



Spolufinancováno Evropskou unií
Transevropská dopravní síť (TEN-T)



Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor.
Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

			ČÍSLO SOUPRAVY:
1	05/2012	AKTUALIZACE KVĚTEN 2012	
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

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

OBJEDNATEL		Správa železniční dopravní cesty, státní organizace v zastoupení: SZDC, s.o., Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU		ING. JIŘÍ PARMA	ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. PAVEL KUČERA
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS		NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. PETR ČECH		ING. PETR ČECH	ING. JIŘÍ PARMA
KRAJ: OLOMOUCKÝ		POVĚŘENÝ OÚ: OLOMOUC	OBEC: OLOMOUC
" Rekonstrukce žst. Olomouc " F. Organizace výstavby F.3 Časový postup prací		ZAK. ČÍSLO MCO	09 - 100 - 231- PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	SRPEN 2010
		FORMÁT	86 x A4
		MĚŘÍTKO	-
Stavební postupy		ČÁST F.3	PŘÍLOHA 1

F. Organizace výstavby
F.3 Časový postup prací
F.3.1 Stavební postupy

Stavební postupy

Aktualizace květen 2012

Stavba : Rekonstrukce žst. Olomouc

Obsah:

- A. Úvod
- B. Časový harmonogram stavebních postupů
- C. Koncepce stavebních postupů
- D. Stavební postupy
- E. Závěr

Přílohy: Vyjádření k výluce vlečky SSHR
Vyjádření k výluce vlečky Solné mlýny
Vyjádření k výluce vlečky Farmak
Vyjádření k výluce vlečky Juta a.s.

A. Úvod

Tato aktualizace stavebních postupů je zpracována na žádost investora a má za cíl zkrácení doby výstavby z původních 42 na 36 měsíců se zahájením stavby 1.9.2012 a ukončením stavby 31.8.2015. I po aktualizaci stavebních postupů zůstává koncepce výstavby nezměněna a zcela nezměněny zůstávají po obsahové stránce i stavební postupy. Mění se jen časový harmonogram výstavby tak, že dává do souběhu stavební postupy č.0 a č.1. Postup výstavby má i nadále tři hlavní oblasti. Jsou to stavební práce na přednádraží v roce 2013, stavební práce na osobním nádraží v roce 2014. Třetí oblast tvoří rekonstrukce nástupišť v osobním nádraží včetně výstavby nového nástupiště č.5 a postupné rekonstrukce starého podchodu v celé délce i s prodloužením na nové nástupiště č.5. Předpokládá se výluk a rekonstrukce vždy jen jednoho nástupiště, takže rekonstrukce jednotlivých nástupišť je prováděna postupně a určuje tak délku výstavby. Aby bylo dosaženo zkrácení lhůty výstavby o šest měsíců, je nově navržena výstavba nového nástupiště č.5, to je stavebního postupu č.1 do souběhu se stavebním postupem č.0 na přípravné práce. Výstavba nového nástupiště č.5 v rámci stavebního postupu č.1 je navržena v době 10/2012 až 03/2013. U dokončeného nástupiště č.5 však nebude v tuto dobu zajištěna dodávka elektrické energie z důvodu nedokončených rekonstrukcí trafostanic- viz. stavební postup Trafostanice, TS1, která napájí všechny nástupiště v novém stavu, bude dokončena začátkem června roku 2013, což je později, než dokončení stavebních prací na nástupišti č.5. Nástupiště tak nebude osvětleno a bude jej proto možno používat jen v denní době v časových rozmezích dle kalendáře uvedeného v příloze č.1 předpisu D1 a to v období od 20.3.2013 do 11.6.2013. Současně bude v tuto dobu probíhat rekonstrukce nástupiště č.4 ve stavebním postupu č.2. U nástupiště č.5 tak bude možno odbavit celou odpolední dopravní špičku a část ranní dopravní špičky. K dispozici zůstává v tuto dobu provizorní nástupiště vybudované již dříve u koleje č.12 na zhlaví u Bystřičky při realizaci nového podchodu.

Přeložky kabelů v rámci výstavby kabelovodu budou realizovány při celkem pěti vypnutích zabezpečovacího zařízení – grygovské zhlaví, zhlaví u Bystřičky, zhlaví u pavlovického podjezdu a zhlaví u Filiálky (spojeno se Štěpánovským zhlavím) a obvod Bělidla. Vypnutí zabezpečovacího zařízení grygovského zhlaví a zhlaví u Bystřičky vychází v aktualizovaném časovém harmonogramu do měsíců listopad, prosinec 2012, konec února, březen 2013, to je do doby kdy ještě nebudou stavební postupy s kolejovými výlukami na přednádraží, což je pro dopravu výhodné, ale nelze v tuto dobu úplně zajistit vhodné klimatické podmínky. Pak by přeložky kabelů a vypnutí zabezpečovacího zařízení jmenovaných zhlaví proběhlo v měsíci březen, duben 2013 v souběhu se stavebním postupem č.7 na přednádraží.

Upozorňujeme, že v projektu je navrženo obcházení vedení pro přemostění vyloučených úseků trakčního vedení, které je třeba podle energetických výpočtů aktivovat nejpozději před zahájením stavebního postupu č.8, to je do 27.04.2013.

Rozsah stavby „Rekonstrukce ŽST Olomouc“ je vymezen rozpětím kolejových úprav v délce 4,439 km. tj. od začátku stavby v km 83,422 ve směru na Českou Třebovou, do konce stavby v km 204,850 ve směru na Přerov. V rekonstruovaném uzlu se nachází rozhraní staničení dvou tratí. Jedná se o trať Česká Třebová – Olomouc, jejíž staničení stoupá ve směru orientace stavby, a o trať Břeclav – Přerov – Olomouc, jejíž staničení klesá ve směru orientace stavby. Rozhraní staničení se nachází před výpravní budovou a to ve stávajícím km 86,840 = 205,844. Nové rozhraní staničení je navrženo v koncovém styku nové výhybky č.8 km 87,548 = 205,163. Nová kilometráž stavby bude plynule navázána na sousední modernizované úseky.

Cílem modernizace žst. Olomouc bude zajistit úpravami traťových úseků rychlost do 120 km/h pro vlaky nákladní dopravy a do 160 km/h pro vlaky osobní dopravy. Při rekonstrukci železničního uzlu Olomouc dojde ke stavebním úpravám na objektech:

- železničního svršku a spodku
- rekonstrukce mostních objektů
- pozemních komunikací
- pozemních objektů
- kanalizace
- realizace nového zabezpečovacího zařízení
- úpravy sdělovacího zařízení
- rekonstrukce trakčního vedení
- úprava dispečerské řídicí techniky

V rámci navrhovaných modernizačních prací dojde v žst. Olomouc ke kompletní modernizaci hlavních a předjízdových kolejí, k rozsáhlým redukčním stávajícího kolejiště a rekonstrukci podstatné části osobního nádraží. Bude vybudováno nové ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. Pro odvodnění železniční trati budou vybudovány páteřní kanalizační sběrače podél celé stanice a napojení odvodňovacího systému kolejiště na tento svod. Budou vybudovány přečerpávací stanice a sběrače do Moravy a Bystřičky. V rámci modernizace budou rekonstruovány mostní objekty, a to silniční nadjezd v Černovíře, mostní objekt přes Bystřičku z důvodu jeho rozšíření, starý podchod k nástupištím včetně jeho prodloužení k novému ostrovnímu nástupišti, provedeny budou rekonstrukce, popř. zrušení dalších stávajících objektů. Bude provedeno nové zastřešení nástupišť a zásahy do objektů pozemních staveb. Z hlediska zabezpečovacího zařízení bude provedena celková modernizace stávající RZZ. Ve stanici budou rekonstruovány nové elektrické rozvody, napájení a osvětlení. Součástí stavby bude modernizace trakčního vedení v celém dotčeném úseku, modernizace sdělovacího zařízení včetně zřízení nových integrovaných telekomunikačních zařízení a nový automatizovaný systém dispečerské řídicí techniky.

Stavební postupy jsou rozděleny na 8 základních částí:

- 1) osobní nádraží, nástupiště
- 2) přednádraží, rekonstrukce kolejí
- 3) rekonstrukce Černovířského nadjezdu a rušení štěpánovského zhlaví
- 4) přednádraží, rekonstrukce zhlaví u Filiálky
- 5) rekonstrukce Pavlovického podjezdu
- 6) rekonstrukce zhlaví u Pavlovického podjezdu
- 7) osobní nádraží, grygovské zhlaví
- 8) osobní nádraží, zhlaví u Bystřičky a rekonstrukce vnitřního nádraží s přesmykem

B. Časový harmonogram stavebních postupů

Stavební postup	od	dny	do	Část stavby
* Započítána technologická přestávka zimního období				
Stavební postup č.0	01.09.12	106	15.12.12	Přípravné práce
Vypnutí zab.zař. Bělidla	01.10.12	7	07.10.12	Zhlaví Olomouc Bělidla
Stavební postup č.1	01.10.12	170	19.03.13	Nové nástupiště č.5 *
Vypnutí zab.zař. osobní nád.	25.11.12	21	15.12.12	Grygovské zhlaví
Stavební postup č.0	16.12.12	75	28.02.13	pokračování
Vypnutí zab.zař. osobní nád.	20.02.13	21	12.03.13	Zhlaví u Bystřičky

Stavební postup č.2	20.03.13	84	11.06.13	Nástupiště č.4, TS1 v provozu
Stavební postup č.7	13.03.13	42	23.04.13	Koleje č.201,část 101,103
Stavební postup č.10	13.03.13	45	26.04.13	Filiálka,zhlaví,lichá sk.
Stavební postup č.8	27.04.13	49	14.06.13	Koleje č.202,102,104
Stavební postup č.11	27.04.13	45	10.06.13	Filiálka,zhlaví,sudá sk.
Stavební postup č.13	27.04.13	49	14.06.13	Pavlovický podjezd, DKV
Stavební postup č.3	12.06.13	79	29.08.13	Nástupiště č.3
Vypnutí zab.zař. přednádraží	15.06.13	21	05.07.13	Zhlaví u Pavlovického podj.
Stavební postup č.14	06.07.13	63	06.09.13	Pavlovický podjezd,sudá sk.
Vypnutí zab.zař. Bělidla	07.07.13	7	13.07.13	Zhlaví Olomouc Bělidla
Vypnutí zab.zař. přednádraží	01.08.13	21	21.08.13	Zhlaví u filiálky a Černovír
Stavební postup č.4	30.08.13	78	15.11.13	Nástupiště č.2
Stavební postup č.9	01.09.13	242	30.04.14	Černovířský nadjezd *
Stavební postup č.15	07.09.13	70	15.11.13	Pavlovický podjezd,lichá sk.
Stavební postup č.16	16.11.13	22	07.12.13	Pavlov.podj.,zhlaví sudá sk.
Stavební postup č.5	16.11.13	147	11.04.14	Nástupiště č.1 *
Stavební postup č.16a	08.12.13	83	28.02.14	Definitivní úpravy TV na přednádraž
Stavební postup č.17	04.04.14	20	23.04.14	Grygovské zhl,výtažné kol.
Stavební postup č.18	24.04.14	18	11.05.14	Grygovské zhl. sudá skupina
Stavební postup č.19	12.05.14	22	02.06.14	Gryg.zhl. sudá sk. dokončení
Vypnutí zab.zař.	03.06.14	19	21.06.14	Grygovské zhlaví
Stavební postup č.20	22.06.14	12	03.07.14	Gryg.zhl. lichá skupina
Stavební postup č.21	04.07.14	8	11.07.14	Gryg.zhl. lichá sk.dokončení
Stavební postup č.22	12.07.14	32	12.08.14	Zhl.u Bystřičky,rozšíření mostu
Stavební postup č.23	13.08.14	31	12.09.14	Zhl.u Bystř.,napojení t.k. od Boh.
Stavební postup č.24	13.09.14	9	21.09.14	Zhl.u Bystřičky
Stavební postup č.25	22.09.14	26	17.10.14	Zhl.u Bystř.,v kolejích č.2,4
Vypnutí zab.zař.	18.10.14	21	07.11.14	Zhlaví u Bystřičky+Bělidla
Stavební postup č.26	08.11.14	28	05.12.14	Zhl.u Bystř., v kol. č.51,53
Stavební postup č.6	01.03.15	63	02.05.15	Nástupiště č.5 stávající
Stavební postup č.12	01.03.15	7	07.03.15	Štěpán.zhlaví, lichá sk.
Stavební postup č.12a	08.03.15	7	14.03.15	Štěpán.zhlaví, sudá sk.
Vypnutí zab.zař. přednádraží	01.07.15	21	21.07.15	Zhlaví u Pavlovického podj.
Vypnutí zab.zař. přednádraží	22.07.15	21	11.08.15	Zhlaví u filiálky a Černovír
Stav.postup Trafostanice	01.09.12	778	18.10.14	
Přístavba ústředního stavědla	01.09.12	212	31.03.13	

Harmonogram rozhodujících výluk

Stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“

začátek stavby: září 2012

konec stavby: srpen 2015

délka výstavby: cca 36 měsíců

Časová rezerva pro stavební práce cca 1 měsíc představuje možnost zahájení prací roku 2014 již v březnu, tři týdny v roce 2015 prodloužení prací do konce srpna.

Postup realizace stavby se předpokládá v **38** rozhodujících výlukách. Tyto výluky zahrnují rozhodující části stavby, které na sebe časově i prostorově navazují. Následující pořadí současně tvoří postup výstavby, který se dále dělí na stavební postupy.

Pořadí rozhodujících výluk

	Rok 2012	od	-	do
1.	Sp. č.0 na přípravné práce (TV,inž.sítě), denní výluky	01.09.12	-	28.02.13
	snesení kolejí č.111b,111,53a,115, 203, 1a,6a,části kolejí č.18a,205,207,14	01.09.12	-	28.02.13
	snesení výhybek č.252,249,245,243,232 a kusé ukončení kol.č.117 až 123	01.09.12	-	28.02.13
	demontáž TV kol.č.111 až 129, 203-213 a na vlečce Farmak	01.09.12	-	28.02.13
	Kolej č.104b v km 83,661 a kolej č.202 vyloučeny na 42 dní	01.09.12	-	28.02.13
2.	Vypnutí zab.zař.- Olomouc Bělidla	01.10.12	-	07.10.12
3.	Sp.č.1 , zrušení kol.č.14, výluka kol.č.12,16, zřízení nástupiště č.5	01.10.12	-	19.03.13
4.	Vypnutí zab.zař.- osobní nádraží, grygovské zhlaví	25.11.12	-	15.12.12
	Rok 2013			
5.	Vypnutí zab.zař.- osobní nádraží, zhlaví u Bystřičky	20.02.13	-	12.03.13
6.	Sp.č.7 , rekonstrukce a výluka kolejí č.201,101,103 na 42 dní	13.03.13	-	23.04.13
7.	Sp.č.10 , kol.č.101,103,103b,105,107,109 ve zhl. u filiálky na dobu 45 dní	13.03.13	-	26.04.13
	Vlečka Farmak 21 dní	13.03.13	-	26.04.13
8.	Sp.č.2 , rek.nást.č.4, výluka kolejí č.8,10 na 84 dny	20.03.13	-	11.06.13
9.	Sp.č.8 , rekonstrukce a výluka koleje č.202 na 17 dní, č.102,104 na	27.04.13	-	14.06.13
	49 dní, kolej č.106 na 9 dní, 104b na 1 den	27.04.13	-	14.06.13
	koleje č.54b,15t,16t,16k,17k v areálu DKV na 10 dní	27.04.13	-	14.06.13
10.	Sp.č.11 , kol.č.202 vyloučena na 7 dní,koleje č.102 až 122 na zhlaví u	27.04.13	-	10.06.13
	Filiálky vyloučeny na 16 dní, dále pokračuje výluka kol. č.102 až 110 na	27.04.13	-	10.06.13
	26 dní, kolej č.104b vyloučena na 4 dny	27.04.13	-	10.06.13
11.	Sp.13 , rek.Pavlovického podjezdu, výluka kolejí č.1t,7t na 49 dní	27.04.13	-	14.06.13
12.	Sp.č.3 , rek.nást.č.3, výluka kolejí č.4,6 na 79 dní	12.06.13	-	29.08.13
13.	Vypnutí zab.zař.- zhlaví u Pavlovického podjezdu	15.06.13	-	05.07.13
14.	Sp.14 , rek.Pavlov.podj.,výl. kol. č.1t,54a,52a , 54,56	06.07.13	-	06.09.13
15.	Vypnutí zab.zař.- Olomouc Bělidla	07.07.13	-	13.07.13
16.	Vypnutí zab.zař.- zhlaví u Filiálky a Černovír	01.08.13	-	21.08.13
17.	Sp.č.4 , rek.nást.č.2, výluka kolejí č.1,2 na 78 dní	30.08.13	-	15.11.13
18.	Sp.č.9 , rek. Černovířského nadjezdu, výluka kolejí č.201+202 24x3 hod	01.09.13	-	30.04.14
	výluka kol. č.202 na 8 dní,	21.11.13	-	28.11.13
	výluka kol. č.201 a t.k. č.1 Štěpánov-Olomouc na 8 dní	29.11.13	-	06.12.13
19.	Sp.15 , rek.Pavlov.pod., kol.č.101 až 109, a 51 až 65 na 70 dní	07.09.13	-	15.11.13
20.	Sp.16 , zhlaví Pavlov.pod., kol.č.102 až 120, 52a,54a, 52 až 58	16.11.13	-	07.12.13
21.	Sp.č.5 , rek.nást.č.1, výluka koleje č.3 na 147 dnů	16.11.13	-	11.04.14
22.	Sp.16a , definitivní úpravy TV na přednádraží	08.12.13	-	28.02.14
	Rok 2014			
23.	Sp.17 , koleje č.16,18,12,18a, na grygovském zhlaví	04.04.14	-	23.04.14
24.	Sp.18 , vlečka ADM Olomouc 16 a 48 hod, kolej č.12a	24.04.14	-	11.05.14
	t.k. č.2 Grygov-Olomouc na 18 dní, kolej č.18a na 15dní	24.04.14	-	11.05.14

