
Prosenice	0	0	0	0	0	0	0	0
Proseničky	0	0	0	0	0	0	0	0
Rokytnice u Přerova	0	0	0	0	0	730	0	730
ZÁBORY CEL-KEM	10 000	0	22 295	32 295	0	16 195	10 015	16 195

Energetické bilance:

a) z přípravné dokumentace:

Tabulka přehledu EOv v modernizovaném úseku

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

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

Energetická bilance instalovaných výkonů žel. stanic a výhyben

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

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

Energetická bilance spotřeby el. energie stanice a veřejného osvětlení

Žst.	Stávající spotřeba		Navrhovaná spotřeba	
	okamžitá	roční	okamžitá	roční
výh. Dluhonice	40 kWh	110 MWh/rok	80 kW	221 MWh/rok

b) z projektu stavby:

Tabulka přehledu EOv v modernizovaném úseku

Dopravna	Počet výhybek s EOv	Příkon	Roční spotřeba
výh. Dluhonice	30 ks	324,7 kW	585 MWh*

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

Energetická bilance instalovaných výkonů žel.stanic a výhyben

Dopravna	Instalovaný výkon EOv		Instalovaný výkon – ostatní zařízení	
	stávající	navrhovaný	stávající	navrhovaný
výh. Dluhonice	212 kW	324,7 kW	64 kW	125 kW

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

Energetická bilance spotřeby el. energie stanice a veřejného osvětlení

Žst.	Stávající spotřeba		Navrhovaná spotřeba	
	okamžitá	roční	okamžitá	roční
výh. Dluhonice	40 kWh	110 MWh/rok	80 kW/h	221 MWh/rok

Spotřeba el. energie celkem

Přípravné dokumentace: 774 MWh/rok

Projekt stavby..... 806 MWh/rok

B.1.4.5 Zdůvodnění navržených změn oproti přípravné dokumentaci

Stavba koncepčně koresponduje se zpracovanou dokumentací pro územní řízení, která byla základním podkladem pro následné projektové práce na projektu stavby.

Stejně jako u jiných podobně rozsáhlých projektů dopravních staveb došlo v průběhu prací na projektu ke změnám, které vycházejí jednak z doplňujících požadavků objednatele, jednak z požadavků správce či dotčených orgánů státní správy. Další modifikace technického řešení plynou z hlubší propracovanosti díla, než je to možné u dokumentace pro územní řízení.

Změny v jednotlivých profesích (jsou uvedeny pouze PS a SO u nichž došlo ke změně):

D.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení:

PS 12-28-01 Výhybna Dluhonice, staniční zabezpečovací zařízení

PS 12-28-01.1 Výhybna Dluhonice, definitivní staniční zabezpečovací zařízení

Technické řešení PS bylo upraveno s ohledem na požadavek investora vybudovat novou technologickou budovu (TB) ve výhybně Dluhonice, umístěnou na místě stávající výpravní budovy (VB). Nově bude výhybna obsazena pohotovostním výpravčím. S ohledem na tyto skutečnosti bylo nutno upravit rozmístění SZZ v nové TB, doplnit technologii umístěnou v dopravní kanceláři výhybny a vstupy venkovní kabelizace do TB.

S ohledem na rozmístění prvků ostatních profesí (mostní objekty, TV, PHS, kolejový svršek a spodek apod.) bylo aktualizováno rozmístění venkovních prvků, viditelnost návěstidel a umístění kabelových tras SZZ.

PS 12-28-01.2 Výhybna Dluhonice, provizorní staniční zabezpečovací zařízení

S ohledem na požadavek vybudovat novou TB ve výhybně Dluhonice a s tím související nutnost demolice stávající VB bylo upraveno umístění mobilního provizorního zabezpečovacího zařízení (MPZZ).

Z důvodu upřesnění stavebních postupů výstavby bylo upřesněno i technické řešení MPZZ – umístění výhybkářských a závorářských stanovišť, umístění a počtu venkovních prvků MPZZ a kabelizace k nim.

PS 12-28-01.3 Výhybna Dluhonice, klimatizace SÚ

Technické řešení PS bylo upraveno s ohledem na požadavek investora vybudovat novou technologickou budovu (TB) ve výhybně Dluhonice, umístěnou na místě stávající výpravní budovy (VB).

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 43-28-04 Žst. Přerov, úvazka TZZ

Technické řešení navržené v PD zůstává v platnosti, bylo pouze rozpracováno v intencích dokumentace ve stupni PS.

PS 61-28-01 t.ú. Přerov - Prosenice, traťové zabezpečovací zařízení

PS 61-28-01.1 t.ú. Přerov - Prosenice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení

Technické řešení PS zůstává dle PD, upraveno bylo umístění oddílových návěstidel v prostoru související investiční akce ŘSD – zaústění silnice I/55 do Přerova (doplnění nové návětní lávky) a s tím související úprava sousedních návětních bodů AB.

PS 61-28-01.2 t.ú. Přerov - Prosenice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení

Z důvodu upřesnění stavebních postupů výstavby bylo upřesněno i technické řešení provizorního TZZ - umístění a počtu venkovních prvků, kabelizace k nim, rozsah úprav stávajícího TZZ a přeložky stávající kabelizace.

PS 11-28-01 t.ú. Přerov - Dluhonice, traťové zabezpečovací zařízení

PS 11-28-01.1 t.ú. Přerov - Dluhonice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení

Technické řešení PS zůstává dle PD, s ohledem na kolejové řešení výhybny Dluhonice byla upraveno umístění vjezdových návěstidel výhybny Dluhonice.

PS 11-28-01.2 t.ú. Přerov - Dluhonice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení

Technické řešení PS zůstává dle PD, jako provizorní vjezdová návěstidla budou využita definitivní návěstidla, umístěná na krakorci.

PS 19-28-01 t.ú. Dluhonice - Prosenice, traťové zabezpečovací zařízení

PS 19-28-01.1 t.ú. Dluhonice - Prosenice, definitivní traťové zabezp.zařízení

Technické řešení PS zůstává dle PD, upraveno bylo umístění oddílových návěstidel v prostoru související investiční akce ŘSD – zaústění silnice I/55 do Přerova (doplnění nové návětní lávky) a s tím související úprava sousedních návětních bodů AB. Upraveno bylo v této souvislosti je i umístění oddílových návěstidel ve směru Prosenice – budou umístěny nově na krakorci místo v PD navržené návětní lávky.

PS 19-28-01.2 t.ú. Dluhonice - Prosenice, provizorní traťové zabezp.zařízení

Z důvodu upřesnění stavebních postupů výstavby bylo upřesněno i technické řešení provizorního TZZ - umístění a počtu venkovních prvků, kabelizace k nim, rozsah úprav stávajícího TZZ a přeložky stávající kabelizace.

PS 62-28-01 Žst. Prosenice, úvazka TZZ

Technické řešení navržené v PD zůstává v platnosti, upřesněna byla návaznost na související stavbu „Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice“, se kterou je úzce provázána.

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

PS 10-28-01 Přerov-Dluhonice-Prosenice ERMTS / ETCS

Technické řešení PS zůstává dle PD, upřesněno bylo ve spolupráci se zpracovatelem projektové dokumentace související stavby „ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav“, která je již ve stadiu realizace a plánované stavby „ETCS Přerov – Česká Třebová“.

PS 10-28-02 Přerov- Dluhonice- Prosenice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

Technické řešení PS zůstává dle PD, upřesněno bylo s ohledem na výstavbu nové TB v Dluhonicích a obsazení dopravní pohotovostním výpravčím.

D.2 *ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ*

D.2.1 *Místní kabelizace*

PS 12-14-01 Výhybna Dluhonice, místní kabelizace

Došlo ke zvýšení rozsahu místní optické kabelizace MOK pro EOv a OV.

PS 12-14-01.1 Výhybna Dluhonice, provizorní místní kabelizace

Vzhledem k tomu, že stávající výpravní budova VB bude zbourána a na jejím původním místě bude postavena nová technologická budova TB, z toho důvodu bude vedle původní VB instalován nový technologický kontejner pro provizorní provoz provizorního sdělovacího zařízení SZ a dále bude zřízen kontejner provizorní dopravní kanceláře P-DK po dobu stavby. Z toho důvodu bude budována provizorní místní kabelizace.

D.2.3 *Integrované telekomunikační zařízení (ITZ)*

PS 12-14-05 Výhybna Dluhonice, sdělovací zařízení

Vzhledem k tomu, že stávající výpravní budova VB bude zbourána a na jejím původním místě bude postavena nová technologická budova TB, z toho důvodu je i jiný větší rozsah sdělovacího zařízení.

PS 12-14-05.1 Výhybna Dluhonice, provizorní sdělovací zařízení

Vzhledem k tomu, že stávající výpravní budova VB bude zbourána a na jejím původním místě bude postavena nová technologická budova TB, z toho důvodu bude vedle původní VB instalován nový technologický kontejner pro provizorní provoz provizorního sdělovacího zařízení SZ a dále bude zřízen kontejner provizorní dopravní kanceláře P-DK po dobu stavby. Z toho důvodu bude budováno provizorní sdělovací zařízení včetně nových provizorních 19“ skříní.