25.	Sp.19 , koleje č.4,6,8,2 na grygovském zhlaví	12.05.14	-	02.06.14
26.	Vypnutí zab.zař.- osobní nádraží, grygovské zhlaví	03.06.14	-	21.06.14
27.	Sp.20 , t.k. č.1 Grygov-Olomouc na 8 dnů, kol.č.1 na 10 dní, 5a 2 dny	22.06.14	-	03.07.14
28.	Sp.21 , t.k. Blatec-Olomouc na 1 den, koleje č.3,5 na 8 dní	04.07.14	-	11.07.14
29.	Sp.22 , kol.č.12 až 32 na zhlaví od Bystřičky na 30 dní	12.07.14	-	12.08.14
	Kolej směr Olomouc-Bělidla na 8 dní	12.07.14	-	12.08.14
30.	Sp.23 , kol.č.6,8,10 na zhlaví od Bystřičky na 14 dní	13.08.14	-	12.09.14
	Traťová kolej směr Bohuňovice na dobu 3 a 9 dní	13.08.14	-	12.09.14
31.	Sp.24 , kol.č.4,6,56,58,1t až 6t na zhlaví od Bystřičky na 9 dní	13.09.14	-	21.09.14
32.	Sp.25 , kol.č.54+4 a 52+2 na zhlaví u Bystřičky na 26 dní	22.09.14	-	17.10.14
33.	Vypnutí zab.zař.-zhlaví u Bystřičky +obvod Bělidla	18.10.14	-	07.11.14
34.	Sp.26 , kol.č.51+1 a 53+3 na zhlaví u Bystřičky na 28 dní	08.11.14	-	05.12.14
	Vlečka pošty na 3 dny	08.11.14	-	05.12.14
	Rok 2015			
35.	Sp.č.6 , rek.nást.č.5, výluka kolejí č.5,7,7a na 63 dny	01.03.15	-	02.05.15
36.	Sp.č.12 , kol.č.201 a t.k. č.1 Štěpánov-Olomouc vyloučeny 7 dní	01.03.15	-	07.03.15
37.	Sp.č.12a , kol.č.202 a t.k. č.2 Štěpánov-Olomouc vyloučeny 7 dní	08.03.15	-	14.03.15
38.	Vypnutí zab.zař.- zhlaví u Pavlovického podjezdu	01.07.15	-	21.07.15
39.	Vypnutí zab.zař.- zhlaví u Filiálky	22.07.15	-	11.08.15

C. Koncepce stavebních postupů

Koncepce stavebních postupů předpokládá následující pořadí (pokud není v harmonogramu výluk určeno jinak) prací:

- a) stavební postup č.0 pro přípravné práce
 1. **osobní nádraží, nástupiště**
 - b) výstavba nového ostrovního nástupiště č.5
 - c) rekonstrukce nástupiště č.4, starého podchodu a kolejí č.8,10 u nástupiště
 - d) rekonstrukce nástupiště č.3, starého podchodu a kolejí č.4,6 u nástupiště
 - e) rekonstrukce nástupiště č.2, starého podchodu a kolejí č.1,2 u nástupiště
 - f) rekonstrukce nástupiště č.1, starého podchodu a koleje č.3 u nástupiště
 - g) rekonstrukce nástupiště č.1A (nové číslování) a koleje č.5 u nástupiště
 2. **rekonstrukce Černovířského nadjezdu** (v souběhu s nástupišti)
 3. **přednádraží, rekonstrukce kolejí** (v souběhu s nástupišti)
 - h) rekonstrukce kolejí č.101,103,201
 - i) rekonstrukce kolejí č.102,104,202
 4. **přednádraží, rekonstrukce zhlaví**
 - j) rekonstrukce zhlaví v liché kolejové skupině u filiálky
 - k) rekonstrukce zhlaví v sudé kolejové skupině u filiálky
 - l) zrušení zhlaví u Černovířského nadjezdu
 5. **rekonstrukce Pavlovického podjezdu včetně zhlaví**
 - m) rekonstrukce Pavlovického podjezdu v koleji č.1t
 - n) rekonstrukce Pavlovického podjezdu v kolejích č.7t, 52a, 54a
 - o) rekonstrukce Pavlovického podjezdu v kolejích č.53,51 a zhlaví v liché kolejové skupině u Pavlovického podjezdu, zrušení zhlaví kolejí č.115 až 127 a jejich ukončení zarážedly na straně Pavlovického podjezdu

p) rekonstrukce zhlaví kolejí č.102 až 120 u Pavlovického podjezdu

6. osobní nádraží, grygovské zhlaví

q) grygovské zhlaví, rekonstrukce v sudé kolejové skupině

r) grygovské zhlaví, rekonstrukce v liché kolejové skupině

7. osobní nádraží, zhlaví u Bystřičky + vnitřní nádraží

s) rozšíření mostu přes Bystřičku + jeho rekonstrukce v koleji směr Bělidla a napojení kolejí č.12 až 32 a nástupiště č.5 přes nový most na novou stopu hlavní koleje na Bělidla

t) nové napojení hlavní koleje od Bohuňovic na novou část mostu přes Bystřičku a koleje č. 8 až 32 osobního nádraží včetně nástupiště č.4

u) nové napojení kolejí č.56,58,1t a areálu DKV na novou část mostu přes Bystřičku, převedení dopravy vlaků na směru Grygov-Štěpánov do koleje č.56

v) rekonstrukce mostu přes Bystřičku v kolejích č.2,4

w) rekonstrukce mostu přes Bystřičku v kolejích č.51,53

8. definitivní úpravy TV

Pro realizaci trakčního vedení je třeba bezpodmínečně vybudovat obcházecí vedení v průběhu přípravných prací tak, aby bylo zajištěno napájení při výlukových stavech dle výsledků energetických výpočtů.

Dokumentace objektů trakčního vedení řeší definitivní stav a úpravy nutné pro postupnou realizaci jednotlivých stavebních postupů tak, jak byly tyto zpracovány v návrhu organizace výstavby. Dokumentace nemůže řešit provizorní stavy plynoucí z nedodržení této návaznosti nebo harmonogramu výstavby.

Jakékoli změny v návrhu stavebních postupů dle odevzdané dokumentace trakčního vedení jsou věcí zhotovitele.

D. Stavební postupy

Schémata ke stavebním postupům jsou uvedena v části F.4 projektové dokumentace
Nově vkládané výhybky jsou značeny indexem X, např. výhybka č.55X

Stavební postup Trafostanice

(práce na trafostanicích TS1, TS2, TS3, TS4, TS5, TS6, TS7)

Stavební postup trafostanic a DŘT bude probíhat souběžně s ostatními stavebními postupy, aby trafostanice v novém stavu byly dokončeny co nejdříve. Jeho začátek je uvažován se zahájením celé stavby, doba trvání je cca 26 měsíců.

Časový harmonogram výstavby a rekonstrukce trafostanic:

Obcházecí vedení, přeložky	01.09.12	42	12.10.12
Nová trafostanice TS5	01.09.12	245	03.05.13
Nová trafostanice TS2	01.09.12	245	03.05.13
Nová trafostanice TS6	01.09.12	245	03.05.13
Rekonstrukce trafostanice TS1	13.10.12	234	03.06.13
Rekonstrukce trafostanice TS3	17.03.13	276	17.12.13
Rekonstrukce trafostanice TS4	03.07.13	276	04.04.14
Rekonstrukce trafostanice TS7	16.01.14	276	18.10.14

Ihned po zahájení stavebních prací je třeba urychleně zřídit obcházecí vedení a přeložky kabelů (6 kV a 22 kV), zahájit výrobu komponentů pro novou technologii trafostanic a zahájit výstavbu trafostanic **TS2** (práce na výměně vn vypínače (vývodu pro TS5 v trafostanici Farmak) budou směřovány na srpen roku 2011), **TS5**, **TS6** (na jejich uvedení do provozu je uvažována jedna stavební sezóna), které budou nové. Obcházecí kabelové trasy a přeložky budou prováděny během prvních tří měsíců výstavby ve stavebním postupu č.0. Po dokončení těchto kabelových tras a přeložek bude trafostanice **TS1** přepojena na první provizorní kioskovou trafostanici betonovou, během čtyř měsíců na ní budou provedeny stavební práce a během dalších tří a půl měsíce bude dokončena její technologie, **její kompletní dokončení se váže na uvádění do provozu nástupišť v novém stavu**. Současně s dokončením TS1 musí být dokončeny i trafostanice TS2, TS5 a TS6. Po ukončení stavebních prací na TS1 (po pěti měsících) bude trafostanice **TS3** přepojena na druhou provizorní kioskovou trafostanici oceloplechovou a během devíti měsíců (pět měsíců stavební část a čtyři měsíce technologie) bude rekonstruována. Po dokončení trafostanice TS1 bude provizorní kiosková trafostanice betonová přemístěna z TS1 na trafostanici **TS4**. Práce na TS4 potrvají také devět měsíců (pět měsíců stavební část a čtyři měsíce technologie). Během provádění prací na TS4 bude dokončena trafostanice TS3 a provizorní kiosková trafostanice oceloplechová se přemístí a napojí na trafostanici **TS7**. Na rekonstrukci TS7 je uvažováno devět měsíců, pět na stavební část a čtyři na instalaci technologické části.

Vzhledem ke skutečnosti, že jsou k dispozici dvě provizorní kioskové trafostanice, je možné na dvou trafostanicích práce provádět paralelně. V návaznosti na provádění stavebních prací ostatních profesí a postupným rekonstrukcím trafostanic, bude nutné napojit ostatní zařízení v novém stavu (osvětlení, EOv, apod.) nejprve na provizorní trafostanici a po dokončení prací na rekonstruované zařízení přepojit. Práce na všech trafostanicích jsou uvažovány v trvání cca 30 měsíců, některé práce v interiéru jsou navrženy na zimní období.

S ohledem na časový harmonogram výstavby bude nutné, aby stávající objekty DŘT (Tecomat NS-950) byly po dobu provizorních stavů v provozu. Proto stávající přenosová síť tvořená metalickými kabely typu TCEKE 30P1,0mm /a novými MK TCEKE 4P1,0mm/ musí být udržována v provozu po celou dobu výstavby. Zprovozněním a uvedením do provozu zrekonstruovaných zařízení DŘT v jednotlivých trafostanicích (dle časového harmonogramu výstavby trafostanic), bude nutné napojit toto zařízení v novém stavu ještě na stávající metalické kabely - komunikace s ED Přerov /MULTI-MODE/. Po realizaci optické sítě budou postupně všechny objekty DŘT (TS1-TS7) přepojeny na nový stav.

Přechodové stavy:

Vzhledem k tomu, že bude TS5 nově vybudována a stávající bude zachována zůstane páteří rozvod 6kV zachován po celou dobu výstavby bude nutné provést následující:

1/ Na začátku stavby pro odlehčení kabelovodu 6kV bude nutné vývody v STS 314 směr TTS-351 a TTS-361 přepojit do stávající STS 313. Ve stávající jsou dvě kobky rezervní, které budou vyzbrojeny pojistkovými odpínači včetně ručního ovládání. Signalizace bude zavedena do stávajícího systému.

2/ Přechodový stav pro STS 314 – ústřední stavědlo. Dle zpracovaného ZOV stavby bude před rekonstrukcí stavědla zprovozněna STS 314A, která zajišťuje napájení pro směry TTS-371 a TTS-381, které jsou napájeny z STS 314. Po tomto zůstanou pouze v STS v provozu 2 kobky přívodu a vývod na transformátor TM2 100kVA, 6/0,4kV pro zab. Zařízení a vývod na tlumivku L1. Po dohodě s provozovatelem bude po dobu rekonstrukce STS 314 tlumivka odpojována tak z rozvaděče R6kV zůstávají pouze 3 skříně.

Bude nutné instalovat do náhradních prostor – kompaktní vn rozvaděč o 3 polích –2xpřívod s odpínačem a 1xtransformátorovou odbočku, trafo 100kVA, 6/0,4kV, Yzn1, 1 pole rozvaděče s jističi případně kabelová skříň s lištovými pojistkovými odpínači, 1x oddělovací

transformátor 25kVA, 0,4/0,4kV, Yzn1 a jedno pole rozvaděče R-ZS pro přepojení stávajících odběrů.

Vzhledem k tomu, že také je nutné z ústředního stavědla vymístit zařízení nn **bylo** toto dne 11.5.2010 konzultováno na schůzce v Olomouci za účasti provozovatele. Některá zařízení provozovatel k dispozici nemá a stávající zařízení bude nutné provozovat a některá bude možné formou pronájmu půjčit. Provizorní zařízení musí být umístěno v blízkosti stavědla neboť bude nutné zajistit provést zakabelování.

Stavební postup Kabelovod

(rekonstrukce stávajícího kabelovodu, výstavba nových částí)

1. Rozsah prací

- a) Současně se zahájením stavebního postupu č.0 začnou přípravné práce vztahující se i ke kabelovodu:

Pro uvolnění staveniště je potřeba:

- Snesení koleje č.111b od výhybky č.327 (mimo) po výhybku č.310 (mimo)
- Snesení koleje č.111 od výhybky č.308 (mimo) po výhybku č.238ab (mimo)
- Snesení výhybek č.252, 249, 245, 243
- Koleje č.53a mezi výhybkami č.232 (včetně) a č.221 (mimo)
- Demolice pozemních objektů (dva bývalé strážní domky na parc.č. 55 a 140 v blízkosti mostu přes Bystřici v km 86,486, objekty bývalého svážného pahrbku v km 84,850 u vlečky Farmak a.s. na pravém přednádraží) a následně v těchto místech vybudování nových částí kabelovodu (napřímení trasy)
- Výstavba provizorních tras kabelovodu v blízkosti mostu v km 86,486 a ústředního stavědla (musí být před provedením provizorní trasy mikropilotáž a povrchová úprava opěry mostu v km 86,486), zahájení stavebních úprav na ústředním stavědle (nutno dokončit do konce března roku 2013), výstavba kabelovodu Š23 až Š25 (v Š23 a ve stávajícím kabelovém kanálu v tomto místě se provedou průrazy pro napojení této nové části na stávající kabelový kanál)
- Demolice původní a výstavba nové pravé římsy (po směru kilometráže) mostu v km 86,486
- Souběžně zahájit práce na nové části kabelovodu v místech mimo kolejiště a snesených kolejí, je nutné dbát na koordinaci ostatních profesí (výstavbu nástupišť, výstavbu základů trakčního vedení, zřízení přeložek inženýrských sítí, zejména obcházecího vedení kabelů 6 kV a 22 kV), provádění částí nového kabelovodu pod kolejištěm pomocí podzemních prací a protlaků v místech křížení kolejiště a kabelovodu (výpis situací):
- **km 85,000**, mezi šachtami Š59-Š60, práce v otevřeném výkopu pod kolejemi č.113, 115 (bude snesena), 117 a výhybkou č.305, postup: snesení kolejí č.113, 117 a části výhybky č.305 v místě překopu, zemní práce, zřízení příslušné části kabelovodu, zásyp a hutnění, vrácení sneseného svršku, zprovoznění, práce proběhnou za nepřetržité výluky kolejí č.113, 117 a výhybky č.305 na dobu 2 dnů
- **km 85,630**, mezi šachtami Š41-Š42, práce v otevřeném výkopu pod kolejemi č.109a, 111a, postup: snesení kolejí č.109a, 111a v místě překopu, zemní práce, zřízení příslušné části kabelovodu, zásyp a zhutnění, vrácení sneseného svršku, zprovoznění, práce proběhnou za nepřetržité výluky kolejí č.109a, 111a na dobu 2 dnů
- **km 86,370**, mezi šachtami Š25-Š26, práce v otevřeném výkopu pod kusou kolejí č.4b a hlavní kolejí Olomouc-Bělidla, postup: snesení kolejí v místě překopu, zemní práce, zřízení příslušné části kabelovodu, zásyp a zhutnění, vrácení sneseného svršku,

- zprovoznění, práce proběhnou za nepřetržité výluky hlavní koleje Olomouc-Bělidla na 1 den a kusé koleje č.4b na dobu 2 dnů (**přednostně zprovoznit traťovou kolej**)
- **km 85,760**, mezi šachtami Š36-Š37, podzemními pracemi bez nároku na výluky (protlak)
 - **km 86,800**, mezi šachtami Š6-Š13, podzemními pracemi, startovací jáma protlaku v prostoru budoucího nástupiště č.5, **práce prováděny v souběhu s výstavbou nástupiště č.5**
 - **km 87,050**, mezi šachtami Š31, Š32, Š33, Š34, Š35, mezi šachtami Š34-Š35 podzemními pracemi bez nároku na výluky, mezi šachtami Š31-Š34 vždy v souběhu s rekonstrukcí příslušného nástupiště
 - Úpravy výstupu z kabelové místnosti (provizorní průrazy)
- b) Během vypnutí zabezpečovacího zařízení osobního nádraží v letech 2012 a 2013:
- Zajištění **kabelových rezerv** ve stávajícím kabelovodu
 - Přepojení kabelových tras do provizorního stavu, vymístění stávajícího kabelového kanálu mezi šachtami Š21, Š23, zřízení provizorního průchodu z kabelové místnosti provizorní vedení kabelových tras je navrženo po nové římse mostu v km 86,486 (přes Bystřici) a pod ním v zemi pod stávající cyklostezkou
- c) Stavební práce na stávajícím kabelovém kanálu B včetně šachet a celé části kabelovodu v oblasti osobního nádraží a jeho obou zhlavích (větev od ústředního stavědla směrem Přerov) za postupného přemísťování kabelů z jedné strany na druhou nebo vně kabelovodu (v případě rozvodů vn), demontáž původních a montáž nových konzol a roštů, čištění (práce budou probíhat postupně po úsecích), po dokončení stavebních prací práce na nových rozvodech, **nutno přednostně dokončit práce na kabelovém kanálu B mezi šachtami Š21, Š23 včetně rekonstrukce šachet, šachta Š21 musí být rekonstruována před zřízením základu sloupu TV č.61N** a musí být dokončena do zahájení přípravných prací pro vypnutí zabezpečovacího zařízení na přednádraží v polovině roku 2013, práce na ostatních částech stávajícího kabelovodu (kabelovém kanálu) pokračují.
- d) Během vypnutí zabezpečovacího zařízení na přednádraží v roce 2013:
- Zajištění **kabelových rezerv** ve stávajícím kabelovodu větve od ústředního stavědla směr Štěpánov
 - Převedení kabelů ze stávajícího kabelového kanálu mezi šachtami Š21, Š22 provizorně do již rekonstruovaného kabelového kanálu mezi šachtami Š21, Š23 v novém stavu a dále připravenou kabelovou trasou Š23 až Š25
- e) Stavební práce na stávající kabelovém kanálu A včetně šachet a celé části kabelovodu v oblasti přednádraží (větev od ústředního stavědla směrem Štěpánov) za postupného přemísťování kabelů z jedné strany na druhou nebo vně kabelovodu (práce budou probíhat postupně po úsecích), po dokončení stavebních prací práce na nových rozvodech, stavební úpravy šachty Š22 (snížení a úprava tvaru stropu). **Kabelovod mezi šachtami Š6 a Š13 je třeba zřídit před kabely zabezpečovacího zařízení v jeho blízkosti.**

2. Délka stavebního postupu

Stavební část 3,5 měsíce, technologická část po celou dobu stavby

3. Vyloučené koleje

- a) Koleje č.113, 117 a výhybka č.305 nepřetržitě vyloučeny na dobu 2 dnů pro práce v otevřeném výkopu v km 85,000 na novém kabelovodu mezi šachtami Š59-Š60
- b) Koleje č.109a, 111a nepřetržitě vyloučeny na dobu 2 dnů pro práce v otevřeném výkopu v km 85,630 na novém kabelovodu mezi šachtami Š41-Š42

- c) Kolej mezi osobním nádražím a obvodem Olomouc-Bělidla vyloučena na 1 den a kolej č.4b vyloučena nepřetržitě na 2 dny (výluky začnou současně) pro práce v otevřeném výkopu v km 86,370 na novém kabelovodu mezi šachtami Š25-Š26
- d) Vlečka Lesaffre a.s. na 7 dnů (souběžně se stavebním postupem č.1, nové nástupiště č.5)

4. Výluky TV

- a) TV kolejí č.53a, 111 až 129 vypnuto na 2 dny (pokud v době provádění prací na kabelovodu ještě nebude sneseno)

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu pojížděné koleje. Při jízdě ve vzdálenosti hlásky na úseku Grygov – Olomouc hl.n. a Olomouc hl.n. – Štěpánov rychlost maximálně 100 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Po dobu přípravných prací se činnost stávajícího SZZ nemění. Vyloučené úseky kolejí se zajistí dle možnosti polohou výhybek na jinou kolej.

Přeložky kabelů v rámci výstavby kabelovodu budou realizovány při celkem pěti vypnutích zabezpečovacího zařízení – grygovské zhlaví, zhlaví u Bystřičky, zhlaví u pavlovického podjezdu a zhlaví u Filiálky (spojeno se Štěpánovským zhlavím) a obvod Bělidla.

Při vypnutí SZZ po zhlavích budou příslušná hlavní návěstidla provozována po provizorní kabelizaci obsluhována pouze na přivolávací návěst z ústředního stavědla, výhybky opatřeny zámky a výsledné klíče budou zavěšovány na Tabule pro zavěšování klíčů na výhybkářských stanovištích.

- a) **Při vypnutí staničního zab.zař. na grygovském zhlaví – 21 dní** budou zřízena tři výhybkářská stanoviště:

St.I- stávající unimobuňka obsluhy Pst. 1, 2 a 3 pod hodolanským nadjezdem.

Obsluhované výhybky č. 1/V1=EZ, 5b/4=EZ, 6/S1, 7b/5a=EZ, 16/7a=EZ, 13/9, 16X, 15/27, 18

Obsluha =2 pracovníci

St.II- nová unimobuňka na stávajícím 5. nástupišti v km 87,191

Obsluhované výhybky č. 34/26, 31/20, 35, 45/49=EZ

Obsluha =2 pracovníci z toho jeden vypomáhá i u St.I

St.III – nová unimobuňka vedle budovy Kompasu vně kolejiště sudých kolejí v km 87,177

Obsluhované výhybky č. 21/12, 23/29=EZ, 25, 30=EZ, 36b/33, 32, 38, 43, 44, MVk2

Obsluha =2 pracovníci

Výhybky č. 37 a 41 budou trvale uzamčeny ve svých základních polohách, klíče budou umístěny dle zákl. dokumentace pro tento st. postup.

Současně budou vypnuta traťová zařízení směr Grygov, Blatec a Nová Ulice a přilehlé přejezdy (Jízdy z vnitřního nádraží do osobního na PN. Stanice Grygov bude obsazena výpravčím.

Vypnutím bude dotčeno ovládání celkově 3 PZS směr Olomouc Nová Ulice (náhrada ovládací úseků počítači náprav je součástí etapy 0 s využitím definitivního zařízení v rámci PS 18-28-04) s předpokladem jízdy s minimem dopravních opatření (zavedení pomalé jízdy 10km/h) max 3dny, - samostatná výluka bude realizována samostatně mimo hlavní výluku v rámci stavebního postupu 0 - kontroly PZS beze změny – dnes jsou v DK Olomouc Nová Ulice. Dále bude v tomto úseku vypnuto TZZ, obsluha vlečky Teplárna pouze nouzově nebo z Olomouc Nová ulice (ponechat souhlas ve směru Ol.NU – Olomouc hl.n. Po celou dobu vypnutí TZZ nebude možno obsluhovat vlečku Prefa a bude zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravčího na ÚS na provizorní kolejové desce.

Dále bude vypnutím SZZ ovlivněna činnost celkově 5 ks PZS směr Blatec, bude zde realizováno náhradní ovládání PZS pomocí dočasných počítačů náprav jako náhrady stávajících kolejových úseků po provizorní kabelizaci s minimem dopravních opatření (zavedení pomalé jízdy 10 km/h) (předpoklad max 2x3 dny-vypnutí PZS ul.Holická km 100,60 nesmí být v souběhu s vypnutím PZS ulice Holická na trati směr Grygov.), náhradní kabelizace pro PZS bude realizována v předstihu. Po celou dobu vypnutí SZZ bude vypnuto i TZZ směr Blatec a bude zde zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravčího na ÚS na provizorní kolejové desce.

Dále bude vypnutím SZZ na tomto zhlaví a ovlivněna činnost 2 ks PZS směr Grygov. Část vazeb je realizována po optickém kabelu, který se nepřekládá. Překládkou jsou dotčeny především kabely pro návěstidla autobloku a kolejové obvody. Vypnutí kolejových obvodů a dotčených přejezdů se předpokládá na omezenou dobu (první až pátý den výluky). S ohledem na problematiku jízdy přes PZS se navrhuje PZS km 200,367 ponechat v činnosti (kolejové obvody nebudou dotčeny výlukou, jsou zapojeny z Grygova), PZS km 202,365 (místní komunikace) uzavřít na celkově 7 dní a PZS km 204,402 (nová kilometráž, stávající =204,392 ul.Holická) uzavřít pro silniční i pěší provoz na dobu 5 dní. Vypnutí TZZ bude na stejnou dobu jako SZZ tj. 21 dní. Po dobu vypnutí bude v činnosti provizorní hláska, která bude realizována u návěstního bodu 2023/2024 pouze ve správném směru, formou provizorního stanoviště v blízkosti přejezdu km 202,365 s výstrojí technologie realizovanou ve stávajícím RD PZS.

Hláska bude zřízena v průběhu dvou dnů kdy bude jízda v mezistaniční vzdálenosti.

Přejezdy podrobněji

Směr Olomouc Nová Ulice

PZS A5 km 0,7+ 0,133 (cyklostezka), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc Nová Ulice

PZS A4 km 0,920 (ul.Tovární), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc Nová Ulice

PZS A3 km 1,490 (ul Witgensteinova), ovládání částečně kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc Nová Ulice

V rámci postupu 0 je navržena náhrada ovládací úseků počítači náprav s definitivní venkovní i vnitřní výstrojí s využitím definitivního zařízení v rámci PS 18-28-04. Realizace úprav je samostatně v rozsahu vypnutí 3 dny a to PZS A4 a A5 současně, PZS A3 bude kratší přibližovací úsek od Olomouce tj. jízda pouze v tomto směru od km cca 1,278 rychlostí po přejezd pouze 20 km/h. Rekonstrukce PZS proběhne v období od zahájení stavby do zahájení překládek kabelů tak, aby tyto PZS nebyly během překládek závislé na kol.obvodech SZZ. Kontroly PZS se těmito úpravami nemění.

Uvedená opatření se týkají shodně vypnutí pro překládky a vypnutí při aktivaci def. SZZ.

TZZ vypnuto při překládkách i při aktivaci def.SZZ. Na provizorní kol.desce bude umístěna provizorní kontrola volnosti mezistaničního úseku odvozená od kol.obvodů a počítačů náprav. Dále bude v tomto úseku v rámci obou fází vypnutí TZZ taktéž dotčena obsluha vlečky Teplárna, kterou bude možno provádět z obou směrů pouze nouzově. Vlečku Prefa nebude možno obsluhovat.

Směr Blatec

PZS B5 km 100,060 (ul.Holická) PZS ve stanici, ovládání kol.obvody SZZ kontrola v Olomouc hl.n.

PZS B4 km 99,184 (ul.Rybářská), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

PZS B3 km 98,416, (ul.Novosadská) ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

PZS B2 km 97,545, (ul.Povelská) ovládání kol.obvody SZZ a PZS B1, kontrola v žst. Olomouc hl.n.

PZS B1 km 96,103 (Nemilany), ovládání kol.obvody PZS B1 kontrola v žst. Olomouc hl.n.

Protože zde se i nadále předpokládá, že v definitivním stavu se systém ovládání PZS s kol.obvody nemění bude u těchto PZS realizováno náhradní ovládání PZS pomocí

dočasných počítačů náprav jako náhrady stávajících kolejových úseků a to částečně po definitivní a částečně po provizorní kabelizaci s minimem dopravních opatření (zavedení pomalé jízdy 10 km/h), (předpoklad max 2x3dny (PZS B5+B4 současně a PZS B2 a B3 současně, PZS B1 není potřeba vypínat). Vypnutí PZS B5 ul.Holická nesmí být v souběhu s vypnutím PZS ulice Holická na trati směr Grygov.), náhradní kabelizace pro PZS bude realizována v předstihu (etapa 0).

Kontroly PZS budou po dobu překládek kabelů a aktivace a z větší části i v době aktivace def. SZZ soustředěny u výpravčího na ÚS v provizorní kolejové desce.

Po celou dobu vypnutí SZZ bude vypnuto i TZZ směr Blatec a bude zde zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravčího na ÚS na provizorní kolejové desce.

Po dobu náhradního ovládání bude traťová rychlost z technických důvodů omezena v úseku od km 98,520 (zast.Nové Sady) po PZS B4 a to ze stávající 90 km/h nově na 80 km/h a to pouze ve směru Blatec – Olomouc.

Směr Grygov

PZS D km 204,392 ovládání kol.obvody autobloku a SZZ Olomouc, kontrola v žst. Olomouc a Grygov

PZS C km 202,365 ovládání kol.obvody autobloku, kontrola v žst. Olomouc a Grygov

PZS B km 200,382 ovládání kol.obvody autobloku, kontrola v žst. Olomouc a Grygov

Část vazeb je realizována po optickém kabelu, který se nepřekládá. Překládkou jsou dotčeny především kabely pro návěstidla autobloku a kolejové obvody. Vypnutí kolejových obvodů a dotčených přejezdů se předpokládá na omezenou dobu (první až pátý den výluky). S ohledem na problematiku jízdy přes PZS se navrhuje PZS km 200,367 ponechat v činnosti (kolejové obvody nebudou dotčeny výlukou, jsou zapojeny z Grygova), PZS km 202,365 (místní komunikace) uzavřít na celkově 7 dní a PZS km 204,402 (ul.Holická) uzavřít pro silniční i pěší provoz na dobu 5 dní. Během vypnutí TZZ mimo doby uzavření PZS budou všechny PZS v činnosti bez vazby do autobloku, který bude po celou dobu vypnutý. Při vypnutí AB směr Grygov se bude muset k již aktivovanému přejezdu D (po prvních pěti dnech úplného uzavření) jezdit po přejezd pouze 40 km/h a po aktivaci zhašecích kol.obvodů 60 km/h. Důvodem je krátký přibližovací úsek.

Vypnutí TZZ bude na stejnou dobu jako SZZ tj. 21 dní. Po dobu vypnutí bude v činnosti provizorní hláska, která bude realizována u návěstního bodu 2023/2024 pouze ve správném směru, formou provizorního stanoviště v blízkosti přejezdu km 202,365 s výstrojí technologie realizovanou ve stávajícím RD PZS. Pro vazby s okolními zařízeními budou využity rezervy ve stávajících kabelech.

- b) **Při vypnutí staničního zab.zař. na zhlaví u Bystřičky** na 21 dní budou zřízena dvě výhybkářská stanoviště:

St.IV- ve stávajícím objektu v km 86,643 u stávající výhybky č.79

Obsluhované výhybky a výkolejky č. Vk5, Vk7/75, 72, 78, 79/85, 81, 82, 87, 76/83, 71, 67=EZ, 88/92=EZ, 84/90, 86/91, 89/103, 70/62=EZ, 64, P1b/77, 74

Obsluhu výhybek u pošty č.64,74,69,77 zajistí posunující četa.

Obsluha =2 pracovníci

St.V- nová unimobuňka v km 86,285, vedle stávající osvětlovací věže č.9

Obsluhované výhybky a výkolejky č. Vk101/102, 106/101=EZ, 108b/105=EZ, 108a=EZ, Vk102/107, Vk103, 104, 114/109, 115/117, 110, Vk106/116, Vk104/112

Obsluha =2 pracovníci

Současně budou vypnuta traťová zařízení směr Velká Bystřice a Bohuňovice a přilehlé přejezdy.Vjezdy od Grygova, Blatce a Nové Ulice a jízdy z filiálky do vnitřního nádraží na PN.

Vypnutím bude dotčeno ovládání celkově 2 PZS směr Bohuňovice a ovládání jednoho PZS ve stanici směr Velká Bystřice. Kontroly PZS se nachází na ústředním stavědle. Jízda přes dotčené PZS za dopravních opatření na dobu 3 dní, které budou zařazeny na konec výluky..

TZZ ve směru Bohuňovice bude vypnuto z činnosti. Po celou dobu vypnutí TZZ bude zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravního na ÚS na provizorní kolejové desce.

Přejezdy podrobněji

Směr Velká Bystřice (všechna PZS se nachází v žst.Olomouc hl.n.)

PZS A6 km 1,651 (ul. Na Zákopě), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

PZS A7 km 1,223 (ul.Roháček Dubé), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

PZS A8 km 0,580 (ul Divišova), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc Nová Ulice

Zde se předpokládá v def. stavu ovládání PZS pomocí počítačů náprav. Protože Město Olomouc a Olomoucký kraj nesouhlasí s dlouhodobějším vypnutím PZS především PZS A8 je navrženo i zde provedení náhradního ovládání uvedených PZS pomocí počítačů náprav , které budou realizovány v rámci PS 18-28-01.1,s provizorní vnitřní výstrojí v RD PZS A7.

Dalším důvodem je skutečnost,že dopravní technologie při vypnutí SZZ předpokládá obsazení výhybkářského stanoviště na bývalém St10 pouze v denní době.

Po dobu činnosti náhradního ovládání bude rychlost v celém obvodu Bělidel z technických důvodů omezena to ze stávající 70/60km/h jednotně na 40 km/h.

Kontroly PZS budou po dobu překládek kabelů a aktivace a z větší části i v době aktivace def. SZZ soustředěny u výpravního na ÚS v provizorní kolejové desce ve zjednodušené formě.

Stávající TZZ bude vypnuto z činnosti a bude zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravního na ÚS na provizorní kolejové desce.

Směr Bohuňovice

PZS A2 km 102,539 (ul. U Podjezdu),ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

PZS A1 km 102,828 (ul.Sibiřská),ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

Protože i zde se jedná o značně provozně zatížený přejezd (PZS A2) je zde navrženo uskutečnit potřebné překládky tak, aby se vypnutí těchto PZS maximálně zkrátilo. Navrhuje se realizovat vypnutí pro překládku kabelů v závěrečných 3 dnech vypnutí SZZ a to především z důvodu, že ovládání potřebnou kabelizací zde tvoří malý počet kabelů. Po dobu vypnutí přilehlého zhlaví u Bystřičky se předpokládá omezení traťové rychlosti z technických důvodů omezena v úseku od vj.návěstidla BS po PZS A2 (pouze ve směru Olomouc-Bohuňovice ze stávající 90 km/h nově na 60 km/h.

Kontroly PZS se nachází na ústředním stavědle.

Jízda přes dotčené PZS za dopravních opatření na dobu 3 dní

- c) **Při vypnutí staničního zab.zař. na zhlaví u Pavlovického podjezdu** na 21 dní budou zřízena tři výhybkářská stanoviště:

St.VI- nová unimobuňka v km 85,880 vpravo od koleje č. 63 (staré číslování)

Obsluhované výhybky a výkolejky č. Vk202, Vk203, Vk204, Vk205, 212, Vk207/215, Vk206/210, 208/203, 209a/213, 205a/209b, 205b, 202/609

Obsluha = 1 pracovník

St.VII- místnost výpravčího v přízemí budovy bývalého St.4

Obsluhované výhybky č. 221/239, 232/238b, 214/223, 224, 226, 228, 230, 235, 222/227b=EZ, 227a/229b

Obsluha = 1 pracovník

St.VIII- nová unimobuňka v km 85,467 vedle stáv. stavědla č.5

Obsluhované výhybky č. 229a, 241/225, 231=EZ, 233=EZ, 246/237, 242, 244, 248, 251, 247, 253, 250, 254, 257, 236=EZ, 624

Obsluha = 2 pracovníci

Cesty od osobního nádraží do vnitřního a cesty od Sc201 a Sc202 budou na PN.

Vypnutí se nedotýká PZS ani TZZ.

- d) **Při vypnutí staničního zab.zař. na zhlaví u filiálky** na 21 dní bude zřízeno jedno výhybkářské stanoviště

St.IX- nová unimobuňka v km 84,575 vně kolejiště sudých kolejí

Obsluhované výhybky č. 312/310=EZ, 311=EZ, 313=EZ, 314=EZ, 318/315=EZ, 327, 326/320=EZ, 336/324a, 324b, 322=EZ, 316=EZ, 328, 325, 319, 323, 317, 321, 335/340, Vk302/339, 341/346, 337/342b

Na tomto stanovišti bude umístěna i tabule na zavěšování klíčů kolejiště štěpánovského zhlaví Černovíra od výhybek č. 359a/361, 360/356, 362/363. Toto zhlaví bude trvale uzamčeno pro průjezdy po hlavních kolejích č. 201 a 202.

Obsluha = 2 pracovníci

Jízdy od vnitřního zařízení na PN. Vypnutí se nedotýká PZS ani TZZ.

- e) **Při vypnutí staničního zab.zař. na zhlaví u Černovířského nadjezdu** na 21 dní nebude výhybkářské stanoviště zřizováno, výhybky budou uzamčeny v hlavních kolejích do přímého směru. Vypnutí dle bodů d), e) proběhnou současně.

Vypnutí se nedotýká PZS, TZZ směr Štěpánov bude nutno vypnout na nezbytnou dobu 5 dní. V rámci vypnutí bude provedena příprava na překládku kabelů pro rekonstrukci černovířského nadjezdu. V rámci vypnutí TZZ bude realizována provizorní hláska u stávajících návěstidel 2-809/1-810 s ovládáním z dopravní kanceláře ve Štěpánově z provizorní kolejové desky a s využitím funkčních kolejových obvodů autobloku a dočasné dvojice počítacích úseků počítačů náprav ve zbývajících vypnuté části mezistaničního úseku. Jako kabelizace bude využito rezerv ve stávající kabelizaci. Stanice Štěpánov bude obsazena výpravčím. Tak jak ovládá hlásku hláskař bude ji ovládat výpravčí s tím drobným rozdílem, že bude mít indikaci volnosti prostorových oddílů na samostatné provizorní kolejové desce, která je součástí projektu PZZ.