PS 10-14-01 Úpravy přenosového zařízení

PS 10-14-01.1 Provizorní přenosové zařízení

Došlo ke změně oproti rozsahu uvedeném v přípravné dokumentaci o navýšení počtu modemů a optických převodníků pro zachování provozu dopravního deníku, dále pro provoz touch callu u výpravčího a systému přenosu dat pro DŘT.

D.2.4 *Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)*

PS 12-14-03 Výhybna Dluhonice, EZS

Vzhledem k tomu, že stávající výpravní budova VB bude zbourána a na jejím původním místě bude postavena nová technologická budova TB, z toho důvodu je i jiný větší počet čidel a koncentrátorů EZS.

D.2.8 *Trat'ové rádiové spojení*

PS 10-14-02 Úpravy MRTS a TRS

Došlo ke změně u systému TRS oproti rozsahu uvedeném v přípravné dokumentaci. Zásadní vliv na rozsah úpravy systému TRS je demolice stávající výpravní budovy s anténním systémem na střeše.

PS 10-14-02.1 Provizorní úpravy MRTS a TRS

Došlo ke změně oproti rozsahu uvedeném v přípravné dokumentaci. Vzhledem k tomu, že stávající výpravní budova VB bude zbourána a na jejím původním místě bude postavena nová technologická budova TB, z toho důvodu bude vedle původní VB instalován nový technologický kontejner pro provizorní provoz provizorního sdělovacího zařízení SZ a dále bude zřízen kontejner provizorní dopravní kanceláře P-DK po dobu stavby. Současně bude vedle nového technologického kontejneru pro sdělovacího zařízení instalován nový anténní stožár pro umístění nových antén TRS a MRTS.

Koncepce úpravy TRS je řešena tak, že v 0-tém stavebním postupu se do provizorních kontejnerů osadí nové zařízení TRS stávající analogové technologie (případně z výzisku z jiných staveb) a současně bude provedena stavba nového anténního stožáru výšky 18m. Dále v rámci provizorní úpravy systému TRS bude provedena instalace nového koaxiálního kabelu k oběma anténám TRS. V provizorní DK bude instalována nová ovládací skříňka ZO 47. **V případě, že TÚDC SŽDC vydá pokyn ke zrušení systému TRS, nebude tato část realizována.**

Koncepce úpravy MRTS je řešena tak, že v 0-tém stavebním postupu se do provizorních kontejnerů osadí nové zařízení MRTS stávající analogové technologie (případně z výzisku z jiných staveb). Toto je navíc oproti přípravné dokumentaci.

D.2.9 *Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení*

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

Došlo ke zvýšení rozsahu místní optické kabelizace MOK pro EOv a OV. To má za následek zvýšení počtu optických mediakonvertorů, respektive SFP modulů a zvýšení počtu ring switchů.

D.3 *SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT*

D.3.1 *Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systémů ŽDC*

D.3.1.2 *Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC*

PS 10-05-01 Přerov- Dluhonice- Prosenice, DDTS ŽDC - silnoprůdová zařízení

Bylo doplněno nové pracoviště DDTS do hlavní budovy areálu HZS, - na základě požadavku SŽDC, s.o.

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

PS 12-09-01 Výhybna Dluhonice, trafostanice 22/0,4kV

Došlo v průběhu prací na projektu ke změnám, které vycházejí jednak z doplňujících požadavků objednatele, jednak z požadavků správce či dotčených orgánů státní správy. Další modifikace technického řešení plynou z hlubší propracovanosti díla, než je to možné u dokumentace pro územní řízení.

D.3.6 *Silnoprůdová technologie el.stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zab.zař. (NTS, STS, TTS)*

PS 12-08-01 Výhybna Dluhonice, rekonstrukce STS 6kV

Došlo v průběhu prací na projektu ke změnám, které vycházejí jednak z doplňujících požadavků objednatele, jednak z požadavků správce či dotčených orgánů státní správy. Další

modifikace technického řešení plynou z hlubší propracovanosti díla, než je to možné u dokumentace pro územní řízení.

D.3.7 *Provozní rozvod silnoprůdu*

PS 12-07-01 Výhybna Dluhonice, rozvodna nn v technologickém objektu

Došlo v průběhu prací na projektu ke změnám, které vycházejí jednak z doplňujících požadavků objednatele, jednak z požadavků správce či dotčených orgánů státní správy. Další modifikace technického řešení plynou z hlubší propracovanosti díla, než je to možné u dokumentace pro územní řízení.

E.1 *INŽENÝRSKÉ OBJEKTY*

E.1.1 *Železniční svršek a spodek*

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

Zkrácení SO o cca 60m vlivem prodloužení přerovského zhlaví výhybny Dluhonice.

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

Zkrácení SO o cca 60m vlivem prodloužení přerovského zhlaví výhybny Dluhonice.

SO 12-16-01 Výhybna Dluhonice, železniční spodek

Použitím štíhlejších výhybek tv.1:12-500 došlo k prodloužení SO na přerovském zhlaví o cca 60m.

SO 12-17-01 Výhybna Dluhonice, železniční svršek

Oproti PD použit jiný tvar výhybek ve zhlaví výhybny, místo tvaru 1:11-300 je dle požadavku investora navržen tvar 1:12-500. Použitím štíhlejších výhybek došlo k prodloužení SO na přerovském zhlaví o cca 60m.

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

Zkrácení SO o cca 60m vlivem prodloužení přerovského zhlaví výhybny Dluhonice.

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

Zkrácení SO o cca 60m vlivem prodloužení přerovského zhlaví výhybny Dluhonice.

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

Zkrácení SO o cca 60m vlivem prodloužení přerovského zhlaví výhybny Dluhonice.

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

Zkrácení SO o cca 60m vlivem prodloužení přerovského zhlaví výhybny Dluhonice.

SO 10-17-02 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba

Kácení mimolesní zeleně bylo navrženo v závislosti na aktualizovaném dendrologickém průzkumu, viz. samostatná část projektové dokumentace B.3.6. v rozsahu, který odpovídá úpravám jednotlivých staveních objektů.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 11-17-02 t.ú. Přerov - Dluhonice, žel.úrovňový přejezd, ev. km 185,610 – zrušení
Do objektu byla zahrnuta i demolice stávajícího propustku a části ul. Dluhonské.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 61-19-03 t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 184,533
Došlo ke změně založení z vrtaných pilot na plošné založení.

SO 61-19-83 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 185,587

Z důvodů technologických profese zabezpečovací zařízení a změny související stavby MUK I/55 došlo ke změně typu konstrukce z návěštní lávky na návěštní krakorec.

SO 61-19-07.2 t.ú. Přerov - Prosenice, žel. most v km 186,914 = km 4,339 (1S) - přeložka vodovodu

Tento objekt je vyvolán nutností přeložení vodovodního potrubí, které vzešlo z jednání se správcem vodovodu. Vodovodní potrubí bude namísto obetonování přeloženo.

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

Došlo u úpravě ukončení trouby na výtoku z šikmého ukončení na svislou průčelní zídku.

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

Došlo u úpravě ukončení trouby na výtoku z šikmého ukončení na svislou průčelní zídku.

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

Vzhledem ke kolizi točité rampy ve směru Dluhonice (severní) s novou účelovou komunikací vybudovanou a ve vlastnictví VaKu, která slouží pro obsluhu kanalizačního vedení bylo nutno rameno přetrasovat. Koncepce technického řešení zůstává beze změny, došlo pouze k nahrazení točitého ramene rozvinutým a půdorysnému posunu tak, aby severní rameno bylo v nové poloze na pozemku zahrnutém v přípravné dokumentaci.

SO 12-19-07.2 Výhybna Dluhonice, lávka pro pěší v km 186,124 - osvětlení lávky

Koncepce zůstala beze změny, došlo pouze k úpravě půdorysného řešení vyvolané změnou trasy lávky.

SO 19-19-05 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 5,429 (2S)

S ohledem na skutečnost, která vyplynula z dodatečně provedeného důkladného průzkumu mostu zpracovaného na ČVUT v rámci průzkumu stavu předpjatých železničních mostů na železnici, bylo třeba změnit řešení daného mostu. Průzkumem byly pomocí destruktivních zkoušek zjištěny výrazně vyšší ztráty předpětí než byly spočteny v archivním statickém výpočtu, jehož hodnoty ztrát předpětí byly pro výpočet přechodnosti v přípravné dokumentaci uvažovány. S takto sníženými hodnotami předpínavé síly v kabelech již není zajištěna přechodnost mostu pro navrhovanou traťovou třídu a rychlost.

Z těchto důvodů bylo navržena změna řešení z původní ponechaní mostu jeho sanace na nový ŽB polorám.

SO 19-19-05.1 t.ú. Dluhonice - Prosenice, železniční most v km 5,429 (2S), přeložka VO

Tento objekt je vyvolán změnou technického řešení mostu 5,429.

E.1.8 Pozemní komunikace

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

Oproti přípravné dokumentaci byla v rámci projednání upravena severní větev s napojením podél silnice sil. III/01857.

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

Oproti přípravné dokumentaci byla změněna severní přístupová rampa . Rampa navazuje na stávající příjezdovou cestu bez nové chodníkové konstrukce. Jižní výstup směrem k rozvodně byl oproti přípravné dokumentaci upraven.