Hláska bude zřízena v průběhu dvou dnů kdy bude jízda v mezistaniční vzdálenosti.

Vlastní stranové překládky kabelů po dobu rekonstrukce výstroje kabelovodu budou prováděna za plného provozu a je nutno při těchto pracech dbát zvýšené pozornosti aby nedošlo k jejich poškození.

- f) **Při vypnutí staničního zab. zař. na obou zhlavích obvodu Bělidla na 2x7 dní** bude zřízeno jedno výhybkářské stanoviště, které bude obsazeno pouze v té části dne, ve které budou obsluhovány přilehlé vlečky a kolej č. 307. Po zbytek dne budou klíče umístěny na tabuli pro zavěšování v dopravní kanceláři na ústředním stavědle, kolejiště bude uzamčeno pro průjezdy po koleji č. 301.

St.XI – stávající objekt stanoviště 4 u stávající výh. č. 524

Obsluhované výhybky č. 501, 502, Vk501/506, 510/507, 508/505, Vk503/519, 523/521, 525, 522/518, PS1, Vk504, 526/A1=EZ.

Obsluha = 1 pracovník, výhybky na vlečku obsluhuje doprovod vlečkového vlaku

Vypnutí SZZ této části žst. se dotýká činnosti celkově 3 ks PZS. Protože dlouhodobé vypnutí PZS je s ohledem na dopravní zatížení přejezdů a krátkou vzájemnou vzdálenost nepřijatelné budou tyto PZS na dobu vypnutí opatřeny dočasně ovládané pomocí počítačů náprav, které budou realizovány v rámci PS 18-28-01.1, s provizorní vnitřní výstrojí v RD PZS A7. Doba na přepnutí 1 den.

Stávající TZZ bude vypnuto z činnosti a bude zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravčího na ÚS na provizorní kolejové desce.

7. Jízdy vlaků

- Při výluce dle bodu 3c) doprava vlaků směr Velká Bystřice zastavena.
- Při vypnutí staničního i traťového zab.zař. na grygovském zhlaví bude zachován dvoukolejný provoz směr Grygov, jízda vlaků ve vzdálenosti hlásky.
- Při vypnutí staničního i traťového zab.zař. na zhlaví u filiálky a u nadjezdu v Černovíře bude stanice Štěpánov obsazena výpravčím. Zachován dvoukolejný provoz směr Štěpánov, jízda vlaků ve vzdálenosti hlásky ovládané výpravčím ŽST Štěpánov.

8. Dopravní opatření

Při výluce dle bodu 3a) doprava vlaků směr Velká Bystřice zastavena. Výluku nutno konat v sobotu. Vlaky osobní dopravy budou nahrazeny na úseku Olomouc hl.n. – Velká Bystřice autobusy, nákladní vlaky pojedou před nebo po ukončení výluky. Obsluha vleček pokud bude potřeba rovněž před a po ukončení výluky. Potřeba budou tři oběhy autobusů v každém oběhu jeden až dva autobusy, celkem šest autobusů včetně posílení některých spojů + nákladní auto na odvoz zavazadel. Celkem bude najeto za jeden den 1500 km při čekání na výkon cca 30 hod. Skutečný rozsah náhradní autobusové dopravy bude upřesněn v ROV.

Při vypnutí staničního i traťového zabezpečovacího zařízení na grygovském zhlaví bude stanice Grygov obsazena výpravčím. Přejezdové zab.zař. na úseku Grygov- Olomouc hl.n. bude v provozu na jednom přejezdu, ostatní přejezdy budou uzavřeny pro silniční dopravu i chodce. Směr Olomouc Nová Ulice budou přejezdová zab.zař. tří přejezdů mimo provoz na 3 dny, jízdy s minimem dopravních opatření (zavedení pomalé jízdy 10km/h). Směr Blatec bude u 5 ks PZS realizováno náhradní ovládání PZS pomocí dočasných počítačů náprav s minimem dopravních opatření (zavedení pomalé jízdy 10 km/h), (předpoklad max 2x3dny).

Při vypnutí staničního i traťového zabezpečovacího zařízení na zhlaví u Bystřičky budou přejezdová zab.zař. celkem tří přejezdů směr Bohuňovice a Velká Bystřice mimo provoz na 3 dny, jízdy s minimem dopravních opatření (zavedení pomalé jízdy 10 km/h).

Při vypnutí staničního i traťového zabezpečovacího zařízení na zhlaví u filiálky a u nadjezdu v Černovíře bude stanice Štěpánov obsazena výpravčím.

Stavební postup č.0

(přípravné práce, výstavba trakčních stožárů, přeložky inženýrských sítí atd)

Výstavba železničního svršku a spodku bude v určitých místech realizována pod trakčním vedením, které bude bez napětí. Proto pozor – TV nepoškodit. Projektová dokumentace neřeší případné montážní mezi stavy stávajícího nebo nového TV vyvolané změnou stavebních postupů.

V místech výstavby ostrovních nástupišť č. 1, 2, 3, 4 a 5 v postupech č. 1, 2, 3, 4 a 5 bude železniční spodek, svršek, přístřešky v nástupišti, podchod a nástupiště realizováno pod trakčním vedením (trolej + nosné lano). V tomto úseku bude TV bez napětí.

Návěsti pro elektrický provoz se řídí dle předpisu D1. Jsou navržena do systémů vedlejších a hlavních kolejí tam, kde končí sestava TV nebo odbočuje neelektrizovaná kolej.

1. Rozsah prací

- a) **přeložení kabelů vn** (22 a 6 kV) v rozsahu provádění rekonstrukce kabelovodu do obcházecí trasy, **nutno provést před zahájením ostatních prací**, provedení přeložky vn v prostoru reléového domku železničního přejezdu v ulici Sladovní, zahájení prací na budování nových trafostanic **TS2, TS5, TS6** (viz. stavební postup Trafostanice), výstavba **obcházecího vedení TV**, zahájení **stavebních úprav na ústředním stavědle** (nutno dokončit do konce března roku 2013)
- b) demolice nepotřebných pozemních objektů (objekty svážného pahrbku u vlečky Farmak a.s., dva bývalé strážní domky v blízkosti mostu v km 86,486, atd.)
- c) snesení
- koleje č.111b od výhybky č.327 po výhybku č.310,
 - koleje č.111 od výhybky č.308 po výhybku č.238ab,
 - koleje č.115 od výhybky č.307 po výhybku č.243,
 - výhybek č.252, 249, 245, 243 a výhybky č.232 včetně přípojí až k výhybkám č.238 (mimo), 239 (mimo), zřízení zarážedel v kolejích č.117, 119, 121, 123
 - koleje č.53a mezi výhybkami č.232 a č.221,
 - kolej č. 53b od konce výhybky č.224 v celé délce
 - kolej č.203 mezi výhybkami č.342ab a č.359ab bez zásahu do výhybek, snesení části koleje č.207 od km 84,150 ve směru kilometráže včetně části výhybky č.345, snesení koleje č.205 od výhybky č.358 do km 84,198
 - koncová část kusé koleje č. 18a od zarážedla cca do km 205,060
 - kusé koleje č. 1a – za výhybkou č.37 do konce, kusé koleje č. 6a – za výhybkou č. 41 do konce
 - kusá kolej č.14 na grygovské straně po návěstidlo S14
 - snesení koleje č.18b po výhybku č.79 (mimo)
 - snesení části koleje č.104b dle projektu
- d) přeložky kabelových vedení ČEZ, budování kabelovodu
- e) přeložky kabelových vedení ČD

Hlavní práce na výstavbě trakčního vedení v osobním nádraží:

V předstihu bude prováděna během krátkodobých výluk výstavba všech základů a podpěr TV č. 2AN, 1N – 20N, 4SN, 1AN, 1BN, 3AN, 3BN, 5AN, 5BN, 5CN, 7AN, 7BN, 11AN, 11BN, 13BN, 15AN, 17AN, 17BN, 19AN, 21AN, 21BN, 21N – 25N, L1N, 26AN, 27N, 28N, 29N, 31N, 28BN, N1, N3, L2N, 32AN, 33N, 33AN, 34N, L3N, 34CN, 34DN, L4N, 35AN, 35N, 36N, 36BN, 37N, 38N, 38AN, 38BN, 39N, 40N, 40AN, 40BN, KOTVA 40BN, 41N, 42N, 42AN, 42BN, 43N, 44N, 44AN, 44BN, 45N, 46N, L5N, 45AN, 47AN, 47N, 48N, L6N, 47BN, 47CN, 49N, 49BN, 50AN, 51AN, 52N, 52AN, 53AN, 53N, 54N, 53BN, 53CN, 53DN, 54AN, 55N, 57N, 58N, 59N, 60N, 60AN, 61N, 62N, 62AN, 62CN, 62BN, 64AN, 64BN, 63N, KOTVA 63N, 64N, 65N, 66N, 66AN, KOTVA 65AN, 65AN, 68N, KOTVA 67N, 67N, 68AN, KOTVA 69N, 69N, 70N, 72AN, 72BN, 72CN, 74AN, 76AN, KOTVA 76AN, KOTVA 73N, 73N, 75N,

Výstavba bran u stožárů č. 1N – 2N, 3N – 4N, 5N – 6N, 7N – 8N, 9N – 10N, 11N – 12N, 13N – 14N, 15N – 16N, 17N – 18N, 19N – 20N, 11AN – 11BN, 21N – 22N, 23N – 24N, 27N – 28N, 34CN – 34DN, 35N – 36N, 37N – 38N, 38AN – 38BN, 39N – 40N, 40AN – 40BN, 41N – 42N, 42AN – 42BN, 43N – 44N, 44AN – 44BN, 45N – 46N, 47N – 48N,

51AN – 51N – 52N, 53AN – 53N, 53N, 54N, 57N – 58N, 59N – 60N, 61N – 62N, 63N – 64N, 65N – 66N, 67N – 68N, 69N – 70N,

Výstavba stožárů č. 27N, 29N, 31N, 33AN, 35AN, 37N, 38N, 39N – 40N, 41N – 42N, 43N – 44N, 69N, 69N kotva, 73N kotva, 73N a 75N se z realizuje až po úpravě stávajících kolejí č. 53, 6, 3 a 5 a nástupišť. Úprava je zahrnuta v tomto postupu v příslušných SO (koleje a nástupiště)

V místech uvedených stožárů nevyhovuje vzdálenost líců podpěr trakčního vedení od osy koleje dle ČSN 34 1530.

Do stávajícího systému č.53 v km 86,643 se vloží provizorní dělič. Mezi provizorním a stávajícím dělichem umístěným u stávajícího stožáru č. 45 (stávajícím syst. č. 53) vznikne neutrální pole. Neutrální pole se uzemní. Po skončení prací a výluky se provizorní dělič překlene. **Pozor – bude využito i v dalších stavebních postupech.**

Před realizací základu stožáru č. 46N se při výluce 6. a 8. koleje z demontuje stávající základ pro vodní pumpu.

Před výstavbou stožárů č. 69N, 73N a 75N se v místech stožárů **upraví stávající kolej č. 53 (úpravu řeší SO spodek + svršek).**

Výstavba základu a stožáru č.57N proběhne až na závěr postupu č.0 a po realizaci křídla mostu přes Bystřičku a pažení. Pažení a výstavba křídla je obsaženo v objektu mostu v SO 18-19-09.

Stávající systém č.6 se provizorně pomocí nového kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 242 na stožár č.8N (tabulka č.1).

Stávající systém č.5 se provizorně pomocí nového kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 9B na stožár č.21AN (tabulka č.1).

Stávající systém č.D se provizorně pomocí nového kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 33B na stožár č.45AN (tabulka č.1).

Stávající systém č.S18A se provizorně pomocí nového kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 18A na stožár č.28BN (tabulka č.1).

Stávající systém č.6 se provizorně pomocí provizorního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 42 na stožár č.50AN (tabulka č.1).

Stávající systém č.14 se u stožáru č. 45AN střihne a provizorně pomocí definitivního kotvení se na stožár zakotví. (tabulka č.1).

Stávající systém č.14 se u stožáru č. 34DN střihne a provizorně pomocí nového kotvení se na stožár zakotví. (tabulka č.1).

Stávající systém č.10 se provizorně pomocí nového kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 45 na stožár č.53DN (tabulka č.1).

Stávající systém Brno se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 45 na stožár č.53DN (tabulka č.1).

Stávající systém č.V6 se provizorně pomocí nového kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 104 na stožár č.60AN (tabulka č.1).

Stávající systém č.56 se provizorně pomocí nového kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 104 na stožár č.62N (tabulka č.1).

Stávající systémy č. 4B a A se z demontují.

Stávající zesilovací vedení se z demontuje od stávajícího stožáru č. 125 – 169 a 126 – 170.

Montáž provizorního obcházecího vedení – řeší objekt SO 18-01-01.4.

Požadované výluky

44 x 6h – realizace základů

13 x 6h – osazení stožárů

- 4 x 3h – (1), (2) a (vlečka Setuza) (montáž bran)
- 7 x 3h – (1), (2), (16), (14), (18a) a (12) (montáž bran)
- 1 x 3h – (3), (1f), (9a) a (Brno) (montáž bran)
- 1 x 3h – (1), (2), (3), (1f), (16), (14), (18a) a (12) (montáž bran)
- 1 x 3h – (6), (8), (10), (12), (14) a (16) (montáž bran)
- 1 x 3h – (2) a (4) (montáž bran)
- 4 x 3h – (12), (14), (18) a (16) (montáž bran)
- 4 x 3h – (1), (2), (4), (6), (8) a (10) (montáž bran)
- 1 x 3h – (1), (2), (3), (4), (6), (8) a (10) (montáž bran)
- 1 x 3h – (1), (2), (4), (6), (8) a (10) (montáž bran)
- 2 x 3h – (3), (1f), (2f) a (3f) (montáž bran)
- 2 x 3h – (1), (2), (3), (4), (12), (14) a (16) (montáž bran)
- 2 x 3h – (1), (2), (6C), (Krnov) a (54) (montáž bran)
- 1 x 3h – (51), (52), (55), (53), (Šumperk) a (54) (montáž bran)
- 1 x 3h – (51), (52), (55), (53) a (54) (montáž bran)
- 2 x 3h – (51), (52), (55), (53), (54), (56) a (58) (montáž bran)
- 1 x 3h – (51), (52), (55), (53), (54), (56), (1t) a (58) (montáž bran)
- 2 x 4h – (15t), (54a), (102), (101), (103), (105), (53b) a (107) (montáž převěsu pro obcházezí vedení .
- 2 x 4h – (1) a (2) (montáž převěsu pro obcházezí vedení).
- 1 x 3h – (20), (22) a (24) (montáž obcházezího vedení).
- 1 x 3h – (6c), (Krnov), (Šumperk), (3t), (2t), (5t), (6t), (7t) a (24) (montáž obcházezího vedení).

Další práce na trakčním vedení

- f) vybudování všech základů trakčních podpěr, které nejsou v kolizi se stávajícími kolejemi.

SO 18-01-01.1, SO 18-01-01.2

Ve stavebním postupu 0 bude z celkového počtu 217 nových základů vybudováno 198.

Podmínkou pro vybudování tohoto počtu základů je snesení stávajících kolejí v rozsahu podle 1c).

Zbývající základy, kolidující se stávajícími kolejemi, budou vybudovány v průběhu dalších stavebních postupů, a to ve stavebních postupech č. 8 (6základů), č. 11 (2 základy), č. 14 (2 základy) a č. 15 (9 základů).

Ve stavebním postupu 0 budou dále vybudovány 4 provizorní základy, které budou funkční pro provizorní podpěry v průběhu výstavby. Ve stavebních postupech budou postupně nahrazeny definitivními podpěrami a budou demontovány.

- g) postavení nových stožárů, montáž bran – předpokládá se souběh prací s výstavbou základů
V návaznosti na betonáž základů budou průběžně probíhat práce na stavbě stožárů a montáž bran.

- h) převěšení části stávajícího TV na nové podpěry – oblast přednádraží, koleje č. 101-109 a 102-122

SO 18-01-01.1

- zrušení stávajícího mechanického dělení kol.201 a 202 v km 83,800

- stávající elektrické dělení TV v kol.201 a 202 v km cca 83,3 zůstane funkční až do snesení stávajících výhybek č. 356, 360, 362, 363 (stavební postupy č. 12, 12a)

SO 18-01-01.2

Převěšení a překotvení stávajícího TV na nové podpěry se provede v kolejích č. 101(201), 102(202), 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 1t, 3t, 15t převážně budou ponechány stávající vodiče (kromě výběžků k novým kotvením).

V hlavních kolejích č. 101, 102 budou v rámci převěšení TV na nové podpěry zrušena elektrická dělení v km cca 84,8 (ÚO421A, 422A) a v km cca 84,3 (ÚO421B, 422B). Nově

bude vybudováno elektrické dělení v km cca 84,2 (definitivní ÚO 421, 422 na stožárech č. 147N, 148N). Funkční bude stávající elektrické dělení mezi vnitřním nádražím a přednádražím v km cca 85,8 (až do realizace stavebních postupů č. 15, 16).

Ve stavebním postupu 0 bude dále vybudován nový napájecí převěs na stožárech č. 99CN-100BN, 99DN-100CN s odpojovači pro příčné spínání sekcí TV. Svody z napájecího převěsu budou zapojeny zatím do stávajících vodičů TV.

Po realizaci stavebního postupu 0 bude trakční vedení v obvodu přednádraží příčně rozděleno do proudových sekcí podle definitivního stavu, t.j. takto (číslování kolejí je zatím stávající) :

- TV koleje č. 101, 201
- TV kolejí č. 52a, 102, 202
- TV koleje č. 103
- TV kolejí č. 105, 107, 109
- TV kolejí č. 54, 104, 104b
- TV kolejí č. 104a
- TV kolejí č. 106, 108, 110
- TV kolejí č. 112, 114
- TV kolejí č. 116, 118, 120, 122
- TV kolejí č. 1t, 15t
- TV koleje č. 3t (špička ze strany přednádraží)

- i) demontáž TV kolejí č. 111, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129 v celé délce, tj. mezi výhybkami č. 230 a 312, včetně TV koleje č. 53a mezi výhybkami č. 221, 232, 238ab a 256 a dále demontáž TV kolejí č. 203, 205, 207, 209, 213 v celé délce včetně TV na svážném pahrbku, výběžku do vlečky Farmak, tzn. od výhybek č. 310, 315 a 337 na jedné straně k výhybce č. 361 na druhé straně u Černovířského nadjezdu.

Vzhledem k trvalé postradatelnosti trakčního vedení uvedených kolejí se navrhuje provést demontáž TV v popsaném rozsahu ihned po zahájení stavebního postupu 0, čímž se sníží počet kolizí s trakčním vedením při jiných stavebních činnostech a zjednoduší se další zásahy do TV i požadavky na výluky v tomto postupu.

Po převěšení stávajícího TV na nové podpěry dle bodu h) a demontáži stávajícího TV v rozsahu dle bodu i) bude provedena demontáž stávajících bran a stožárů. Bezprostředně budou demontovány brány a stožáry, které brání výstavbě jiných objektů a zařízení stavby (např. kabelovodu, kanalizace apod). Ostatní nosné konstrukce trakčního vedení, které nejsou v přímé kolizi s realizací ostatních PS a SO ve stavebním postupu 0, mohou být demontovány buď v zimní meziroční přestávce mezi postupy, případně v pozdějších stavebních postupech.

S ohledem na rozsah prací na trakčním vedení i potřebné výlukové činnosti pro tyto práce v obvodu přednádraží ve stavebním postupu 0 se pro výstavbu trakčního vedení navrhuje :

- souběh jednotlivých pracovních činností – betonáž základů, stavba stožárů a montáž bran, postupné převěšování vedení na nové podpěry
- časový souběh prací v různých lokalitách stavby (souběžné provádění prací na osobním nádraží a přednádraží podle dopravních možností při zajištění výluk), tak aby mohla být maximálně využita celé období, stanovené pro stavební postup 0
- pro výstavbu základů případné nasazení většího počtu kapacit (uvedený orientační počet výluk je stanovený pro 1 pracovní skupinu s pojízdnou betonárnou s denním výkonem výkopů a betonáže 20 m³).

Pro technologickou část SZZ nutno zahájit práce na stavební připravenosti :

- j) Přístavba Ústředního stavědla včetně napojení nové výstupní kabelové šachty do stávající výstupní šachty ÚS.

- k) Pemolice stráž. domků u Bystřičky, zřízení a napojení kabelovodu v místě demolice

- l) Práce na rekonstrukci stávajícího kabelovodu včetně stávajících šachet.
m) Demolice stávajících pozemních objektů (pro umožnění výstavby základu trakčního stožáru č. 125N (SO 18-01-01.2) je nutné na začátku stavebního postupu 0 zbourat objekt bývalého stavědla 6 v km cca 847,770).
n) Přístavba ústředního stavědla
o) Začátek výstavby kanalizačních sběračů včetně čerpacích stanic.
q) SO 18-19-02 Železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku) – provádění odstranění pravé římsy a výstavby nové, výluka koleje č.53 v úseku od výhybky č.103 (včetně) po výhybku č.74 na 42 dní, **provést začátkem stavby se snesením kolejových polí, nutné jako přechod kabelových tras**
r) SO 18-19-12 Železniční most v km 205,741 (nový podchod): rozšíření stávajících informačních panelů v novém podchodu u jednotlivých nástupišť, vybavit jej informačním panelem o příjezdech a odjezdech vlaků obdobně jako je to v odjezdové hale
s) Bourání základů bývalého vodního jeřábu v místě trakčního sloupu č.46N, mezi kolejemi č.6, 8 přibližně v km 86,770
t) Vysunutí vjezdových návěstidel 1S, 2S od Štěpánova do km 83,021 (1 m před budoucí definitivní oddílové návěstídko) včetně zřízení definitivního LIS a přemístění tlumivek, úprava PZS A4 a A5 směr Oc Nová ulice na ovládání pomocí počítačů náprav včetně kabelizace a provedení definitivní kabelizace v úseku RD PZS B4 po RD PZS B5.

Kanalizace

- u) Práce na kanalizaci **v místech, kde to umožní poloha stávajících kolejí a pod snesenými kolejemi (např. č.203) v tomto stavebním postupu**, od vyústění kanalizace do Bystřice po šachtu u výhybky č.79, dále kanalizace pod kolejemi č.18, 20, 22, 24, 26, 28, 32 a kolejí mezi točnou a výhybkou č.51 v km 86,950, kanalizace pod kolejemi č.20, 22, 24, 26, 28 a kolejí mezi výhybkami č.51, 48 v km 87,000 (vše v otevřeném výkopu se snesením kolejových polí), práce na čerpací stanici ČST4 v km 86,955
v) Výstavba kanalizace pod kolejemi č.117 až 129 v km 85,180 (v otevřeném výkopu se snesením kolejových polí), práce na čerpací stanici ČST1 v km 85,090
w) Výstavba kanalizace pod kolejí mezi výhybkami č.255 a 239 v km 85,530 (v otevřeném výkopu se snesením kolejových polí), bude potřeba ve stavebním postupu č.7, zprovoznění koleje
x) Výstavba kanalizace v km 87,500-204,910 vpravo trati směrem Grygov (bez nároku na výluky)

Provizorní úprava kolejí a hran nástupišť (provést před výstavbou příslušných sloupů TV)

- y) Provizorní úpravy stávajících nástupišť, hrana níže uvedených nástupišť a vlastní koleje budou posunuty z důvodu výstavby nových sloupů TV tak, aby vzdálenost sloupů TV od koleje vyhovovala předpisům
- kolej č.3 a hrana nástupiště č.1 při této koleji – výluka koleje č.3 na 7 dní
- kolej č.6 a hrana nástupiště č.3 při této koleji – výluka koleje č.6 na 7 dní
- kolej č.5 a hrana nástupiště č.5 při této koleji – výluka koleje č.5 na 7 dní

2. Délka stavebního postupu

cca 6 měsíců

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce na TV: denní šestihodinové výluky dotčených kolejí

SO 18-01-01.2 – potřebné výluky :

Pro práce podle bodu 1f) - vybudování základů :

af1) Koleje č. 1t (mezi výh.č. 609 a 621), 3t (ze strany od přednádraží) – 6 x 6 hodin

Kolej č. 7t – 1 x 2 hodiny

af2) Kolej č. 53 (od výhybky č. 210 k výhybce č. 224) + špičky kol.č. 55, 57, 59, 65, 103, 105, 107, 109, 111, 113 – 5 x 6 hodin

- af3) Kolej č. 109 (mezi výh.č. 235 a 311) – 3 x 6 hodin
af4) Kolej č. 105 (mezi výh.č. 228 a 313) – 3 x 6 hodin
af5) Kolej č. 106 (mezi výh.č. 236 a 322) – 4 x 6 hodin
af6) Kolej č. 15t (mezi výh.č. 621 a 246) – 2 x 6 hodin
af7) Kolej č. 54a (mezi výh.č. 236 a 322) – 1 x 6 hodin
af8) Kolej č. 17t (mezi výh.č. 627 a 628) – 2 x 6 hodin
af9) Špičky kolejí č. 112, 114, 116, 118, 120 (výh.č. 237 a 251) – 4 x 6 hodin
af10) Kolej č. 112 (mezi výh.č. 242 a 319) – 4 x 6 hodin
af11) Kolej č. 222 (mezi výh.č. 253 a 321) – 6 x 6 hodin
af12) Kolej č. 103 + špičky kolejí č. 105, 107, 109, 113 (mezi výh.č. 310 a 315)
– 3 x 6 hodin
af13) Kolej č. 103b (mezi výh.č. 315 a 327) – 2 x 6 hodin
af14) Kolej č. 205 + vlečka Farmak (od výh.č. 344ab) – 1 x 6 hodin
af15) Kolej č. 205 (od výh.č. 344ab k novému kusému ukončení koleje) – 2 x 6 hodin
af16) Kolej č. 201 (od výh.č. 337 do km cca 84,050) – 4 x 6 hodin
af17) Špičky kolejí č. 106, 108, 110 (výh.č. 316, 322, 324ab) – 1 x 6 hodin
af18) Kolej č.104 + špičky kolejí č. 112, 114, 116, 118, 120, 122 (výh.č. 323 – 339)
– 2 x 6 hodin
af19) Kolej č. 104a – 2 x 6 hodin
af20) Kolej č. 202 (km 84,050 – 84,250) – 2 x 6 hodin
Pro práce podle bodu 1g) – postavení stožárů :
ag1) Koleje č. 1t (mezi výh.č. 609 a 621), 3t (ze strany od přednádraží) – 5 x 6 hodin
Kolej č. 7t – 1 x ½ hodiny
ag2) Kolej č. 53 (od výhybky č. 210 k výhybce č. 224) + špičky kol.č. 55, 57, 59, 65, 103,
105, 107, 109, 111, 113 – 1 x 6 hodin
ag3) Kolej č. 109 (mezi výh.č. 235 a 311) – 2 x 6 hodin
ag4) Kolej č. 105 (mezi výh.č. 228 a 313) – 1 x 6 hodin
ag5) Kolej č. 106 (mezi výh.č. 236 a 322) – 1 x 6 hodin
ag6) Kolej č. 15t (mezi výh.č. 621 a 246) – 1 x 3 hodiny
ag7) Kolej č. 54a (mezi výh.č. 236 a 322) – 1 x 2 hodiny
ag8) Kolej č. 17t (mezi výh.č. 627 a 628) – 1 x 3 hodiny
ag9) Špičky kolejí č. 112, 114, 116, 118, 120 (výh.č. 237 a 251) – 1 x 3 hodiny
ag10) Kolej č. 112 (mezi výh.č. 242 a 319) – 2 x 4 hodiny
ag11) Kolej č. 122 (mezi výh.č. 253 a 321) – 2 x 6 hodin
ag12) Kolej č. 103 + špičky kolejí č. 105, 107, 109, 113 (mezi výh.č. 310 a 315)
– 1 x 3 hodiny
ag13) Kolej č. 103b (mezi výh.č. 315 a 327) – 1 x 2 hodiny
ag14) Kolej č. 205 + vlečka Farmak (od výh.č. 344ab) – 1 x 2 hodiny
ag15) Kolej č. 205 (od výh.č. 344ab k novému kusému ukončení koleje) – 1 x 3 hodiny
ag16) Kolej č. 201 (od výh.č. 337 do km cca 84,050) – 1 x 4 hodin
ag17) Špičky kolejí č. 106, 108, 110 (výh.č. 316, 322, 324ab) – 1 x 2 hodiny
ag18) Kolej č.104 + špičky kolejí č. 112, 114, 116, 118, 120, 122 (výh.č. 323 – 339)
– 1 x 2 hodiny
ag19) Kolej č. 104a – 1 x 3hodiny
ag20) Kolej č. 202 (km 84,050 – 84,250) – 1 x 2 hodiny
Pro práce podle bodu 1g) – montáž bran :
ag21) Kolej č. 52a (mezi výh.č. 209ab a 227ab) – 2 x 4 hodiny
Kolej č. 1t (mezi výh.č. 609 a 619) – 1 x 2 hodiny
ag22) Kolej č. 52a (mezi výh.č. 209ab a 227ab) – 1 x 6 hodin
Kolej č. 102 (mezi výh.č. 227ab a 326) – 3 x 6 hodin

- ag23) Kolej č. 102 (mezi výh.č. 227ab a 326) – 1 x 6 hodin
Kolej č. 102 (mezi výh.č. 326 a 356) – 2 x 6 hodin
ag24) Kolej č. 101 (mezi výh.č. 320 a 316) – 1 x 4 hodiny
ag25) Kolej č. 107 (mezi výh.č. 230 a 312) – 5 x 6 hodin
Špičky kolejí č. 103, 105, 109 (mezi výh.č. 224 a 235) – 1 x 6 hodin
ag26) Kolej č. 108 (mezi výh.č. 231 a 316) – 4 x 6 hodin
ag27) Kolej č. 118 (mezi výh.č. 231 a 323) – 5 x 6 hodin
Pro práce podle bodu 1h) - převěšení části stávajícího TV na nové podpěry:
ah1) Kolej č. 51, 101, 201 (km 84,050-85,800) – 3 x 6 hodin
ah2) Kolej č. 52, 102, 202 (km 84,050-85,800) – 3 x 6 hodin
ah3) Kolej č. 53, 103, 103b (km 84,600-85,800) – 2 x 6 hodin
ah4) Kolej č. 105 (výh.č. 228-313) + špičky 103-113 – 2 x 6 hodin
ah5) Kolej č. 107 (výh.č. 230-312) + špičky 103-113 – 2 x 6 hodin
ah6) Kolej č. 109 (výh.č. 235-311) + špičky 103-113 – 2 x 6 hodin
ah7) Kolej č. 54, 54a, 104, 104a (km 84,240-85,800) – 3 x 6 hodin
ah8) Koleje č. 106 (výh.č. 229-322), 54a + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah9) Kolej č. 108 (výh.č. 231-316) + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah10) Kolej č. 110 (výh.č. 233-316), 54a + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah11) Kolej č. 112 (výh.č. 242-319) + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah12) Kolej č. 114 (výh.č. 244-325) + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah13) Kolej č. 116 (výh.č. 248-317) + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah14) Kolej č. 118 (výh.č. 251-323) + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah15) Kolej č. 120 (výh.č. 251-321) + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah16) Kolej č. 122 (výh.č. 237-321) + špičky 104-122 – 2 x 6 hodin
ah17) Koleje č. 54b, 15t – 1 x 6 hodin
ah18) Koleje č. 101, 102, 103, 104, 105, 108, 112, 116 (km 85,4-85,5) postupně v průběhu 1 x 6 hodin po dohodě s dopravou
Pro práce podle bodu 1i) - demontáž stávajícího TV:
ai1) Koleje č. 53a (výh.č. 221-238ab), 111, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129, špičky kolejí č. 103-109 (výh.č. 224-238ab a 312-314) – 6 x 6 hodin
ai2) Koleje č. 103b, 111b, 203, 205, 207, 209, 213 – 3 x 6 hodin
Vlečka Farmak – 1 x 3 hodiny
b) Pro práce dle bodu 1q) začátkem stavebního postupu výluka části koleje č.53 v úseku od výhybky č.103 (včetně) po výhybku č.74 na 42 dní
d) Koleje č.203,207 a část koleje č.205 do km 84,195 trvale zrušena
e) Koleje č.1a, 6a, 111, 115,111b, kusá kolej č.14 na grygovské straně trvale zrušeny
f) Výluky dle bodu 1u)
- souběžně koleje č.16, 22 na 3 hod (pažení), koleje č.18, 20 na 1 den v km 86,940-87,100
- následně koleje č.22, 24, 26 na 2 dny v km 86,940-87,100
- následně koleje č.28, 32 a kolej mezi výhybkou č.48 a točnou na 2 dny
Výluky musí být předjednány s DKV Olomouc na den v týdnu, kdy nejméně negativně ovlivní práci areálu technické a hygienické údržby vozů
g) pro práce dle bodu 1t) koleje č.6,8 na dobu 6 hod
h) Výluka kolejí č.117 až 127 na dobu 3 dnů a souběžně koleje č.129 na 1 den v km 85,180 (**přednostně zprovoznit kolej č.129**), práce dle bodu 1v)
i) Výluka koleje mezi výhybkami č.255 a 239 na 1 den, práce dle bodu 1w)
j) Postupně po sobě jdoucí výluky kolejí č.3,6,5 vždy jednotlivě na 7 dní nepřetržitě, práce dle bodu 1y)

4. Výluky TV

- a) Pro práce na TV: denní šestihodinové výluky dotčených kolejí,

SO 18-01-01.1-potřebné vyluky

budování základů 1N až 23N

kolej č.201- 4x6 hodin od výhybky č.346 až po výhybku č.360

sekce č.201- 4x6 hodin od elektrického dělení směr Štěpánov (ÚO 431) až po ÚO 421B(km84,326)

budování základů 2N až 24N

kolej č.202- 4x6 hodin od výhybky č.341 až po výhybku č.356

sekce č.202- 4x6 hodin od elektrického dělení směr Štěpánov(ÚO 432) až po ÚO 422B(km84,326)

stavba stožárů 1N až 23N

kolej č.201- 1x6 hodin od výhybky č.346 až po výhybku č.360

sekce č.201- 1x6 hodin od elektrického dělení směr Štěpánov(ÚO 431) až po ÚO 421B(km84,326)

stavba stožárů 2N až 24N

kolej č.202- 1x6 hodin od výhybky č.341 až po výhybku č.356

sekce č.202- 1x6 hodin od elektrického dělení směr Štěpánov(ÚO 432) až po ÚO 422B(km84,326)

Montáž bran 19N-20N a 21N-22N

Kolej č.201 a 202- 1x4 hodiny od výhybek č.362,363 až po výhybku 356 současně

Sekce č.201 a 202 od elektrického dělení směr Štěpánov(ÚO 431,432) až po ÚO 421B,422B(km84,326) současně.

Vodiče-montáž

-převěšení troleje, nosného lana a montáž nového zesilovacího vedení(v úseku od nového stožáru 147N, 148N až po nové stožáry 19N, 20N) kolejí č.201 a 202 na nové stožáry, regulace TV v celém úseku

kolej č.201- 3x6 hodin od výhybky č.346 až po výhybku č.360

sekce č.201- 3x6 hodin od elektrického dělení směr Štěpánov(ÚO 431) až po ÚO 421B(km84,326)

Demontáž stávajících základů a trakčních stožárů lze provádět ve vylukách určených pro výstavbu nových základů a stožárů.