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

Došlo ke zkrácení rozsahu hlavní trasy o 72 m ve směru od Olomouce. Nyní je v návrhu demolice původní výpravní budovy (dále V.B). Nerealizuje se samostatná trafostanice, která je v přípravné dokumentaci situována směrem na Olomouc od původní V.B. Nyní je navržen prostor pro trafa v nové technologické budově. Postavené v místě původní V.B.

SO 12-18-03.1 Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měnírně

Zvolen jiný typ zádržného zařízení v souběhu s dráhou. Původně navržené betonové svodidlo je nyní ocelové. Odlišné klopení jízdního pásu, mimo jiné kvůli doplnění římsy na drátokečnou zed'.

SO 12-18-03.2 Výhybna Dluhonice, přístupová komunikace k měnírně – zed'

Doplněna římsa.

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 12-34-02 Výhybna Dluhonice, IPO

Z důvodu připravované demolice bytového domu ve vlastnictví ČD, a.s. ve výhybně Dluhonice nebudou na tomto objektu prováděny protihluková opatření, tzn. že v rámci celé stavby nebudou navrhována individuální protihluková opatření – stavební objekt byl zrušen.

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.1 Trakční vedení

SO 11-01-02 t.ú. Přerov-Dluhonice, převěšení ZOK

SO 12-01-02 Výhybna Dluhonice, převěšení ZOK

Během průběhu projektových prací došlo ke změně koncepce umístění technologií sdělovacího a zabezpečovacího zařízení ve výhybně Dluhonice. Na základě toho byl vznesen požadavek na provizorní vzdušnou trasu optického kabelu v celkové délce cca 16km, která bude

zavěšena na stávající trakční podpěry a následně v průběhu stavby převěšena na nové podpěry TV do doby než bude zprovozněna nová technologie ve výpravní budově výhybny Dluhonice.

Provizorní trasy zavěšeného OK na stožárech TV je nutné realizovat na začátku stavby. Jakmile bude veškerý provoz přepojen na provizorní kabelizaci a ve výhybně Dluhonice do provizorního kontejneru, může být zrušena stávající místnost sdělovacího zařízení v objektu určenému k demolici.

Toto řešení je nezbytné pro provizorní přepojení a zajištění veškerého provozu na koridorové trati na kabelech SŽDC a ČD-T během stavby. Výpadky pro přepojení mohou být max. 10 vteřin a to v nočních hodinách. Z tohoto důvodu je takto navržený provizorní stav jediné možné řešení pro zachování provozu. Na dálkových optických kabelech jsou provozovány například okruhy sděl.zař., zab.zař., ETCS a další okruhy jiných subjektů.

Na závěr stavby budou uvedené provizorně zavěšené optické kabely v plném rozsahu zdemontovány.

SO 12-01-01 Výhybna Dluhonice, úprava TV

Na základě změn konfigurace kolejového řešení (obě zhlaví) a typů výhybek na přerovském zhlaví bylo nutno provést nové situování podélných a příčných poloh nových podpěr TV na obou zhlavích výhybny.

E.3.4 Ohřev výměn

Došlo v průběhu prací na projektu ke změnám, které vycházejí jednak z doplňujících požadavků objednatele, jednak z požadavků správce či dotčených orgánů státní správy. Další modifikace technického řešení plynou z hlubší propracovanosti díla, než je to možné u dokumentace pro územní řízení.

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládaní odpojovačů

Došlo v průběhu prací na projektu ke změnám, které vycházejí jednak z doplňujících požadavků objednatele, jednak z požadavků správce či dotčených orgánů státní správy. Další modifikace technického řešení plynou z hlubší propracovanosti díla, než je to možné u dokumentace pro územní řízení.

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 12-06-07 Výhybna Dluhonice, uzemnění technologické budovy

Došlo v průběhu prací na projektu ke změnám, které vycházejí jednak z doplňujících požadavků objednatele, jednak z požadavků správce či dotčených orgánů státní správy. Další modifikace technického řešení plynou z hlubší propracovanosti díla, než je to možné u dokumentace pro územní řízení.

B.1.5 Příprava pro výstavbu

Problematika vychází z navrženého plánu organizace výstavby.

- uvolnění staveniště (pozemků i objektů)

Bude dle postupu výstavby prováděno v předstihu před zahájením vlastních stavebních prací (mimo výluk kolejí, v tzv. stavebním postupu č.0, který je určen mimo jiné na přípravné práce) tak, aby nebylo narušováno plánované zahajování prací na jednotlivých objektech a provozních souborech, zejména v dlouhodobých výlukách.

- dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Využití prostor výpravní budovy pro kancelářské či skladovací účely stavby není možné vzhledem k její plánované demolici. Projektant předpokládá využití staveništních buněk a kontejnerů umístěných na plochách zařízení staveniště, které budou záležitostí zhotovitele.

Projekt upřednostňuje jako plochy a přístupové cesty využívání pozemků objednatele, to znamená pro staveništní dopravu a pro zřízení zázemí stavby a ploch zařízení staveniště.

- způsob provedení demolic a místa skládek

Budou prováděny v náležitém předstihu, před zahájením stavebních prací tak, aby nebrzdily plynulý postup výstavby dle stavebních postupů. Demolice objektů budou probíhat technologií postupného rozebírání, obvyklou u železničních a silničních staveb. Meziskládka bude zřízena v prostoru přednádraží, kde bude přechodně uložen výkopek, který se zpětně využije pro další zemní práce. Na ostatních místech stavby skládky suti nebudou zřizovány pro nedostatek úložných ploch, ale suť bude odvážena do předem určených lokalit - skládek odpadů.

- likvidace porostů (přesazení, kácení, zužitkování)

Tuto část řeší část B.3. Vliv stavby na životní prostředí. Na plochách zařízení staveniště budou porosty káceny jen v minimálním rozsahu.

- likvidace škodlivých odpadů, řešit podle druhu odpadů

Řešeno v části B.3.2 Odpadové hospodářství.

- zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

V plánu organizace výstavby části F.1 jsou zapracovány ustanovení a pokyny pro dodavatele, které musí v průběhu stavby dodržovat z hlediska ochrany přírody a ochranných pásem.

- přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras

Jsou řešeny v rámci jednotlivých SO a PS. Přeložky dopravních tras (objížďky) jsou vedeny s využitím stávajících komunikací a projednány s orgány státní správy.

- omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

V prostoru stavby jsou prováděna v rámci stavebních postupů příslušná opatření pro cestující při provádění prací ve stanici. Vzhledem k tomu, že náhradní autobusová doprava bude sloužit po celou dobu výstavby, budou tato opatření minimální.

- výluky dopravy a jiná omezení dopravy (žel. a silniční apod.)

Omezení a uzavírky v silniční dopravě jsou řešeny v části F.1, jde zejména o úplné nebo částečné uzavírky komunikací v souvislosti s prováděním stavebních prací na mostních objektech, byly projednány s příslušnými orgány státní správy a samosprávy. Výluky v železniční dopravě jsou podrobně popsány v navržených stavebních postupech, část F.3.1.

Pořadí rozhodujících výluk.

V každém stavebním postupu uveden rámcový rozsah hlavních stavebních prací.

Rok 2018, 2019, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.0, přípravné práce	01.11.18	230	18.06.19
Výhybna Dluhonice, kolej č.3 nepřetržitě (demolice výpravní budovy Dluhonice, výstavba nové, opěry nadjezdu km 186,634 a násyp komunikace)	01.03.19	110	18.06.19
Výhybna Dluhonice, vypnutí SZZ a PZZ (km 186,124 a 185,610) po dobu 3 dnů. Aktivace a přezkoušení MPZZ	15.03.19	3	17.03.19
Vypnutí TZZ Brodek u Přerova-Dluhonice-Prosenice, Dluhonice-Přerov	15.03.19	6	20.03.19