SO 18-01-01.2 – potřebné vyluky :

Pro práce podle bodu 1f) - vybudování základů :

af1) Sekce 1t– 4 x 6 hodin

3t (ze strany od přednádraží) – 4 x 6 hodin

54-56 – 4 x 6 hodin

58 – 1 x 6 hodin

54a-54b-104 – 2 x 6 hodin

15t – 2 x 6 hodin

af2) Sekce 53 – 1 x 6 hodin

101 (ÚO421-421A) – 1 x 6 hodin

103 – 4 x 6 hodin

105-109 – 1 x 6 hodin

111-129 – 1 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)

af3) Sekce 105-109 – 3 x 6 hodin

111-129 – 3 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)

af4) Sekce 103 – 2 x 6 hodin

105-109 – 2 x 6 hodin

af5) Sekce 102 – 1 x 2 hodiny

104 – 4 x 6 hodin

106-112 – 4 x 6 hodin

- af6) Sekce 54a-54b-104 – 2 x 6 hodin
15t – 2 x 6 hodin
- af7) Sekce 54a-54b-104 – 1 x 6 hodin
106-112 – 1 x 6 hodin
- af8) Sekce 15t – 2 x 6 hodin
114-122 – 2 x 6 hodin
- af9) Sekce 106-112 – 4 x 6 hodin
114-122 – 4 x 6 hodin
- af10) Sekce 106-112 – 4 x 6 hodin
114-122 – 4 x 6 hodin
- af11) Sekce 114-122 – 6 x 6 hodin
- af12) Sekce 103 – 2 x 6 hodin
105-109 – 2 x 6 hodin
103b-203 – 2 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)
205-213-Farmak – 2 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)
- af13) Sekce 103b-203 – 2 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)
205-213-Farmak – 2 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)
- af14) Sekce 205-213-Farmak – 1 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)
- af15) Sekce 103b-203 – 1 x 2 hodiny (pokud nebude TV ještě demontováno)
205-213-Farmak – 2 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)
- af16) Sekce 201 (ÚO421A-431) – 4 x 6 hodin
103b-203 – 4 x 6 hodin (pokud nebude TV ještě demontováno)
- af17) Sekce 106-112 – 1 x 6 hodin
- af18) Sekce 104 – 2 x 6 hodin
114-122 – 2 x 6 hodin
- af19) Sekce 104, 104a – 2 x 6 hodin
- af20) Sekce 202 (ÚO422B-432) – 2 x 6 hodin
- Pro práce podle bodu 1g) – postavení stožárů :
- ag1) Sekce 1t, 3t (ze strany od přednádraží), 54-56, 58, 54a-54b-104, 15t – 1 x 6 hodin
- ag2) Sekce 53, 101 (ÚO421-421A), 103, 105-109, 111-129 (pokud nebude TV ještě demontováno) – 1 x 6 hodin
- ag3) Sekce 105-109, 111-129 (pokud nebude TV ještě demontováno) – 2 x 6 hodin
- ag4) Sekce 103, 105-109 – 1 x 6 hodin
- ag5) Sekce 102 – 1 x 1 hodina
104, 106-112 – 1 x 6 hodin
- ag6) Sekce 54a-54b-104, 15t – 1 x 3 hodiny
- ag7) Sekce 54a-54b-104, 106-112 – 1 x 2 hodiny
- ag8) Sekce 15t, 114-122 – 1 x 3 hodiny
- ag9) Sekce 106-112, 114-122 – 1 x 3 hodiny
- ag10) Sekce 106-112, 114-122 – 2 x 4 hodiny
- ag11) Sekce 114-122 – 2 x 6 hodin
- ag12) Sekce 103, 105-109, 103b-203 (pokud nebude TV ještě demontováno),
205-213-Farmak (pokud nebude TV ještě demontováno) – 1 x 3 hodiny
- ag13) Sekce 103b-203 (pokud nebude TV ještě demontováno),
205-213-Farmak (pokud nebude TV ještě demontováno) – 1 x 2 hodiny
- ag14) Sekce 205-213-Farmak (pokud nebude TV ještě demontováno) – 1 x 2 hodiny
- ag15) Sekce 103b-203 (pokud nebude TV ještě demontováno)
205-213-Farmak (pokud nebude TV ještě demontováno) – 1 x 3 hodiny
- ag16) Sekce 201 (ÚO421A-431),
103b-203 (pokud nebude TV ještě demontováno) – 1 x 4 hodiny

- ag17) Sekce 106-112 – 1 x 2 hodiny
ag18) Sekce 104 , 114-122 – 1 x 2 hodiny
ag19) Sekce 104,104a – 1 x 3 hodiny
ag20) Sekce 202 (ÚO422B-432) – 1 x 2 hodiny
Pro práce podle bodu 1g) – montáž bran :
ag21) Celé vnitřní nádraží (mezi ÚO411,412-421,422), t.j. cca km 85,8 – 86,5
– 2 x 4 hodiny
ag22) Celé přednádraží (mezi ÚO421,422-421A,422A), t.j. cca km 84,8 – 85,8
– 3 x 6 hodin
+ celé vnitřní nádraží (mezi ÚO411,412-421,422), t.j. cca km 85,8 – 86,5
– 1 x 2 hodiny
+ celý obvod Filiálka (mezi ÚO421A, 422A-421B,422B), tj. cca km 84,3 – 84,8 – 1 x 2 hodiny
ag23) Celý obvod Filiálka + Černovír (mezi ÚO421A, 422A-431,432), t.j. km cca 83,3 – 84,8 – 3 x 6 hodin
ag24) Celý obvod Filiálka + Černovír (mezi ÚO421A, 422A-431,432), t.j. km cca 83,3 – 84,8 – 1 x 4 hodiny
ag25) Sekce 103, 105-109, 111-129 (pokud nebude TV ještě demontováno) – 5 x 6 hodin
ag26) Sekce 106-112 – 4 x 6 hodin
+ sekce 104-54a-54b) – 1 x 2 hodiny
ag27) Sekce 114-122 – 5 x 6 hodin
Pro práce podle bodu 1h) - převěšení části stávajícího TV na nové podpěry:
ah1) Sekce 51 (ÚO411-421), 101 (ÚO421-421B), 201 (ÚO421B-431) – 3 x 6 hodin
Sekce 103, 105-109 – 1 x 6 hodin
ah2) Sekce 52 (ÚO412-422), 102 (ÚO422-422B), 202 (ÚO422B-432) – 3 x 6 hodin
Sekce 54a-104, 104a, 106-112, 114-122 – 1 x 6 hodin
ah3) Sekce 53, 103, 105-109 – 2 x 6 hodin
ah4) Sekce 103, 105-109 – 2 x 6 hodin
ah5) Sekce 103, 105-109 – 2 x 6 hodin
ah6) Sekce 103, 105-109 – 2 x 6 hodin
ah7) Sekce 54, 54a-104, 104a – 2 x 6 hodin
ah8) Sekce 54a-104, 104a, 54b, 15t, 106-112 – 2 x 6 hodin
ah9) Sekce 54a-104, 104a, 54b, 15t, 106-112 – 2 x 6 hodin
ah10) Sekce 54a-104, 104a, 54b, 15t, 106-112 – 2 x 6 hodin
ah11) Sekce 106-112, 114-122 – 2 x 6 hodin
ah12) Sekce 54a-104, 104a, 54b, 15t, 106-112, 114-122 – 2 x 6 hodin
ah13) Sekce 54a-104, 104a, 106-112, 114-122 – 2 x 6 hodin
ah14) Sekce 106-112, 114-122 – 2 x 6 hodin
ah15) Sekce 114-122 – 2 x 6 hodin
ah16) Sekce 106-112, 114-122 – 2 x 6 hodin
ah17) Sekce 54a-104, 104a, 54b, 15t, 106-112, 114-122 – 1x 6 hodin
ah18) Sekce 101 (ÚO421-421A), 102 (ÚO422-422A), 103, 54a-104, 104a, 54b, 15t,
105-109, 106-112, 114-122 – 1x 6 hodin
Pro práce podle bodu 1i) - demontáž stávajícího TV:
ai1) Sekce 103, 105-109, 111-129 – 6 x 6 hodin
ai2) Sekce 103, 103b-203-Farmak, 205-213 – 3 x 6 hodin
+ sekce 201(ÚO421B-431), 202 (ÚO422B-432) – 1 x 2 hodiny
b) Pro práce dle bodu 1q) část koleje č.53 v úseku od výhybky č.103 (včetně) po výhybku č.74 (mimo) na 2 osmihodinové výluky TV

- d) Koleje č.203, 205, 207, 209, 213 vyloučeny napětově na 7 dní (pokud nebude TV ještě demontováno)
- e) Kolej č.203 a kusá kolej č.14 na grygovské straně trvale zrušeny včetně TV
- f) Koleje č.111 až 129 a kolej č.53a na dobu 2 dny (pokud nebude TV ještě demontováno)
- g) Koleje č.6,8 na 6 hod
- h) Koleje č.1a,6a zrušeny i s TV
- i) Postupné po sobě jdoucí vypnutí TV kolejí č.3,6,5 vždy jednotlivě na 7 dní nepřetržitě, práce dle bodu 1y). Pro oddělení TV koleje č.6 od TV kolejí č.8,10 využít opatření navržené ve stavebním postupu č.3 a provést ho již nyní, tj. do stávajícího systému č.6 v km 86,715 (na konci stávající výhybky č. 71) a v km 87,098 (5m za stávající 3. nástupiště ve směru na Ostravu) se vloží provizorní děliče. Stávající děliče č. 12 a 8 umístěné ve stávajícím systému č. 10 se překlenou. Mezi provizorními děliči vznikne neutrální pole. Neutrální pole se uzemní. Po skončení prací a výluky se provizorní dělič překlene. **Pozor, u stávající koleje č.6 nelze zajistit v celé délce systém bez napětí z důvodu zajištění napětí u stávající koleje č.10. Napětí bude od km 86,7 směr Štěpánov, což je mimo nástupiště. Při pracích v tomto prostoru musí být vypnuto napětí i ve zbývajících částech koleje č.6 včetně koleje č.10.**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu a směru pojezďené koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Po dobu přípravných prací je v činnosti stávající zabezpečovací zařízení s drobnými úpravami vyvolanými krátkodobými výlukami kolejí a výhybek.

7. Jízdy vlaků

Po kolejích výlukou nedotčených. **Při současných výlukách obou kolejí č.201,202 musí být umožněn průjezd vlaků osobní dopravy v nezávislé trakci.** Při výluce dle bodu 3c) pojedou vlaky obousměrně po koleji č.201, směr Štěpánov dvoukolejný provoz

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. Při montáži bran 1x4 hod v kolejích č.201+202 jízda vlaků v nezávislé trakci mezi ŽST Štěpánov a Olomouc hl.n.

Při montáži bran na vnitřním nádraží 2x4 hod jízda vlaků osobní dopravy v nezávislé trakci mezi ŽST Štěpánov a Olomouc hl.n., u nákladních vlaků jízda v nezávislé trakci mezi stanicemi Olomouc h.n. – Grygov.

Při montáži bran na vnitřním nádraží 1x2 hod a přednádraží 6x6 hod jízda vlaků osobní dopravy v nezávislé trakci mezi ŽST Štěpánov a Olomouc hl.n., u nákladních vlaků jízda v nezávislé trakci mezi stanicemi Štěpánov -Olomouc h.n. – Grygov.

Při výlukách pro montáž bran musí zhotovitel zajistit radiové nebo telefonní spojení vedoucího prací s výpravčím tak, aby byla umožněna jízda vlaků osobní dopravy v nezávislé trakci.

Stavební postup č.1

(zřízení nového ostrovního nástupiště č.5 a rekonstrukce části kolejí č.12,16 podél nástupiště a prodloužení starého podchodu na nové nástupiště)

Před zahájením prací na starém podchodu je nutno nový jižní podchod vybavit informačním panelem o příjezdech a odjezdech vlaků obdobně jako je to v odjezdové hale. Taktéž se jedná o rozšíření stávajících informačních panelů v novém podchodu u jednotlivých nástupišť tak, aby cestující po dobu výluk, kde se předpokládá vícenásobné využití nástupištních hran byly dostatečně informováni, ze které části koleje odjíždí vlak a to kterým směrem (např. kolej č.2 sever nebo kolej č.2 jih). Jde v zásadě o náhradu dnešních dvouřádkových tabulí pro každé

nástupiště v novém podchodu nově tabulí čtyřřádkovou, nebo 2x dvouřádkovou a to v obou směrech pohybu cestujících.

1. Rozsah prací

- a) Zrušení severní částí koleje č.14 bez zásahu do výhybky č.81 (t.j. pouze po návěstidlo Lc14) a provedení směrové a výškové úpravy části kolejí č.12,16 podél nového nástupiště s napojením do stávajícího stavu na obou koncích nástupiště.
- b) Zřízení nového ostrovního nástupiště č.5 v celé délce (stávající nástupiště č.5 bude přečíslováno na 1A), práce na schodišti podchodu v km 205,741.
- c) Prodloužení starého podchodu v km 86,840 k novému nástupišti č.5 zřízení pažicích stěn mezi kolejemi č.10, 12 a č.14, 16, jejich zajištění převázkou a v závěru stavebního postupu odstranění pažicích stěn kromě pažení v místě navázání další části podchodu.
- d) Práce na trakční vedení
Sjízdnost stávajících systémů trakčního vedení se v místech kolejových úprav stávajících kolejí č. 12 a 16 zajistí na nových podpěrách TV (definitivní závěsy).
Požadované výluky
Sekce - (stávající koleje) :
2 x 6h – (12), (14) a (16) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)
- e) Práce na zabezpečovacím zařízení - demontují se dotčené prvky zab., po skončení výluky se namontují zpět nové prvky definitivního zab.zařízení.
- f) Zprovoznění nástupiště č.5 pro jízdy vlaků s výjimkou 25 metrů na grygovské straně u koleje č.16 a 25 metrů u koleje č.12 a 16 na straně od Bystřičky.
- g) Zřízení části kabelovodu od stávající šachty Š6 do nového nástupiště č.5, prováděno protlakem
- h) Začátkem stavebního postupu zřízení provizorního přístupu pro silniční staveništní vozidla k budovanému nástupišti č.5 přes koleje č.32, 28, 26, 24, 22, 20, 18 cca v km 86,800 šířky 3 metry a jeho používání po celou dobu stavebního postupu **pouze za krátkodobých výluk uvedených kolejí** v bodě 3d), v době mimo výluky kolejí je užívání provizorního přístupu nepřípustné a bude znemožněno např. závorou. Provizorní přístup bude začínat v místě mezi objektem PHM a stávající šachtou Š6 a mezi kolejemi č.18, 20 naváže na stávající přechod v km 86,780, který bude k tomuto účelu upraven, v místě křížení přístupové cesty se stávajícím kabelovodem bude provedena jeho ochrana zpevněním. V závěru stavebního postupu (po ukončení rekonstrukce kolejí č.12, 16, v novém značení č.10 a 12) úprava provizorního přístupu tak, aby mohl být ve stavebním postupu č.2 prodloužen na rekonstruované nástupiště č.4.

2. Délka stavebního postupu

170 dnů (včetně technologické přestávky zimního období)

3. Vyloučené koleje

- a) Obě části koleje č.14 trvale zrušeny
- b) Koleje č.12, 16 po celou dobu stavebního postupu
- c) Pro práce dle bodu 1c) kolej č.10 v místě podchodu na 2x6 hod, zřízení pažicí stěny mezi kolejemi č.10 a 12 a zajištění převázkou
- d) Po dobu stavebního postupu krátkodobé výluky kolejí č.32, 28, 26, 24, 22, 20, 18 v km 86,800 na 2 hod denně v nočních hodinách a 2 hod denně v ranních hodinách, práce dle bodu 1h)
- e) Výluky dle bodů a), b), c), d) začnou současně
- f) V závěru stavebního postupu vyloučena kolej č.10 (stávající) na 6 hod, odstranění pažení

4. Výluky TV

Koleje č.12, 12a, 18a, 14, 16 vyloučeny po celou dobu stavebního postupu, kolej č.10 na 3x6 hod

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V poježděných kolejích osobního nádraží v činnosti stávající RZZ. Za předpokladu, že stavební práce neohrozí kolejové obvody přilehlých výhybkových úseků nebude potřeba na zab.zařízení provádět žádné úpravy.

7. Jízdy vlaků

Vlaky osobní dopravy bez omezení, nákladní vlaky od Velké Bystřice ukončí jízdu v obvodu Olomouc-Bělidla a do osobního nádraží budou přestaveny na koleje č.18,20 nebo jinou výlukou nedotčenou kolej. Nákladní vlaky od Bohuňovic budou vjíždět na koleje č.8,6,4 a úvratí sunuty na přednádraží. Pro odjezd nákladních vlaků směr Krnov a Šternberk budou využívány koleje č.18,20.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. Vlaky osobní dopravy budou odbaveny na kolejích u nástupištních hran výlukou nedotčených. U nákladních vlaků bude postupováno dle předchozího bodu č.7.

Bezpečnost na provizorním přístupu přes koleje č.32, 28, 26, 24, 22, 20, 18 cca v km 86,800 zajistí zaměstnanec zhotovitele pracovníkem s potřebnou dopravní kvalifikací, který dovolí jízdy silničních vozidel jen se souhlasem výpravčího.

Stavební postup č.2

(rekonstrukce nástupiště č.4 a části kolejí č.8,10 podél nástupiště, rekonstrukce starého podchodu pod nástupištěm č.4, kolejí č.8 a 10)

1. Rozsah prací

- Rekonstrukce části kolejí č.8,10 podél nástupiště č.4 s napojením do stávajícího stavu na obou koncích nástupiště, (t.j. pouze po odjezdová návěstidla).
- Rekonstrukce ostrovního nástupiště č.4 s tím, že na straně od Bystřičky zůstane nedokončena hrana ke koleji č.10 v délce 50 metrů a 15 metrů ke koleji č.8. **Zůstat musí v provozu stávající stožár TV 34A.** Práce na schodišti podchodu v km 205,741, práce na kabelovodu v nástupišti č.4.
- Rekonstrukce starého podchodu v km 86,840 pod nástupištěm č.4, kolejemi č.8 a 10, zřízení pažicích stěn a převázek pro zajištění kolejí č.12 a 6 (obě stávající)
- Práce na trakční vedení

Pevný bod stávajícího systému č.1 se středem na stávajícím stožáru č. 27 (kotvení na st.č.29 a 26C) se z demontuje. Nově se umístí se středem na stožáru č. 39N (kotvení definitivní na st. č. 37N a 41N - tabulka č.2).

Pevný bod stávajícího systému č.2 se středem na stávajícím stožáru č. 27C (kotvení na st.č.29 a 26C) se z demontuje.

Nově se umístí se středem na stávající bráně č. 19 – 20A (kotvení definitivní na st. č. 28BN a 33N).

Sjízdnost stávajících systémů trakčního vedení se v místech kolejových úprav stávajících kolejí č. 8 a 10 zajistí na nových podpěrách TV (definitivní závěsy). U stávajícího systému č.8 se na stávající stožár namontuje provizorní konzola TV.

Vzhledem k demontáži stávajícího stožáru č. 28 se napájecí převěs vyřadí z provozu. Do doby realizace nového napájecího převěsu umístěného na stožárech č. N1 , N2, N3 a N4 se sekce musí ovládat překlenutím děličů.

Požadované výluky

Sekce - (stávající koleje) :

1 x 1h – (1) (demontáž stávajícího pevného bodu)

- 1 x 1h – (2) (demontáž stávajícího pevného bodu)
 - 1 x 3h – (1) (montáž pevného bodu)
 - 1 x 3h – (2) (montáž pevného bodu)
 - 2 x 6h – (6), (8) a (10) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)
 - 3 x 6h – (3), (1), (2), (4), (6), (8), (10), (12), (14) a (16) (demontáž napájecího převěsu)
 - e) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontují se dotčené prvky zab., po skončení výluky se namontují zpět nové prvky definitivního zab.zařízení.
 - f) Zprovoznění nástupiště č.4 pro jízdy vlaků s výjimkou 50 metrů u koleje č.10 a 15 metrů u koleje č.8 na straně od Bystřičky.
 - g) Začátkem stavebního postupu prodloužení provizorního přístupu pro silniční vozidla zřízeného ve stavebním postupu č.1 k budovanému nástupišti č.4 přes koleje č.12 a 16 (obě koleje již v novém stavu, v novém číslování jsou to č.10 a 12) cca v km 86,800 v místě stávajícího přechodu, šířka přístupu 3 metry a jeho používání po celou dobu stavebního postupu **pouze za krátkodobých výluk uvedených kolejí** v bodě 3b), v době mimo výluky kolejí je užívání provizorního přístupu nepřipustné a bude znemožněno např. závorou.
- 2. Délka stavebního postupu**
84 dnů
- 3. Vyloučené koleje**
- a) Koleje č.8,10 nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu
 - b) Po dobu stavebního postupu krátkodobé výluky kolejí č.32, 28, 26, 24, 22, 20, 18, 16, 12 v km 86,800 na 2 hod denně v nočních hodinách a 2 hod denně v ranních hodinách, práce dle bodu 1g)
 - c) Koleje č.10 (v novém značení č.12) a 6 (stávající) vyloučeny postupně každá na 2x6 hod, zřízení pažicích stěn a zajištění koleje převázkou
 - d) Výluky dle bodů a), b), c) začnou současně
 - e) V závěru stavebního postupu vyloučeny koleje č.10 (nově č.12) a č.6 (stávající) postupně každá na 6 hod, odstranění pažení
- 4. Výluky TV**
Koleje č.8,10 vyloučeny po celou dobu stavebního postupu, koleje č.10 a 6 postupně každá na 3x6 hod
- 5. Omezení rychlosti**
Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu pojížděné koleje
- 6. Činnost zabezpečovacího zařízení**
V pojížděných kolejích osobního nádraží v činnosti stávající RZZ. Za předpokladu, že stavební práce neohrozí kolejové obvody přilehlých výhybkových úseků nebude potřeba na zab.zařízení provádět žádné úpravy.
- 7. Jízdy vlaků**
Vlaky osobní dopravy s výjimkou kolejí č.8, 10 bez omezení, nákladní vlaky od Velké Bystřice ukončí jízdu v obvodu Olomouc-Bělidla a do osobního nádraží budou přestaveny na koleje č.18,20 nebo jinou výlukou nedotčenou kolej. Nákladní vlaky od Bohuňovic budou vjíždět na koleje č.16,12 a úvratí sunuty na přednádraží. Pro odjezd nákladních vlaků směr Krnov a Šternberk budou využívány koleje č.18,20.
- 8. Dopravní opatření**
Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. Vlaky osobní dopravy budou odbaveny na kolejích u nástupištních hran výlukou nedotčených. U nákladních vlaků bude postupováno dle předchozího bodu č.7.
- Bezpečnost na provizorním přístupu přes koleje č.32, 28, 26, 24, 22, 20, 18, 16, 12 cca v km 86,800 zajistí zaměstnanec zhotovitele pracovníkem s potřebnou dopravní kvalifikací, který dovolí jízdy silničních vozidel jen se souhlasem výpravčího.**

Stavební postup č.3

(rekonstrukce nástupiště č.3 a části kolejí č.4,6 podél nástupiště, rekonstrukce starého podchodu pod nástupištěm č.3, kolejí č.4 a 6)

1. Rozsah prací

- a) Rekonstrukce části kolejí č.4,6 podél nástupiště č.3 s napojením do stávajícího stavu na obou koncích nástupiště (t.j. pouze po odjezdová návěstidla).
- b) Snesení koleje č.6a bez zásahu do výhybky č.41 proběhlo ve stavebním postupu č.0. Rekonstrukce ostrovního nástupiště č.3 v celé délce s tím, že zůstanou nástupištní hrany dočasně prolomeny v místě stávajícího přechodu pro vozíky na severní i jižní straně, přechod na severní straně upraven pro pojezd staveništní techniky, práce na schodišti podchodu v km 205,741, práce na kabelovodu v nástupišti č.3.
- c) rekonstrukce starého podchodu v km 86,840 pod nástupištěm č.3, kolejemi č.4 a 6
- d) Práce na trakční vedení

Do stávajícího systému č.4 v km 86,680 (u stáv. převěsu č. 39 – 40) a na úrovni stávajícího návěstidla č. S4 se vloží provizorní děliče.

Do stávajícího systému č.6 v km 86,715 (na konci stávající výhybky č. 71) a v km 87,098 (5m za stávající 3. nástupiště ve směru na Ostravu) se vloží provizorní děliče.

Stávající děliče č. 12 a 8 umístěné ve stávajícím systému č. 10 se překlenu.

Mezi provizorními děliči vznikne neutrální pole. Neutrální pole se uzemní. Po skončení prací a výluky se provizorní dělič překlenu.

Sjízdnost stávajícího systému č.10 se zajistí na stožárech č. 44AN, 42AN a 40AN (definitivní závěsy) a stožár č. 38AN, 48N, 37 - 38 (provizorní závěsy TV) a 34C (provizorní odtah) . V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Sjízdnost stávajícího systému č.8 se zajistí na stožárech č. 38N, 40N, 42N a 44N (definitivní závěsy) a stožár č. 46N, 48N, 37 - 38 (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Sjízdnost systému stávající spojky č. V6 mezi kolejemi č. 1 a 3 se zajistí na stožárech č. 37 – 38 (provizorní závěs), 47N (odtah) a 45N (provizorní závěs SIK). Stávající systémy č. 2f a 3f se před demontáží brány č.35 – 36 převěsí na konzoly TV umístěné na stožáru č. 35.

Stávající systém č.V6 se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 31 na stožár č.41N (tabulka č.5).

Požadované výluky

Sekce - (stávající koleje) :

3 x 6h – (6), (8) a (10) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

1 x 6h – (4) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

1 x 6h – (1), (3), (1f), (3b) a (Brno) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

- e) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontují se dotčené prvky zab., po skončení výluky se namontují zpět nové prvky definitivního zab.zařízení.
- f) Zprovoznění nástupiště č.3 pro jízdy vlaků
- g) Začátkem stavebního postupu prodloužení provizorního přístupu pro silniční vozidla zřízeného ve stavebním postupu č.0 a 1 k budovanému nástupišti č.3 přes koleje č.8 a 10 (obě koleje již v novém stavu, v novém číslování to jsou č.6 a 8) cca v km 86,800 v místě stávajícího přechodu, šířka přístupu 3 metry a jeho používání po celou dobu stavebního postupu **pouze za krátkodobých výluk uvedených kolejí** v bodě 3b), v době mimo výluky kolejí je užívání provizorního přístupu nepřípustné a bude

znemožněno např. závorou. V závěru stavebního postupu bude během krátkodobých výluk příslušných kolejí provizorní přístup odstraněn.

2. Délka stavebního postupu

79 dnů

3. Vyloučené koleje

- Koleje č.4,6 nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu,
- Po dobu stavebního postupu krátkodobé výluky kolejí č.32, 28, 26, 24, 22, 20, 18, 16, 12, 10, 8 v km 86,800 na 2 hod denně v nočních hodinách a 2 hod denně v ranních hodinách, práce dle bodu 1g)
- Koleje č.8 (v novém značení č.6) a č.2 (stávající) vyloučeny postupně každá na 2x6 hod, zřízení pažicích stěn a zajištění koleje převázkou
- Výluky dle bodů a), b), c) začnou současně
- V závěru stavebního postupu koleje č.8 (v novém značení č.6) a č.2 (stávající) vyloučeny postupně každá na 6 hod, odstranění pažení

4. Výluky TV

Koleje č.4,6 vyloučeny po celou dobu stavebního postupu, kolej č.4 jen v prostoru mezi návěstidly Lc4-S4, koleje č.2, 8 a 10 na 3x6 hod. **Pozor, u stávající koleje č.6 nelze zajistit v celé délce systém bez napětí z důvodu zajištění napětí u stávající koleje č.10. Napětí bude v délce 25m nového ostrovního nástupiště ve směru na Prahu !!! Při pracích v tomto prostoru musí být vypnuto napětí i ve zbývajících částech koleje č.6 včetně koleje č.10.**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu pojezdné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V pojezdných kolejích osobního nádraží v činnosti stávající RZZ. Za předpokladu, že stavební práce neohrozí kolejové obvody přilehlých výhybkových úseků nebude potřeba na zab.zařízení provádět žádné úpravy.

7. Jízdy vlaků

Vlaky osobní dopravy s výjimkou kolejí č.4,6 bez omezení, nákladní vlaky od Velké Bystřice ukončí jízdu v obvodu Olomouc-Bělidla a do osobního nádraží budou přestaveny na koleje č.18,20 nebo přímo vjedou na jinou výlukou nedotčenou kolej. Nákladní vlaky od Bohuňovic budou vjíždět na koleje č.16,12 a úvratí sunuty na přednádraží. Pro odjezd nákladních vlaků směr Krnov a Šternberk budou využívány koleje č.18,20.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. Vlaky osobní dopravy budou odbaveny na kolejích u nástupištních hran výlukou nedotčených. U nákladních vlaků bude postupováno dle předchozího bodu č.7.

Bezpečnost na provizorním přístupu přes koleje č.32, 28, 26, 24, 22, 20, 18, 16, 12 cca v km 86,800 zajistí zaměstnanec zhotovitele pracovníkem s potřebnou dopravní kvalifikací, který dovolí jízdy silničních vozidel jen se souhlasem výpravčího.

Stavební postup č.4

(rekonstrukce nástupiště č.2 a části kolejí č.1,2 podél nástupiště, rekonstrukce starého podchodu pod nástupištěm č.2, kolejí č.1 a 2 a práce na trafostanicích)

1. Rozsah prací

- Rekonstrukce části kolejí č.1,2 podél nástupiště č.2 s napojením do stávajícího stavu na obou koncích nástupiště (t.j. pouze po odjezdové návěstidlo). Kolej č.1 bude rekonstruována jen **do km 86,750** bez zásahu do výhybky č.70 a bez položení nových výhybek č.53X,55X.

- b) Snesení koleje č.1a bez zásahu do výhybky č.37 bylo provedeno ve stavebním postupu č.0. Rekonstrukce ostrovního nástupiště č.2 v celé délce s tím, že zůstanou nástupištní hrany dočasně prolomeny v místě stávajícího přechodu pro vozíky na severní i jižní straně, práce na schodišti podchodu v km 205,741, práce na kabelovodu v nástupišti č.2.
- c) Rekonstrukce starého podchodu v km 86,840 pod nástupištěm č.2, kolejemi č.1 a 2
- d) Práce na trakční vedení
Do stávajícího systému č.1 v km 86,680 (5m za stávající 2.nástupiště ve směru na Prahu) a na úrovni stávajícího návěstidla č. S1 se vloží provizorní děliče.
Do stávajícího systému č.2 na úrovni stávajícího návěstidla č.Lc2 a S2 se vloží provizorní děliče.
Mezi provizorními děliči vznikne neutrální pole. Neutrální pole se uzemní. Po skončení prací a výluky se provizorní dělič překlene.
Stávající systém č.V4 se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 29 na stožár č.37N (tabulka č.7).
Sjízdnost systému stávající spojky č. V4 mezi kolejemi č. 3 a 5 se zajistí na stožárech č.25 a 23 (provizorní konzoly TV).
Sjízdnost stávajícího systému č. Brno se zajistí na stožárech č. 33AN, 35AN, 37N, 39N, 41N, 43N (definitivní závěsy), stožáry č. 31N a 25N (provizorní konzoly TV) a č. 45N (provizorní SIK realizace postup č.7). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.
Sjízdnost stávajícího systému č.5 se zajistí na stožárech č. 29N, 31N a 33AN (definitivní závěsy) a stožár č. 23 (provizorní konzola TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.
Požadované výluky
Sekce - (stávající koleje) :
2 x 6h – (5), (3), (1f), (3b) a (Brno) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)
- e) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontují se dotčené prvky zab., po skončení výluky se namontují zpět nové prvky definitivního zab.zařízení.
- f) Zprovoznění nástupiště č.2 pro jízdy vlaků
- g) Začátkem stavebního postupu zřízení provizorního přístupu pro silniční vozidla k budovanému nástupišti č.2 přes kolej č.3 (stávající) cca v km 86,780, šířka přístupu 3 metry a jeho používání po celou dobu stavebního postupu **pouze za krátkodobých výluk uvedených kolejí** v bodě 3b), v době mimo výluky kolejí je užívání provizorního přístupu nepřijatelné a bude znemožněno např. závorou. V závěru stavebního postupu bude během krátkodobých výluk příslušných kolejí provizorní přístup odstraněn.
- h) Výstavba části kanalizace v km 87,490 pod vlečkou Nestlé Zora a kolejemi č.3a, 7a, 9a pomocí protlaku bez nároku na výluky (dvě větve), zřízení čerpací stanice ČST3 v km 87,490.

2. Délka stavebního postupu

78 dnů

3. Vyloučení koleje

- a) Koleje č.1,2 nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu, kolej č.1a trvale zrušena.
- b) Po dobu stavebního postupu krátkodobé výluky koleje č.3 v km 86,780 na 2 hod denně v nočních hodinách a 2 hod denně v ranních hodinách, práce dle bodu 1g)
- c) Koleje č.4 (v novém značení č.2) a č.3 (stávající) vyloučeny postupně každá na 2x6 hod, zřízení pažicích stěn a zajištění koleje převázkou
- d) Výluky dle bodů a), b), c) začnou současně
- e) V závěru stavebního postupu koleje č.4 (v novém značení č.2) a č.3 (stávající) vyloučeny postupně každá na 6 hod, odstranění pažicích stěn

4. Výluky TV

Koleje č.1a, 1,2 vyloučeny po celou dobu stavebního postupu, kolej č.1 od km 86,670 po návěstidlo S1, kolej č.2 jen mezi návěstidly Lc2-S2, koleje č.4 a 3 vyloučeny postupně každá na 3x6 hod

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V poježděných kolejích osobního nádraží v činnosti stávající RZZ. Za předpokladu, že stavební práce neohrozí kolejové obvody přilehlých výhybkových úseků nebude potřeba na zab.zařízení provádět žádné úpravy.

7. Jízdy vlaků

Při jízdě ze stávající 3. koleje na kolej 1 přes spojku mezi výhybkami č. 62 a 70 (a obráceně) je nutné v délce 50m projet se staženým sběračem !!!

Vlaky osobní dopravy s výjimkou kolejí č.1,2 bez omezení, nákladní vlaky od Velké Bystřice ukončí jízdu v obvodu Olomouc-Bělidla a do osobního nádraží budou přestaveny na koleje č.18,20 nebo přímo vjedou na jinou výlukou nedotčenou kolej. Nákladní vlaky od Bohuňovic budou vjíždět na koleje č.16,12 a úvratí sunuty na přednádraží. Pro odjezd nákladních vlaků směr Krnov a Šternberk budou využívány koleje č.18,20. Vlaky hlavní trati na směr Štěpánov – Grygov pojedou přednostně po koleji č.3, odbavovány zde budou i R vlaky do 9 vozů délky. Delší R vlaky pak pojedou k nástupišti č.3. Vlaky opačného směru pojedou po sudé kolejové skupině.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. Vlaky osobní dopravy budou odbaveny na kolejích u nástupištních hran výlukou nedotčených. U nákladních vlaků bude postupováno dle předchozího bodu č.7.

Bezpečnost na provizorním přístupu přes koleje č.3 cca v km 86,800 zajistí zaměstnanec zhotovitele pracovníkem s potřebnou dopravní kvalifikací, který dovolí jízdy silničních vozidel jen se souhlasem výpravčího.

Stavební postup č.5

(rekonstrukce nástupiště č.1 a části koleje č.3 podél nástupiště, rekonstrukce starého podchodu pod nástupištěm č.1 a kolejí č.3).

1. Rozsah prací

- Rekonstrukce části kolejí č.3 podél nástupiště č.1 s napojením do stávajícího stavu na obou koncích nástupiště. Kolej č.3 bude rekonstruována bez zásahu do výhybek č.62 a 49 s provizorním napojením na tyto výhybky
- Rekonstrukce nástupiště č.1 s tím, že zůstanou nástupištní hrany dočasně prolomeny v místě stávajícího přechodu pro vozíky na severní i jižní straně
- Rekonstrukce starého podchodu v km 86,840 pod nástupištěm č.1, kolejí č.3, práce na podchodu bude rozdělena na jednotlivá schodiště v hale, během rekonstrukce hlavního odjezdového schodiště podchodu, které bude po tuto dobu uzavřeno, bude možné používat pro příchod k vlakům schodiště příjezdové a dále podchod v km 205,741. **Po dokončení schodiště v odjezdové hale a zprovoznění starého podchodu bude uzavřeno schodiště v příjezdové hale a spojovací tunel mezi oběma podchody. Obě schodišťová ramena ve výpravní budově nebudou uzavřena souběžně.**
- Práce na trakčním vedení
Stávající stožár č.33 se ponechá až do doby demontáže stávajících systémů č.3f a 2f (demontáž na konci stavby). Následně se namontuje přístřešek k nástupišti u výpravní budovy.

Do stávajícího systému Brna (km 87,017) mezi stožáry č. 25 a 37N – 38N se vloží dělič.

Požadované výluky:

- 1 x 1h – (3), (1f) a (Brno) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)
- e) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontují se dotčené prvky zab., po skončení výluky se namontují zpět nové prvky definitivního zab.zařízení.
 - f) práce na kabelovodu v nástupišti č.1
 - g) Zprovoznění nástupiště č.1 pro jízdy vlaků

2. Délka stavebního postupu

147 dnů (včetně technologické přestávky zimního období)

3. Vyloučené koleje

- a) Koleje č.3 na dobu 147 dnů, z toho musí být ponecháno 30 metrů za návěstidlem Lc3 pro obsluhu vlečky Pošty a 25 metrů za návěstidlem Sc3 pro objíždění lokomotiv po koleji č.3b. Tyto úseky vylučovat jen na co nejkratší dobu
- b) Kolej č.1 (v novém značení č.3) vyloučena na 3x6 hod, zřízení pažicích stěn a zajištění koleje převázkou
- d) Výluky dle bodů a), b) začnou současně
- e) V závěru stavebního postupu kolej č.1 (v novém značení č.3) vyloučena na 2x6 hod, odstranění pažicích stěn

4. Výluky TV

Koleje č.3 vyloučena po celou dobu stavebního postupu cca od km 87,0 po výhybku č.103, kolej č.1 vyloučena na 5x6 hod

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V poježděných kolejích osobního nádraží v činnosti stávající RZZ. Za předpokladu, že stavební práce neohrozí kolejové obvody přilehlých výhybkových úseků nebude potřeba na zab.zařízení provádět žádné úpravy.