<i>T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice, denní výluky 7x8 hod (základy TV)</i>	21.03.19	7	27.03.19
<i>T.k.č.2S Dluhonice-Prosenice, denní výluky 14x8 hod (základy TV)</i>	28.03.19	14	10.04.19
<i>T.k.č.1 Přerov-Prosenice, denní výluky 7x8 hod (základy TV)</i>	11.04.19	7	17.04.19
<i>Kolej č.3a a vlečky za výhybkou č.S1 (Navos a.s., Pragometal Moravia s.r.o.), denní výluky 2x8 hod (základy TV)</i>	18.04.19	2	19.04.19
<i>T.k.č.2 Přerov-Prosenice, denní výluky 2x8 hod (základy TV)</i>	20.04.19	2	21.04.19
<i>T.k.č.1 Dluhonice-Přerov 6x8hod+ k.. č.1 Dluhonice 3x8 hod(základy TV)</i>	22.04.19	6	27.04.19
<i>T.k.č.2 Dluhonice-Přerov 2x8hod (základy TV)</i>	28.04.19	2	29.04.19
<i>Vypnutí TZZ kolejí č.1, 2 Přerov-Prosenice</i>	30.04.19	3	02.05.19
<i>Vypnutí TZZ kolejí č.1S, 2S Dluhonice-Prosenice</i>	30.04.19	3	02.05.19
<i>T.k.č.1 Dluhonice-Brodek u Př., + k.č.1 Dluhonice 3x8 hod (základy)</i>	03.05.19	3	05.05.19
<i>T.k.č.1 a 2 Přerov-Prosenice, na 4x3 hod (nickolejný provoz, pažení mezi kolejemi v místech mostů a propustků)</i>	03.05.19	4	06.05.19
<i>T.k.č.2 Dluhonice-Brodek u Př., + k.č.2 Dluhonice 3x8 hod (základy)</i>	06.05.19	3	08.05.19
<i>T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice, denní výluky 5x8 hod (stožáry TV)</i>	09.05.19	5	13.05.19
<i>T.k.č.2S Dluhonice-Prosenice, denní výluky 11x8 hod (stožáry TV)</i>	14.05.19	11	24.05.19
<i>T.k.č.1 Přerov-Prosenice, denní výluky 5x8 hod (stožáry TV)</i>	25.05.19	5	29.05.19
<i>Kolej č.3a a vlečky za výhybkou č.S1 (Navos a.s., Pragometal Moravia s.r.o.), denní výluky 1x8 hod (stožáry TV)</i>	30.05.19	1	30.05.19
<i>T.k.č.2 Přerov-Prosenice, denní výluky 1x8 hod (stožáry TV)</i>	31.05.19	1	31.05.19
<i>T.k.č.1 Přerov-Prosenice, noční výluky 2x5 hod +TV t.k.č.1i2 (brány TV)</i>	31.05.19	2	01.06.19
<i>T.k.č.1 Dluhonice-Přerov 4x8hod+ k.. č.1 Dluhonice 2x8 hod(stožáry TV)</i>	02.06.19	4	05.06.19
<i>T.k.č.2 Dluhonice-Přerov 1x8hod (stožáry TV)</i>	06.06.19	1	06.06.19
<i>T.k.č.1 Dluhonice-Brodek u Př., + k.č.1 Dluhonice 2x8 hod (stožáry)</i>	07.06.19	2	08.06.19
<i>T.k.č.2 Dluhonice-Brodek u Př., + k.č.2 Dluhonice 2x8 hod (stožáry))</i>	09.06.19	2	10.06.19
<i>T.k.č.2 Přerov-Dluhonice, noční výluky 1x5 hod +TV t.k.č.1i2,1S,2S (brány)</i>	11.06.19	1	11.06.19
Stavební postup č.1, k.č.1 Přerov-Prosenice (části koleje km 185,000-185,600 a km 186,700-187,300)	19.06.19	42	30.07.19
<i>T.k.č.1 Přerov-Prosenice nepřetržitě</i>	19.06.19	42	30.07.19
<i>Výhybna Dluhonice, kolej č.3, nepřetržitě (demolice výpravní budovy Dluhonice, výstavba nové)</i>	19.06.19	42	30.07.19
<i>T.k.č.2 Přerov-Prosenice na 15x3 hod (nickolejný provoz v nočních hodinách, pažení mezi kolejemi č.1 a 2 v místech mostů a propustků)</i>	19.06.19	15	03.07.19

<i>Jen výluka TV koleje č.1S Dluhonice-Prosenice a t.k. č.2 Přerov – Prosenice na 3x5hod v nočních hodinách (montáž břeven trakčního vedení)při výluce dle řádku č.29</i>	19.06.19	3	21.06.19
<i>T.k.č.1 Přerov-Dluhonice, nepřetržitě (beranění u pilíře mostu km 185,338).</i>	19.06.19	2	20.06.19
<i>T.k.č.2S Dluhonice-Prosenice, nepřetržitě (beranění u pilíře mostu km 185,338).</i>	21.06.19	2	22.06.19
<i>T.k.č.1S a 2S Dluhonice-Prosenice, na 14x3 hod (nickolejný provoz v nočních hodinách, pažení mezi kolejemi v místě mostů a propustků).</i>	23.06.19	14	06.07.19
<i>Aktivace TZZ koleje č.1 Přerov-Prosenice (výhradně pro ZZ)</i>	30.07.19	1	30.07.19
Stavební postup č.2, k.č.1S Dluhonice-Prosenice (výh.č.2-km 187,700) a k.č.2 Přerov-Prosenice (výh.č.2-km 187,700)	30.07.19	133	09.12.19
<i>T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice nepřetržitě</i>	30.07.19	133	09.12.19
<i>Výhybna Dluhonice, kolej č.3, nepřetržitě (demolice výpravní budovy Dluhonice, výstavba nové)</i>	30.07.19	133	09.12.19
<i>T.k.č.2 Přerov-Prosenice nepřetržitě</i>	31.07.19	95	02.11.19
<i>ŽST Přerov, staniční kolej č.2 na 1x4 hod</i>	31.07.19	1	31.07.19
<i>T.k..č.2 Přerov – Dluhonice na 12 dní</i>	01.08.19	12	12.08.19
<i>T.k.č.1 Přerov-Prosenice jízda obousměrně v nezávislé trakci +obousměrně po t.k. č.2S Prosenice-Dluhonice na 10x5 hod v nočních hod, směr Přerov umožněna jízdy jen R,Ex vlaků (montáž břeven trakčního vedení)</i>	10.08.19	10	19.08.19
<i>T.k.č.1 a 2 Přerov-Dluhonice v nezávislé trakci +obousměrně po t.k. č.2S Prosenice-Dluhonice v nezávislé trakci na 2x5 hod v nočních hod, umožněna jízdy jen R,Ex vlaků (montáž břeven trakčního vedení)</i>	10.08.19	2	11.08.19
<i>T.k.č.1 Přerov-Prosenice krátkodobě na 12x3 hod (zásobování stavby)</i>	29.09.19	12	10.10.19
<i>T.k.č.2 Přerov-Dluhonice nepřetržitě (provizorní podpěra v km 185,338 mezi kolejemi č.1S, 2).</i>	03.11.19	12	14.11.19
<i>T.k.č.2S Dluhonice-Prosenice krátkodobě na 18x3 hod (zásobování stavby)</i>	17.11.19	18	04.12.19
<i>Aktivace TZZ koleje č.1S (výhradně pro ZZ)</i>	09.12.19	1	09.12.19
Rok 2020, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.3, k.č.2S Dluhonice-Prosenice (výhybka č.1-km 188,230) a k.č.1 Přerov-Prosenice (dokončení)	1.3.2020	136	14.07.20
<i>Výhybna Dluhonice, koleje č.3, 10, nepřetržitě (nadjezd v Dluhonicích, výstavba nové technolog. budovy v Dluhonicích)</i>	01.03.20	136	14.07.20
<i>T.k.č.2S Dluhonice-Prosenice nepřetržitě</i>	01.03.20	136	14.07.20
<i>T.k.č.1 Přerov-Prosenice nepřetržitě</i>	01.03.20	77	16.05.20
<i>Vlečky za výhybkou č.S1 (Navos a.s., Pragometal Moravia s.r.o.)</i>	08.03.20	4	11.03.20

T.k.č.2 Přerov-Prosenice krátkodobě na 12x3 hod (zásobování stavby)	10.03.20	12	21.03.20
T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice na 2x5 hod (nickolejný provoz , nadzvednutí nosné konstrukce mostu v km 4,862)	27.03.20	2	28.03.20
T.k.č.1 a 2 Přerov-Prosenice na 2x5 hod (nickolejný provoz , nadzvednutí nosné konstrukce mostu v km 4,862)	27.03.20	2	28.03.20
Výhybna Dluhonice, celá výhybna na 3x1,5 hod (nickolejný provoz , pojezd vrtné soupravy, silniční nadjezd km 186,634)	27.03.20	3	29.03.20
T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice krátkodobě na 18x3 hod (zásobování stavby)	31.03.20	18	17.04.20
Výhybna Dluhonice, celá výhybna na 3x1,5 hod (nickolejný provoz , pojezd vrtné soupravy, silniční nadjezd km 186,634)	19.04.20	3	21.04.20
Vlečky za výhybkou č.S1 (Navos a.s., Pragometal Moravia s.r.o.)	22.04.20	4	25.04.20
T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice na 2x5 hod (nickolejný provoz , osazení mostu v km 4,862)	15.05.20	2	16.05.20
T.k.č.1 a 2 Přerov-Prosenice na 2x5 hod (nickolejný provoz , osazení mostu v km 4,862)	15.05.20	2	16.05.20
T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice na 2x5 hod (nickolejný provoz , osazení mostu v km 4,862)	22.05.20	2	23.05.20
T.k.č.1 a 2 Přerov-Prosenice na 2x5 hod (nickolejný provoz , osazení mostu v km 4,862)	22.05.20	2	23.05.20
Stavební postup č.4, výhybna Dluhonice (vložení výhybek č.29x a 30x na olomouckém zhlaví).	15.07.20	37	20.08.20
Výhybna Dluhonice, kolej č.10, nepřetržitě (nadjezd v Dluhonicích)	15.07.20	37	20.08.20
T.k.č.2 Brodek u Přerova-Dluhonice nepřetržitě (výhybka č.29x)	15.07.20	12	26.07.20
T.k.č.1 Brodek u Přerova-Dluhonice nepřetržitě (výhybka č.30x)	27.07.20	14	09.08.20
Výhybna Dluhonice, koleje č.1 a 3 nepřetržitě (kanalizace pod lichou kolejovou skupinou)	27.07.20	14	09.08.20
Výhybna Dluhonice, kolej č.2 nepřetržitě (provizorní podpěra most km 186,692)	09.08.20	12	20.08.20
Výhybna Dluhonice, kolej č.4 na 1x2 hod (pažení mezi kolejemi č.2, 4 v místě propustku km 186,230)	09.08.20	1	09.08.20
Výhybna Dluhonice, kolej č.1 na 1x2 hod (pažení mezi kolejemi č.1, 2 v místě propustku km 186,450)	10.08.20	1	10.08.20
T.k.č.2 Brodek u Přerova-Dluhonice 2x5 hod + TV celé výhybny v noci	11.08.20	2	12.08.20
T.k.č.2 Brodek u Přerova-Dluhonice 1x8 hod	13.08.20	1	13.08.20
Stavební postup č.5, výhybna Dluhonice (sudá kolejová skupina).	20.08.20	116	13.12.20
Výhybna Dluhonice, sudá kolejová skupina nepřetržitě, fáze I	20.08.20	90	17.11.20

Výhybna Dluhonice, koleje č.1, 3 na 6x3 hod (nickolejný provoz , výsun silničního nadjezdu v km 186,634)	19.09.20	6	24.09.20
Výhybna Dluhonice, koleje č.1, 3 na 5x3 hod (nickolejný provoz , snesení silničního nadjezdu v km 186,692)	29.10.20	5	02.11.20
TV celé výhybny na 6x5 hod v nočních hodinách (brány)	29.10.20	6	03.11.20
Výhybna Dluhonice, koleje č.2, 8, 10 nepřetržitě, fáze II	17.11.20	27	13.12.20
T.k.č.2S Dluhonice-Prosenice nepřetržitě (výhybka č.1x), fáze II	17.11.20	27	13.12.20
Rok 2021, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.6, k.č.2 Přerov-Dluhonice a výhybna Dluhonice (dokončení sudé kolejové skupiny).	15.03.21	110	02.07.21
T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice nepřetržitě, fáze I	15.03.21	18	01.04.21
Výhybna Dluhonice, koleje č.4, 6 nepřetržitě, fáze I	15.03.21	18	01.04.21
T.k.č.2 Přerov-Dluhonice nepřetržitě, fáze I	15.03.21	70	23.05.21
Výhybna Dluhonice, kolej č.2 nepřetržitě, fáze I	15.03.21	70	23.05.21
T.k.č.1 Přerov-Dluhonice na 10x2 hod, fáze I (zásobování stavby)	19.04.21	10	28.04.21
T.k.č.2 Brodek u Přerova-Dluhonice nepřetržitě (výhybka č.28x, propustek v km 187,780), fáze II	23.05.21	20	11.06.21
Výhybna Dluhonice, koleje č.8, 10 na olomouckém zhlaví nepřetržitě, fáze II	23.05.21	20	11.06.21
Výhybna Dluhonice, koleje č.2, 4, 6 na olomouckém zhlaví nepřetržitě, fáze III	11.06.21	22	02.07.21
Stavební postup č.7, k.č.1 Přerov-Dluhonice a výhybna Dluhonice (lichá kolejová skupina).	02.07.21	91	30.09.21
T.k.č.1 Přerov-Dluhonice nepřetržitě	02.07.21	63	02.09.21
Výhybna Dluhonice, lichá kolejová skupina nepřetržitě	02.07.21	91	30.09.21
Stavební postup č.8, aktivace nového zabezpečovacího zařízení	30.09.21	30	29.10.21
T.k.č.1 Dluhonice-Přerov nepřetržitě, aktivace AB	30.09.21	3	02.10.21
T.k.č.2 Dluhonice-Přerov nepřetržitě, aktivace AB	03.10.21	3	05.10.21
T.k.č.1S Dluhonice-Prosenice nepřetržitě aktivace AB	06.10.21	3	08.10.21
T.k.č.2S Dluhonice-Prosenice, nepřetržitě aktivace AB	09.10.21	3	11.10.21
Aktivace úvazky TZZ Dluhonice-Brodek u Přerova 2x2 dny	12.10.21	4	15.10.21
Aktivace ESZZ Dluhonice, vypnutí zab.zař. na 7 dnů	16.10.21	14	29.10.21

- omezení v dodávce energie

V průběhu stavby se v rámci organizace výstavby nepředpokládá s omezováním dodávky energie.

V rámci přípravy na stavbu bude z hlediska ochrany ŽP provedeno:

- Zajištění povolení ke kácení dřevin
- Před započatím stavby bude uzavřena písemná dohoda mezi investorem a organizací provádějící archeologický dohled

- souhrnně z hlediska životního prostředí:

Budou respektována doporučení pro fázi přípravy uvedená v části dokumentace B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí.

B.1.6 Výkup pozemků a staveb

Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků stavby:

Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)				Dočasný zábor (m ²)			
	ZPF	PUPFL	ostatní	celkem	nad 1 rok	do 1 roku	z toho ZPF	celkem
Buk	0	0	0	0	0	0	0	0
Dluhonice	2 680	0	4 655	7 335	0	2 715	135	2 715
Lýsky	0	0	10	10	0	4 700	4470	4 700
Popovice u Přerova	0	0	0	0	0	2 935	2935	2 935
Přerov	7 320	0	17 630	24 950	0	4 640	1270	4 640
Předmostí	0	0	0	0	0	475	475	475
Prosenice	0	0	0	0	0	0	0	0
Proseničky	0	0	0	0	0	0	0	0
Rokytnice u Přerova	0	0	0	0	0	730	0	730
ZÁBORY CELKEM	10 000	0	22 295	32 295	0	16 195	10 015	16 195

B.1.7 Výjimky z předpisů a norem:

Při zpracování dokumentace a návrhů řešení jednotlivých SO a PS bylo ze strany projektanta vynaloženo veškeré úsilí, aby byla navržena řešení nevyžadující výjimku z norem a předpisů. Byla řešena následující výjimka v oblasti ochrany životního prostředí:

Na základě žádosti zpracovatele projektu vydal Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství Olomouc dne 25.10.2017 pod Č. j.: KUOK 104946/2017 rozhodnutí o povolení výjimky

- 1) podle § 56 odst. 1 zákona ze zákazů u zvláště chráněných živočichů v kategorii kriticky ohrožených (§ 48 odst. 2 písm. a/ zákona) - **velevrub malířský (*Unio pictorum*)**, v kategorii silně ohrožených (§ 48 odst. 2 písm. b/ zákona) - **čolek obecný (*Lissotriton vulgaris*)** a v kategorii ohrožených (§ 48 odst. 2 písm. c/ zákona) - **čmelák (*Bombus sp.*)**,
- 2) podle § 56 odst. 1 a 2 zákona ze zákazů u zvláště chráněných živočichů v kategorii silně ohrožených (§ 48 odst. 2 písm. b/ zákona) - **skokan štíhlý (*Rana dalmatina*)**, který je předmětem ochrany práva Evropských společenství.

Výjimka se povoluje ze zákazů podle § 50 odst. 2 zákona, tj. zákazu škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů, konkrétně zvláště chráněné živočichy rušit, chytat, přenášet a měnit jejich biotop, u druhu čmelák (*Bombus s.p.*) konkrétně zvláště chráněné živočichy rušit a měnit jejich biotop, a to v souvislosti s realizací stavby „**Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba**“. Účelem záměru je především zvýšení rychlosti a bezpečnosti na železniční trati. Záměr se nachází v k. ú. Přerov, Dluhonice, Předmostí, Lýsky, Rokytnice u Přerova a Popovice u Přerova.

Výjimka se povoluje podle § 56 odst. 2 písm. c) zákona, tj. v zájmu veřejného zdraví nebo veřejné bezpečnosti nebo z jiných naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, včetně

důvodů sociálního a ekonomického charakteru a důvodů s příznivými důsledky nesporného významu pro životní prostředí, a to k výše uvedenému záměru a na období od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí do 31. 12. 2023 za těchto podmínek:

1. Pro realizaci akce žadatel určí odborný biologický dozor stavby osobou s odpovídající kvalifikací (dále „biologický dozor“), tj. osoba mající vysokoškolské vzdělání biologického směru nebo držitel výjimky ze základních ochranných podmínek předmětných druhů (výjimka musí umožňovat realizaci záchranných transferů předmětných druhů). Biologický dozor bude monitorovat realizaci akce tak, aby nedocházelo k poškozování, zraňování nebo usmrcování jedinců daných zvláště chráněných živočichů, a zajistí v případě potřeby za tímto účelem potřebná opatření nebo dočasné přerušení prací na nezbytnou dobu. Biologický dozor bude dohlížet na provedení případných záchranných transferů (týká se u druhu velevrub malířský, příp. čolek obecný a skokan štíhlý).
2. Před započatím prací v terénu investor zajistí na staveništi průzkum s cílem zjistit aktuální výskyt předmětných zvláště chráněných druhů živočichů a naplánovat potřebná opatření, případně odchyt a přenos.
3. Kácení dřevin a skrývka ornice na dotčených plochách bude prováděna v období mimo vegetační sezónu.
4. Budou důsledně dodržována bezpečnostní opatření, aby nedošlo k znečištění koryta a ani vod Malého Strhance.
5. V místech možného výskytu obojživelníků (zamokřené tůně a terénní deprese) nebudou budována zařízení staveniště a ani přístupové cesty.
6. Žadatel v průběhu akce zajistí prostřednictvím biologického dozoru dokumentaci zásahů související se zabezpečením ochrany zvláště chráněných druhů - záznamy budou obsahovat lokalizaci, termín, druh zjištěných jedinců, případně další okolnosti související s daným záměrem (provádění záchranných transferů, popis uskutečněných opatření apod.).
7. Záznamy žadatel předá povolujícímu orgánu ochrany přírody každoročně do konce kalendářního roku, ve kterém budou prováděny jakékoliv činnosti spojené s realizací předmětného záměru, při nichž bude škodlivě zasahováno do přirozeného vývoje předmětných zvláště chráněných živočichů, a to v písemné nebo v elektronické podobě, nejpozději do 31. 12. 2023.

Všechna tato opatření budou zpracována do zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele stavby jako závazná. Investor bude jejich dodržování pravidelně kontrolovat na kontrolních dnech stavby.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Je podrobně řešena a doložena v samostatné příloze části B.2 souhrnné části.

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

Návrh vychází ze stávající osnova kolejiště jehož součástí je šest kolejí dopravních a dvě koleje manipulační č.8a 8b. V podstatě se jedná o kolej č.8 rozdělenou ve výhybně podpěrou nadjezdu silnice III. třídy v km 186,692. Za účelem získání potřebného počtu předjízdňích

kolejí se navrhuje rekonstrukce silničního nadjezdu bez podpěry na lávku pro pěší v kolejišti s následným propojením kolejí č.8a+8 do jedné nově rekonstruované dopravní koleje č.8. Výhybna tak získá 7 dopravních kolejí, z toho čtyři dopravní koleje jsou přímým pokračováním traťových kolejí. Od/do Přerova to jsou dopravní koleje č.1,2 a směr Prosenice se jedná o dopravní koleje č.6,8. Pro směr jízdy Olomouc – Přerov zůstává jako předjízdna kolej č.3. Pro směr opačný je navržena kolej č.4.

Při respektování pravostranného provozu na úseku Břeclav – Bohumín musí být na Dluhonické spojnici zaveden provoz levostranný. Vlaky na směr Dluhonice – Prosenice musí jet ve výhybně po koleji č.8 a dále po traťové koleji č.2S, vlaky opačného směru vstoupí do výhybny po traťové koleji č.1S na dopravní kolej č.6. Předjízdnou kolej pro tento směr jízdy bude dopravní kolej č.4, která tak bude společná na předjetí pro vlaky od Přerova i od Prosenic bez rušení jízd vlaků v protisměru. Společné užití dopravní koleje č.4 je dáno počtem sedmi dopravních kolejí ve výhybně.

Samostatnou předjízdnou kolej pro každý směr je možno zajistit jen s 8 dopravními kolejemi ve výhybně, což prostorové možnosti nedovolují a z technologického hlediska to není ani potřeba, neboť vlaků od Přerova na předjetí bude výrazně méně než od Prosenic. Pro směr jízdy Dluhonice – Prosenice bude funkci předjízdné koleje plnit dopravní kolej č.10. Na kolej č.8 a 10 se vlaky od Olomouce dostanou navrženým přesmykem v rámci další stavby „Rekonstrukce žst. Přerov 3. stavba“ nebo-li novou třetí traťovou kolejí mezi dopravními Brodek u Přerova – Dluhonice, která nadjezdem překračuje za zastávkou Rokytnice u Přerova traťové koleje č.1,2 Brodek u Přerova – Dluhonice.

Ve výhybně je ještě navržena na přerovském zhlaví manipulační kolej č.10a s určením především na odstavování vozidel údržby tak, aby tato neobsazovala zbytečně dopravní kolej.

Výhybna Dluhonice bude dálkově ovládána z CDP Přerov při úspoře 4,775 pracovníků. Po rekonstrukci traťových úseků dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na rychlost 160 km/h. K největším časovým úsporám dochází na úseku Prosenice – Dluhonice – Brodek u Přerova, a to o 1,5 min u klasických souprav a 2 min u souprav s naklápěcí skříní.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Podrobné řešení je doloženo v samostatné příloze B.3 souhrnné části.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Podrobné řešení je doloženo v samostatné příloze B.4 souhrnné části.

a) Z hlediska požární ochrany:

Podrobněji je problematika řešena v samostatné části B.4.1 a v požární bezpečnostním řešení k objektu SO 12-15-01 Výhybna Dluhonice, technologické budova.

Změnou oproti předchozímu stupni dokumentace je demolice stávající nevyhovující výpravní budovy v žst. Dluhonice a vybudování nového technologického objektu na jejím místě, který v sobě bude obsahovat i původně plánovanou novou trafostanici, která se jako samostatný objekt nyní nebuduje.

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární

ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29. 6. 2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru a předpisu SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Stavbou se mění možnosti příjezdu do prostoru mezi řekou Bečvou a tělesem dráhy. Z důvodu bezpečnosti provozu se ruší víceokolejné přejezdy v ev.km 185,610 a 186,124 (t.ú. Přerov - Dluhonice), které budou nahrazeny v místech přechodů lávkami pro pěší. Automobilová doprava z prostoru mezi řekou Bečvou a tělesem dráhy vedena přes koleje nově budovaným silničním nadjezdem v km 185,338 u obce Dluhonice. Doprava bude vedena novou dvoupruhovou komunikací na stávající komunikaci v ulici Předmostská. Nově budovaná místní komunikace začíná u výhybny Dluhonice (km cca 186,20 a je vedena podél kolejiště přes nově budovaný silniční nadjezd v km 185,338 na silnici v ulici Předmostská. Komunikace má z důvodu úzkého pozemku v nejužším místě šířku 3,0m. Na komunikaci je vybudována výhybna. Ostatní příjezdy jsou stávající.

Příjezd k nově budovanému technologickému objektu je řešen po novém silničním nadjezdu v km 186,634.

V prostoru Přerova předmostí a Dluhonic budou vybudovány protihlukové stěny o celkové délce cca 3,5 km.

Odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor

Stavba je z velké části dopravní a liniová (koleje, mosty, inženýrské sítě, technologie).

Požárně nebezpečný prostor nově budované technologické budovy je podrobně posouzen v PBŘ SO 12-15-01, ale nepřesahuje 3,7m. Tento požárně nebezpečný prostor sice přesahuje hranici pozemku investora, ale zasahuje pouze na veřejnou komunikaci a nezasahuje do stávajících objektů. Nejbližší objekt je od technologické budovy vzdálen 45m.

Z jednotlivých technologických silnoproudých místností (transformátory, tlumivka, rozvodny VN a NN) vedou dveře se sníženou hořlavostí. Posuzovaný objekt je osazen mimo požárně nebezpečný prostor sousedních objektů.

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

Řešení evakuace osob

V nově zřizovaném technologické budově jsou zřízena trvalá pracovní místa cca 5 osob. Většina místností má přímé výstupy do vnějšího prostoru. Evakuace je řešena nechráněnými únikovými cestami. Podrobné posouzení úniků je řešeno v samostatném PBŘ SO 12-15-01.

Budovaný kabelovod není průchozí ani průlezný. Jednotlivé šachty jsou přístupné poklopem a integrovanými stupadly nebo žebříkem.

V rámci stavby jsou budovány protihlukové stěny podél kolejiště v délce cca 3,4km. V protihlukových stěnách budou zrealizovány únikové východy po 150m. Protihluková stěna bude z materiálu třídy reakce na oheň A1, A2 nebo B. Protihlukové stěny budou vybudovány tak, aby umožňovaly efektivní zásah složek IZS za použití běžných technických prostředků používaných PO a bezpečnou evakuaci osob (vložením prostupných, vybouratelných polí PHS) v maximální vzdálenosti 120m. PHS musí mít v tomto místě garantovaný průstup do

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

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

Zdroje požární vody a jiného hasiva

Nová stavědlová ústředna a místnost náhradních zdrojů v technologické budově budou vybaveny plynovým autonomním samočinným hasicím systémem (ASHS) (předpokládá se hasivo NOVEC 1230 nebo FM-200.) Nově bude systémem ASHS opatřena i stavědlová ústředna v žst. Prosenice, u které neprobíhají žádné stavební úpravy. V rámci stavby bude doplněna jen stávající technologie. Vnitřní požární vodovod se nepožaduje dle ČSN 73 0873 čl. 4.4b1)

Vnější požární voda:

Požadavek na vnější požární vodu bude dle ČSN 73 0873 zajištěn nově osazeným podzemním hydrantem na stávajícím potrubí DN80 ve vzdálenosti cca 28m od nově budovaného objektu. Vzhledem k tomu, že v oblasti se demolují 3 objekty, které byly zásobovány vodou z tohoto vodovodu, předpokládá se, že tlak vody v potrubí bude dostačující.

Objekt bude vybaven *přenosnými hasicími přístroji převážně s náplní CO₂*. (viz PBŘ SO 12-15-01).

Vybavení stavby vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením

Lokální detekce požáru

Elektrická požární signalizace – není dle ČSN 730875 čl. 4.2.1 a 4.2.2 požadována.

V technologickém objektu bude na základě požadavků a zvyklostí investora ve všech prostorách s požárním zatížením navržena pouze lokální detekce požáru. (dle ČSN 73 0875 čl. 4.12). Tato požární detekce není nikterak započítávána z pohledu PBŘ. Nejedná se o EPS.

Navržená ústředna EZS bude v provedení s přímou adresací, bude osazena ve sdělovací místnosti (m.č.110). Ve vybraných místnostech, nevybavených systémem ASHS, bude použita technická požární ochrana – tlačítkové hlásiče a automatické opticko-kouřové nebo tepelné hlásiče požáru, které budou zapojené do systému EZS.

Výstup ethernet TCP/IP ústředny EZS bude vyveden na CDP Přerov a jednak na HZS SŽDC Přerov. Navržená ústředna EZS bude umožňovat připojení do sítě ethernet, po které budou přenášeny jednotlivé provozní stavy EZS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/. Služba 24hod/den bude zajištěna na pracovišti dispečera železniční dopravní cesty na CDP Přerov a jednak na HZS SŽDC Přerov.

Samočinné stabilní hasicí zařízení (SSHZ) – dle čl. 6.6.10 ČSN 730802/2009 se nepožaduje.

Na základě požadavku provozovatele objektu bude v TB Dluhonice místnost stavědlové ústředny a záložních zdrojů UNZ (baterie) vybavena autonomním samočinným hasicím systémem (ASHS). Navržený systém bude obsahovat ústřednu ASHS s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve s dostatečným množstvím hasiva FM-200 nebo hasiva NOVEC 1230 a potrubní rozvod. Kabelové trasy zajišťující napájení a ovládání zařízení ASHS budou řešeny jako kabelové trasy s funkční integritou dle ČSN 73 0848.

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

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

Požární ucpávky a požární uzávěry otvorů

Na vstupech kabelů do objektu budou osazeny požární ucpávky. Otvory v požárně dělících konstrukcích budou osazeny požárními uzávěry. Požární uzávěry a ucpávky budou provedeny dle platných norem a předpisů a budou označeny.

Nouzové osvětlení

Nouzové osvětlení se nezřizuje.

Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku

Stavbou se mění možnosti příjezdu do prostoru mezi řekou Bečvou a tělesem dráhy. Z důvodu bezpečnosti provozu se ruší více Kolejné přejezdy v ev.km 185,610 a 186,124 (t.ú. Přerov - Dluhonice), které budou nahrazeny v místech přechodů lávkami pro pěší. Automobilová doprava z prostoru mezi řekou Bečvou a tělesem dráhy vedena přes koleje nově budovaným silničním nadjezdem v km 185,338 u obce Dluhonice. Doprava bude vedena novou dvoupruhovou komunikací na stávající komunikaci v ulici Předmostská. Nově budovaná místní komunikace začíná u výhybny Dluhonice (km cca 186,20 a je vedena podél kolejiště přes nově budovaný silniční nadjezd v km 185,338 na silnici v ulici Předmostská. Komunikace má z důvodu úzkého pozemku v nejužším místě šířku 3,0m. Na komunikaci je vybudována výhybna. Ostatní příjezdy jsou stávající.

Příjezd k nově budované technologické budově je řešen po nově budovaném silničním nadjezdu v km 186,634.

V rámci stavby jsou budovány protihlukové stěny podél kolejiště v celkové délce cca 3,4km. Ve stavbě se uvažuje s budováním protihlukové stěny v Dluhonicích. V protihlukových stěnách budou zrealizovány únikové východy po 150m. Protihluková stěna bude z materiálu třídy reakce na oheň A1, A2 nebo B. Protihlukové stěny budou vybudovány tak, aby umožňovaly efektivní zásah složek IZS za použití běžných technických prostředků používaných PO a bezpečnou evakuaci osob (vložením prostupných, vybouratelných polí PHS) v maximální vzdálenosti 120m. PHS musí mít v tomto místě garantovaný prostup do 5minut. Instalace snadno průchodné části PHS pro její snadnou identifikaci 24 h denně bude ze strany vně kolejiště zřetelně označena např. umístěním reflexních pruhů nebo odrazek na sloupcích po obou stranách takové části PHS popř. barevně odlišena např. zelenou barvou.

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

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

Stavba se nachází v hasebním obvodu HZS JPO Přerov, patří do hasebního obvodu HZS SŽDC JPO Přerov.

b) Vliv trakčních a energetických vedení:

Ochranná opatření proti nebezpečnému vlivu na straně sdělovacího vedení

V rámci Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba, budou v jednotlivých traťových úsecích položeny nové sdělovací a zabezpečovací kabely, které budou vystaveny vlivu trojfázového vedení VVN. K ovlivnění dojde, ale nebudou překročeny limitní hodnoty. Z toho důvodu je proveden výpočet vlivů vedení VVN na sdělovací a zabezpečovací kabely.

Výpočet nebezpečných indukčních vlivů je proveden dle platné normy ČSN 33 21 60 – Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN. Výpočet je doložen v samostatné příloze B.4 této souhrnné technické zprávy.

U vedení vystavených nebezpečným vlivům je třeba zajistit:

- pravidelnou kontrolu izolačního stavu a odporové nerovnováhy
- stálost všech spojů vodičů s co nejmenším počtem provozně rozpojitelných spojů
- elektrickou pevnost izolace sděl. zařízení

Ochrana sděl. kabelů před nebezpečným indukčním a galvanickým vlivem

U vedení vystavených nebezpečným vlivům je třeba zajistit:

- ochranu oddělovacími transformátory (translátory)
- ochranu kompenzačními vodiči (nadložné lano)

Ochrana osob pracujících na sdělovacích vedeních nacházejících se v oblasti nebezpečného vlivu trojfázových vedení

Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN a ZVN je nutné postupovat podle ČSN 343101, článek 116 a 120.

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30x4mm
- tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 343510
- Před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- Všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 343100
- Indukuje-li se ve sděl. kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č.1 normy ČSN 332160, ed.2, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

V dotčených traťových úsecích při zkratovém stavu trojfázového vedení nebudou na sdělovacích kabelech překročeny limitní hodnoty.

c) Z hlediska BOZP:

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je dokument obsahující údaje, informace a postupy zhotovitele zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce při realizaci stavby. V plánu jsou uváděna potřebná opatření z hlediska časové potřeby způsobu provedení prací.

Plán BOZP byl zpracován na základě naplnění požadavků § 15 zákona č. 309/2006 Sb. Vlastní plán BOZP je dokladován v části F. Organizace výstavby jako část F.7.

B.5 Energetické výpočty

Energetické výpočty pro stavbu "Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba" mají za cíl navrhnout potřebné dimenzování sestavy trakčního vedení v daném úseku pro výhledovou dopravu. Výpočty neřeší dimenzování trakčních napájecích stanic umístěných mimo stavbu. Podrobně jsou uvedeny v samostatné části B.5 Energetické výpočty.

B.6 Protikorozi ochrana

Z hlediska měrného odporu zemin a proudové hustoty bludných proudů je korozi agresivita horninového prostředí uvedena ve zprávě základního korozi průzkumu. Korozi agresivita z hlediska měrných odporů je dle ČSN 03 8372 ve stupni č. I – IV a z hlediska hustoty proudu v cizím proudovém poli ve stupni č. II – IV.

Doporučený stupeň ochranných opatření dle ČD SR 5/7 (S) a TKP, kap. 25 je:

Objekt	Sací koeficient	Doporučený stupeň ochr. opatření dle ČD SR 5/7 (S)
SO 61-19-03, t.ú. Přerov – Prosenice, železniční most v km 184,533	1	4
SO 11-19-01, t.ú. Přerov – Dluhonice, železniční most v km 184,533	1	4
SO 11-19-03, t.ú. Přerov – Dluhonice, silniční nadjezd v km 185,338	2	3
SO 12-19-04 výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,634	1	3
SO 61-19-05, t.ú. Přerov – Prosenice, železniční most v km 3,082(2S)	2	3
SO 19-19-04, t.ú. Dluhonice – Prosenice, železniční most v km 4,863 (2S)	1	4

B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

Je doložen v samostatné příloze části B.7 souhrnné části.

B.8 Dopravní opatření

Železniční doprava:

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v části F.3 Časový postup prací. Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, s.o. Odborem operačního řízení a výluk (O11).

Silniční doprava:

Přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích se týkají vybraných železničních přejezdů a mostních objektů a v místech napojování nových částí komunikací na původní:

- ❖ **Napojení nové části místní komunikace** v blízkosti železničního přejezdu P6525 od nového silničního nadjezdu v km 185,338 do ulice Dluhonské.
- ❖ **Napojení nové části místní komunikace** v blízkosti železničního přejezdu P6526 od nového silničního nadjezdu v km 185,338 do ulice U Rozvodny.
- ❖ **Silniční nadjezd v km 186,692** (před výpravní budovou výhybny Dluhonice) představuje mimoúrovňové křížení kolejíště a místní komunikace (ulice K Nadjezdu) v Dluhonicích. Tento bude v novém stavu nahrazen novým. Podmínkou jeho zrušení je **zprovoznění nového silničního nadjezdu v km 186,634**.
- ❖ **Železniční přejezd v km 186,124** (P6526) představuje úrovně křížení kolejíště a místní komunikace (ulice U Rozvodny). Tento bude v novém stavu nahrazen lávkou pro pěší a silniční provoz zde nebude možný. Podmínkou jeho zrušení je zprovoznění nové komunikace zřizované v rámci této stavby.

- ❖ **Železniční přejezd v km 185,610** (P6525) představuje úrovně křížení kolejiště a místní komunikace (ulice Dluhonská). Tento bude v novém stavu nahrazen lávkou pro pěší a silniční provoz zde nebude možný. Podmínkou jeho zrušení je zprovoznění nové komunikace zřizované v rámci této stavby.
- ❖ **Most v km 185,657 (ev.č.55-008, silniční podjezd)** představuje mimoúrovňové křížení silnice I/55 a trati (4 koleje č.1S, 2S, 1, 2). Práce na mostním objektu jsou uvažovány v období 07-12/2019 (v koleji č.1S úseku Dluhonice-Prosenice a v koleji č.2 úseku Přerov-Prosenice) a **v období 04-07/2020** (v koleji č.1 úseku Přerov-Prosenice a v koleji č.2S úseku Dluhonice-Prosenice). **V období 04-07/2020**, kdy je uvažována rekonstrukce krajních kolejí, tedy i přilehlých říms, a na podhledu na předmětném silničním podjezdu, si práce na vyžádají přechodné úpravy provozu na silnici I/55 v jeho místě.
- ❖ **Most v km 186,477** představuje úrovně křížení kolejiště a účelové komunikace navazující na místní komunikaci (v Přerově, ulice Sportovní). Zde je stávající zákaz vjezdu všech vozidel (stávající dopravní značka B1).
- ❖ **Most v km 5,429** (kilometráž dle koleje č.2S, **ev.č.04723-1**, silniční podjezd) představuje mimoúrovňové křížení silnice III/04723 a trati (koleje č.2S Dluhonice-Prosenice). Most opatřen stávajícím dopravním značením B16 s hodnotou „3,4 m“. Tento most bude demolován a **na jeho místě vystavěn nový**. Práce jsou investorem uvažovány **v období 04-07/2020**.

Podrobně je tato problematika popsána v části F. Zásady organizace výstavby, v příloze F.1 Technická zpráva.

Platí, že úplné uzavírky silničních podjezdů ev.č.55-008 a ev.č.04723-1 nesmí probíhat současně a budou směřovány do nočních hodin nebo do dnů pracovního klidu. Také musí být vzájemně koordinovány.

Obecně platí, že pod nosnou konstrukcí mostu, se kterou se bude **manipulovat** (nebude bezpečně spočívat na stávajících či provizorních opěrách), budou veškeré komunikace (silnice, chodníky) uzavřeny a doprava provozována náhradním způsobem.

Vzhledem ke skutečnosti, že zatím není znám přesný termín realizace 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.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

ZÁBOR POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA (PUPFL)

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

ZÁBOR POZEMKŮ TVOŘÍCÍCH SOUČÁST ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU (ZPF)

Realizace stavby si vyžádá trvalé a dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF).

Pozemky zemědělského půdního fondu		
Katastrální území	Dočasný zábor (m ²)	Trvalý zábor (m ²)
Dluhonice	135	2 680
Lýsky	4470	0
Popovice u Přerova	2935	0
Přerov	1270	7 320
Předmostí	475	0
Celkem	10 015	10 000

B.10 Doplnková měření a průzkumy

Jedná se o:

- ✓ Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum
- ✓ Doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby
- ✓ Korozní průzkum a antikorozní ochrana
- ✓ Předkategorizaci svrškového materiálu
- ✓ Posouzení kontaminace šterku kolejového lože
- ✓ Pyrotechnický průzkum formou znaleckého posudku

Tyto průzkumy a měření jsou dokladovány v samostatné příloze (B.14) souhrnné technické zprávy.

V rámci projektových prací v profesním bloku Zabezpečovací zařízení bylo provedeno komisionální situování návěstidel AB a vjezdových návěstidel, budovaných nově ve stavbě.

B.11 Legenda použitých zkratk

(vyjma běžně zaužívaných zkratk názvů organizací)

AB	...	autoblok (zabezpečovací zařízení)
AC	...	střídavý proud
ASDŘ	...	automatizovaný systém dispečerského řízení
ASHS	...	automatické samoshášecí zařízení
ATÚ	...	automatická telefonní ústředna
CDP	...	centrální dispečerské pracoviště
CEF	...	fond EU - Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
ČGS	...	Česká geologická služba
ČD	...	České dráhy
DC	...	stejnoseměrný proud
DDTS	...	dálková diagnostika technologických systémů
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKM	...	digitální katastrální mapa
DKV	...	depo kolejových vozidel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOS	...	dálkové ovládání stanic

DOZ ...	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DPOV ...	dílny pro opravu vozidel
DŘT ...	dispečerská řídicí technika
DTS ...	distribuční trafostanice
EIA ...	proces vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
ED ...	elektrodispečink
EOV ...	elektrický ohřev výhybek
EPS ...	elektrická požární signalizace
EPZ ...	elektrické předtápěcí zařízení
ERTMS...	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS ...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ev. km ...	evidenční kilometr (staničení)
FKZ ...	filtračně kompenzační zařízení
GSM-R ...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD ...	grafikon vlakové dopravy
HDPE ...	vysokohustotní polyethylen
HZS ...	hasičský záchranný sbor
IPO ...	individuální protihluková opatření
ITZ ...	integrovaná telekomunikační zařízení
JŽ ...	typ osvětlovacího stožáru
KAC ...	kontrolně analytické centrum
KO ...	kolejový obvod
MD ...	ministerstvo dopravy
MK ...	místní kabelizace
ML ...	mostní list
MRTS ...	místní radiová technologická síť
MRS ...	místní radiová síť
MŘS ...	místní řídicí systém
MÚK ...	mimoúrovňové křížení
NK ...	nosná konstrukce
NN ...	nízké napětí
NS ...	napájecí stanice
OŘ ...	Oblastní ředitelství
PD ...	přípravná dokumentace (dokumentace pro územní řízení)
PHS ...	protihluková stěna
PTS ...	přejezdová transformační stanice
PS ...	provozní soubory
PUPFL ...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
RBC ...	radiobloková centrála
RD ...	reléový domek

RDD ...	rozvaděč dálkové diagnostiky
RZZ ...	reléové zabezpečovací zařízení
SBBH ...	Správa budova a bytového hospodářství
sdělnař ...	sdělovací zařízení
SEE ...	Správa elektrotechniky a energetiky
SO ...	stavební objekty
SoD ...	smlouva o dílo
SOE ...	síť oblasti elektrotechniky
SpS ...	spínací stanice
ss ...	subsystém
SSZT ...	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
ST ...	správa tratí
STL ...	středotlaký plynovod
STS ...	staniční trafostanice
SÚ ...	stavědlová ústředna
SÚJB ...	Státní úřad pro jadernou bezpečnost
SW ...	software
SZZ ...	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC ...	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T ...	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
TTS ...	traťová transformační stanice
TK ...	traťová kabelizace, traťový kabel
TM ...	trakční měnárna
TNS ...	trakční napájecí stanice
TSI ...	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.,T.Ú. ...	traťový úsek
TV ...	trakční vedení
TR, TS ...	trafostanice
TRS ...	traťový rádiový systém
TÚDC ...	Technická ústředna dopravní cesty
TZZ ...	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ ...	univerzální napájecí zdroj
UIC ...	Mezinárodní železniční unie (Union Internationale des Chemins)
ÚP ...	územní plán
ÚPD ...	územně plánovací dokumentace
ÚSES ...	územní systém ekologické stability
UTZ ...	určené technické zařízení
VB ...	výpravní budova
VKP ...	významný krajinný prvek
VN ...	vysoké napětí
VO ...	veřejné osvětlení
VRT ...	vysokorychlostní trať

VTL	...	vysokotlaký plynovod
VVN	...	velmi vysoké napětí
VZ	...	vlakový zabezpečovač
V=	...	rychlost v koleji
ZOK	...	závěsný optický kabel
zabzař	...	zabezpečovací zařízení
ZPF	...	zemědělský půdní fond
ZÚR	...	zásady územního rozvoje
žb, ŽB	...	železobeton
ŽDC	...	železniční dopravní cesta
žkm	...	železniční kilometr (staničení)
ŽP	...	životní prostředí
ZZ	...	zabezpečovací zařízení
žst., ŽST	...	železniční stanice

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

V Olomouci, prosinec 2017

Vypracoval: Ing. Stanislav Vávra
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Hlavní inženýr projektu
a kolektiv profesních garantů