7. Jízdy vlaků

Vlaky osobní dopravy s výjimkou koleje č.3 bez omezení, nákladní vlaky od Velké Bystřice ukončí jízdu v obvodu Olomouc-Bělidla a do osobního nádraží budou přestaveny na koleje č.18,20 nebo přímo vjedou na jinou výlukou nedotčenou kolej. Nákladní vlaky od Bohuňovic budou vjíždět na koleje č.16,12 a úvratí sunuty na přednádraží. Pro odjezd nákladních vlaků směr Krnov a Šternberk budou využívány koleje č.18,20.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. Vlaky osobní dopravy budou odbaveny na kolejích u nástupištních hran výlukou nedotčených. U nákladních vlaků bude postupováno dle předchozího bodu č.7. Při rekonstrukci prvního nástupiště a koleje č.3 budou stavební práce ukončeny ve vzdálenosti 30 metrů od výhybky č.62. Za výhybkou č.64 tak bude k dispozici pro obsluhu vlečky 55 metrů čímž bude ztížena, ale neznemožněna obsluha vlečky, která bude prováděna opakovaně s jedním nebo dvěma vozy úvratí přes výhybku č.64 a kolej č.53.

Stavební postup č.6

(rekonstrukce nástupiště č.5, dle nového číslování 1A a směrová i výšková úprava přilehlých kolejí č.5, 7, 7a)

1. Rozsah prací

- a) Rekonstrukce nástupiště č.5 (1A) v celé délce s tím, že zůstane nástupištní hrana u koleje č.5 dočasně prolomena v místě stávajícího přechodu pro vozíky

- b) směrová i výšková úprava kolejí č.5, 7, 7a (pouze po odjezdová návěstidla).
- c) Práce na trakční vedení
 - Montáž systému č.7.
 - Demontáž stávajících systémů č. 5.
 - Požadované výluky
 - 1 x 4h – 5, 5a, Výt1 a 3b (demontáž systému TV)
 - 1 x 6h – 5, 5a, Výt1 a 3b (montáž systému TV)
- d) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontují se dotčené prvky zab., po skončení výluky se namontují zpět nové prvky definitivního zab.zařízení.
- e) Zprovoznění nástupiště č.1A pro jízdy vlaků
- 2. Délka stavebního postupu**
63 dnů
- 3. Vyloučené koleje**
 - a) Koleje č.5,7,7a nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu.
- 4. Výluky TV**
Kolej č.5 vyloučena po celou dobu stavebního postupu,
- 5. Omezení rychlosti**
Kolem pracovních míst $V = \max 40$ km/hod.
- 6. Činnost zabezpečovacího zařízení**
V pojížděných kolejích osobního nádraží v činnosti nové elektronické stavědlo.
- 7. Jízdy vlaků**
Vlaky osobní dopravy s výjimkou kolejí č.5,7,7a bez omezení, nákladní vlaky od Velké Bystřice ukončí jízdu v obvodu Olomouc-Bělidla a do osobního nádraží budou přestaveny na koleje č.18,20 nebo přímo vjedou na jinou výlukou nedotčenou kolej. Nákladní vlaky od Bohuňovic budou vjíždět na koleje č.16,12 a úvratí sunuty na přednádraží. Pro odjezd nákladních vlaků směr Krnov a Šternberk budou využívány koleje č.18,20. Vlaky osobní dopravy směr Blatec pojedou na kolej č.3 a další koleje u nástupišť č.2,3. Osobní vlaky směr Olomouc Nová Ulice pojedou k nástupištím výlukou nedotčeným.
- 8. Dopravní opatření**
Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. Vlaky osobní dopravy budou odbaveny na kolejích u nástupištních hran výlukou nedotčených. U nákladních vlaků bude postupováno dle předchozího bodu č.7.

Stavební postup č.7

(rekonstrukce části kolejí č.101,103, rekonstrukce koleje č.201, souběžně probíhají stavební postupy č.1, č.10, č.13 a práce na trafostanicích)

1. Rozsah prací

- a) Rekonstrukce koleje č.201 od výhybky č.360 (mimo) (přesně od izolovaného styku u L201) po výhybku č.346 (mimo)
- b) Rekonstrukce koleje č.101 od výhybky č.318 (mimo) **po km 85,370**
- c) Rekonstrukce koleje č.103 od výhybky č.314 (mimo) po Sc103 a výhybku č.226 (mimo)
- d) Snesení a trvalé zrušení koleje č.203 včetně TV od výhybky č.359 (mimo) po výhybku č.342 (mimo) proběhlo ve stavebním postupu č.0.
- e) Zrušení zbytku mostního objektu v km 84,860, km 85,090, km 85,450 (zrušeno v rámci každé koleje)
- f) Práce na trakční vedení

SO 18-01-01.1

Po ukončení prací na rekonstrukci koleje č.201 (nepřetržitá výluka) od stávající výhybky č.346 až po stávající výhybu č.360 se na trakčním vedení provedou následující práce:

-na stávajícím systému TV č. 1/ 4 koleje č. 201 se provede směrová a výšková regulace systému TV od stožáru TV č. 1N až po stožár 17N.

Předpokládaná doba úpravy TV- 6-10 hodin.

SO 18-01-01.2 :

Práce budou probíhat souběžně pracemi na TV, obsaženými v SO 18-01-01.1.

- na začátku stavebního postupu vložení izolací do TV kolejí č. 101, 103 – viz požadavek dle bodu 4b)

- v závěru stavebního postupu zrušení izolací v TV kolejí č. 101, 103, směrová a výšková regulace TV kolejí č. 101, 103

- montáž nového TV koleje č.203a, regulace TV nad novou výhybkou č. 246, zatrolejování spojky 247X-252X – viz popis souběžného stavebního postupu č. 10

g) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.

h) Zprovoznění kolejí č.201,101,103 s napojením do stávajících výhybek a kolejí

i) Výstavba sběrače odvodnění pod kolejemi č.101 až 113 (kolej č.111 snesena ve stavebním postupu č.0) v km 85,180, v otevřeném výkopu se snesením kolejových polí, napojení na kanalizaci

j) Výstavba sběrače odvodnění pod kolejemi č.105, 107, 109 a výhybkou č.240 v km 85,530 v otevřeném výkopu se snesením kolejových polí a části výhybky, napojení na kanalizaci

k) SO 18-19-14 Zrušení kolektoru v km 83,661 (ochrana vodovodu) a SO 18-19-02 provedení chráničky vodovodu v novém km 83,484 pod kolejí č.201.

2. Délka stavebního postupu

42 dnů

3. Vyloučené koleje

a) Kolej č.201 na dobu 17 dnů nepřetržitě

b) Kolej č.101,103 na dobu 42 dnů nepřetržitě.

c) Kolej č.105, 107 nepřetržitě na 28 dnů, kolej č. 109, 113 nepřetržitě na 4 dny

d) Výluky začnou současně.

4. Výluky TV

a) Kolej č.201 na dobu 17 dnů

b) Kolej č.101,103 jen mezi návěstidly na dobu 42 dnů

SO 18-01-01.2 :

Požadované odizolování TV kolejí č.101, 103 mezi návěstidly Sc101-Lc101 a Sc103-Lc103 bude zajištěno vložním provizorních izolací do systémů TV na obou stranách – viz technické řešení SO. V závěru stavebního postupu budou vložné izolace demontovány a vodiče provizorně spojeny. Kompletní výměna troleje i nosného lana kolejí č.101, 103 bude provedena ve stavebním postupu č.16a.

c) Kolej č.105, 107, 109 nepřetržitě na 4 dny

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve zbývajících poježděných částí přednádraží v činnosti stávající RZZ.

Za předpokladu, že stavební práce neohrozí kolejové obvody přilehlých výhybkových úseků nebude potřeba na zab.zařízení provádět žádné úpravy.

Po ukončení etapy bude definitivní návěstidlo 1S dočasně využito jako cestové Sc201

7. Jízdy vlaků

Po kolejích nedotčených výlukou, tj. na přednádraží po sudé kolejové skupině.

8. Dopravní opatření

Nejsou potřeba

Stavební postup č.8

(rekonstrukce koleje č.102,104,202)

1. Rozsah prací

- a) Rekonstrukce koleje č.202 od výhybky č.356 (mimo) po výhybku č.341 (mimo), demolice zbytku kolektoru v km 83,661 pod kolejí č.202
- b) Rekonstrukce koleje č.102 od výhybky č.326 (mimo) po výhybku č.227 (mimo)
- c) Rekonstrukce koleje č.104 od výhybky č.324 (mimo) po výhybku č.236 včetně
- d) Rekonstrukce části koleje č.106 od km 85,350 po výhybku č.229 (mimo)
- e) Snesení výhybky č.236 a vložení nové výhybky č.226X
- f) Zrušení zbytků mostních objektů v km 84,860, 85,090, 85,450 (zrušeno v rámci každé koleje)
- g) Práce na trakčním vedení

SO 18-01-01.1

Po ukončení prací na rekonstrukci koleje č.202(nepřetržitá výluka) od stávající výhybky č.341 až po stávající výhybu č.356 se na trakčním vedení provedou následující práce:

-na stávajícím systému TV č. 2/4 koleje č. 202 se provede směrová a výšková regulace systému TV od stožáru TV č. 2N až po stožár 16N.

Předpokládaná doba úpravy TV- 6-10 hodin.

SO 18-01-01.2 :

Práce budou probíhat souběžně pracemi na TV, obsaženými v SO 18-01-01.1.

- v úvodu stavebního postupu je potřebné po snesení stávajících kolejí vybudovat základy stožárů, které nebylo možné zabetonovat v předstihu ve stavebním postupu 0 – celkem 6ks (č. 92N, 92BN, 98N, 100N, 102N, 104N) v oblasti nového zapojení kolejí č. 102, 104 na stávající výhybky č. 227ab a 229ab

- vložení izolací do TV kolejí č. 102, 104 – viz požadavek dle bodu 4b)

- po vyzrání betonu se provede montáž stožárů a bran

- převěšení TV na nové podpěry, demontáž stávajících bran 307-308, 315B-315C-316, 317B-317C-317D, 319B-319C-319D, demontáž stožárů č. 307, 308, 315B, 315C, 316, 317B, 317C, 317D, 319B, 319C, 319D (uvolnění prostoru pro kolejové úpravy)

- pro splnění požadavku na vyloučení TV v bodě 4b) vložení provizorních izolací do TV kolejí č. 104 – 122

- úpravy TV kolejí č. 1t, 104b a 17t v DKV – posunutí TV do nové polohy nebo montáž nových vodičů (104b, Sp21)

- v závěru stavebního postupu zrušení izolací v TV kolejí č. 102, 104

- po dokončení žel. svršku se provede směrová a výšková regulace TV kolejí č. 102, 202, 204

- práce na TV na zhlaví Filiálka – definitivní úpravy TV na nových výhybkách č. 256X, 258X, 259X, 261X, zatrolejování nových spojek 254X-262X, 267X-281X a 282X-285X – viz popis souběžného stavebního postupu č. 11

h) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.

i) Zprovoznění kolejí č.202,102,104,106 s napojením do stávajících výhybek

j) Snesení výhybky č.621 a položení nové výhybky č.621, rekonstrukce kolejí č.16t a 15t v části v nové poloze, rušení koleje č.16k, snesení výhybky č.623 a nové napojení koleje č.17k

k) Rekonstrukce koleje č.54b částečně v nové poloze, v novém číslování kolej č.104b, snesení výhybky č.225 a vložení nové výhybky č.203X s napojením do stávajícího stavu koleje č.54a

- l) Výstavba kanalizace pod kolejemi č.104b a 202 v km 84,330 (kolej č.202 nepřetržitě vyloučena na 17 dnů dle bodu 3a)), v otevřeném výkopu, se snesením části koleje č.104b a jejím zpětným zprovozněním

2. Délka stavebního postupu

49 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Kolej č.202 na dobu 17 dnů nepřetržitě
- b) Koleje č.102, 104 na dobu 49 dnů nepřetržitě
- c) Kolej č.106 od km 85,350 po výhybku č.229 (mimo) na dobu 9 dnů nepřetržitě, kolej č.108 na 3 dny
- d) Koleje č. 54a (mezi výh. č. 205ab a 229ab),54b,15t,16t,16k,17k na dobu 10 dnů
- e) Kolej č.104b na dobu 1 dne
- f) Pro práce podle bodu 1g) budou kromě dlouhodobého vyloučení kolejí č.102, 104 nutné i výluky kolejí 101, 103 na dobu 2 x 6 hodin a kolejí č. 108, 110, 112 (montáž nové brány, převěšení TV, demontáž stávajících bran).

4. Výluky TV

- a) Kolej č.202 na dobu 17 dnů nepřetržitě
- b) Koleje č.102,104 jen mezi návěstidly na dobu 49 dnů

SO 18-01-01.2 :

Požadované odizolování TV kolejí č. 102, 104 mezi návěstidly Sc102-Lc102 a Lc104-Lc103 bude zajištěno vložením provizorních izolací do systémů TV na obou stranách – viz technické řešení SO. V závěru stavebního postupu budou vložené izolace demontovány a vodiče provizorně spojeny. Kompletní výměna troleje i nosného lana kolejí č. 102, 104 bude provedena ve stavebním postupu č. 16a.

- c) Koleje č.106,108,110 na dobu 9 dnů
- d) Koleje č. 54a, 54b,15t,16t,16k,17k na dobu 10 dnů
Pro požadované zajištění pracoviště pro práce podle bodu 1k) se dále vloží provizorní izolace do TV koleje č. 4 mezi výh.č. 225 a 229ab.
- e) Pro práce podle bodu 1g) budou kromě dlouhodobého vyloučení TV nutné i další napěťové výluky v tomto rozsahu :
sekce 101 (až k ÚO421), 103 na dobu 3 x 6 hodin (t.j. vypnutí celého přednádraží od km 84,2 do km 85,8), a dále sekce 106-110, 112-114, 116-122 (už podle nového rozdělení) na dobu 2 x 6 hodin (montáž nových bran, převěšení TV, demontáž stávajících bran a stožárů).

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40\text{--}50$ km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Jízdy z koleje 108 až 120 směr osobní nádraží nezabezpečně (přes obsazené kolejové obvody). Ve zbývajících poježděných částí přednádraží v činnosti stávající RZZ.

Po ukončení etapy bude definitivní návěstidlo 2S dočasně využito jako cestové Sc202

7. Jízdy vlaků

Po kolejích nedotčených výlukou, tj. na přednádraží po liché kolejové skupině a kolejích č.108 až 120. Při výluce dle bodů 3f) a 4e) jízda vlaků mezi stanicemi Štěpánov – Olomouc hl.n. v nezávislé trakci, u nákladních vlaků i odjezd směr osobní nádraží v nezávislé trakci.

8. Dopravní opatření

Při výlukách dle bodů 3f) a 4e) musí zhotovitel při montáži bran zajistit radiové nebo telefonní spojení vedoucího prací s výpravčím tak, aby byla umožněna jízda vlaků osobní dopravy v nezávislé trakci.

Stavební postup č.9

(rekonstrukce Černovířského nadjezdu v km 83,484)

1. Rozsah prací

a) Práce na konstrukci 1.9.-1.10.2013

Odstranění konstrukce vozovky, naříznutí spár mezi nosníky (ne až pod podhled).

Odstranění konstrukce vozovky v předpolí mostu, příprava montážní plochy za rubem opěr.

b) Odstranění mostního svršku 1.10. - 5.10.2013

Odstranění zábradlí, protidotykové zábrany, říms - **výluky kolejí č.201,202 včetně vypnutí TV - 4x na 3 hodiny.**

c) Doříznutí spár mezi nosníky 6.10.- 10.10.2013

Doříznutí spár mezi nosníky s vodním chlazením až pod podhled. Příprava pro demontáž nosníků autojeřábem - **výluky kolejí č. 201, 202 včetně vypnutí TV - 5x na 3 hodiny.**

d) Demontáž nosníků 15.10.- 20.10.2013

Demontáž nosníků autojeřábem nosnosti 20t na plochu terénu pod silničním svahem - **výluky kolejí č. 201, 202 včetně vypnutí TV - 5x na 3 hodiny.**

e) Převěšení TV pod mostem a z křídel mostu 20.10.- 25.10.2011

Převěšení současného TV včetně zesilovacích vodičů a opt. kabelu z brány ukotvené na křídlech do nové nižší polohy během stavby mostu, úprava výšky sestavy TV pro montáž skruže, osazení „izolace“ nosného lana a zesil. vedení včetně optického kabelu

SO 18-01-01.1

Nutná demontáž současného TV včetně vodičů na sloupech ukotvených na křídlech, převěšení TV na nově postavené brány 19N-20N a 21N-22N. Úprava zesilovacího vedení kolejí č.201 a 202(provizorní zakotvení před a za nadjezdem na nově postavené stožáry a přisvorkování k novému nosnému lanu.)

Demontáž zdvojené troleje, montáž nového nosného lana mezi novými branami 19N-20N a 21N-22N včetně dočasného snížení TV pod mostem a zabezpečení nosných lan kolejí č.201, 202 a Sp(systém SP 10) izolační ochranou(násuvná izolace). Regulace systému TV kol.201 a 202 v předmětném úseku.

Pro úpravy trakčního vedení z důvodu demolice stávajícího a průběhu výstavby nového silničního nadjezdu je nutné zajistit kolejovou a proudovou výlukou o délce 6 hodin pro kolej č. 201 a 6 hodin pro kolej č.202

f) Demolice dříku opěr mostu 20.10.- 20.11.2013

Demolice dříku opěr až po současný terén, demolice křídel včetně části základu.

g) Demolice základu u OP2 (vodárna) 21.11.- 25.11.2013

Snesení svršku kol. č. 202 v délce cca 15 m, demolice základu u OP2 včetně zapažení u líce nového základu a vyplnění výkopu výplňovým betonem – **nepřetržitá výluka koleje č. 202 na dobu 5 dní**

h) Vrácení kolejového pole u OP2 26.11.- 28.11.2013

Vrácení koleje č. 202 do současné polohy včetně žel. spodku, možné práce na bednění, vyztužení a betonáži základu OP2 - následně **nepřetržitá výluka koleje č. 202 na dobu 3 dny**

i) Demolice základu u OP1 (Černovír) 29.11.- 3.12.2013

Snesení svršku kol. č. 201 v délce cca 11 m, demolice základu u OP1 včetně zapažení u líce nového základu a vyplnění výkopu výplňovým betonem – **nepřetržitá výluka koleje č. 201 na dobu 5 dní**

Možné práce na bednění, vyztužení a betonáži stěny OP2.

j) Vrácení kolejového pole u OP1 4.12.- 6.12.2013

Vrácení koleje č.201 do současné polohy včetně žel. spodku – následně **nepřetržitá výluka koleje č. 201 na dobu 3 dny**

k) Výstavba stěn opěr OP1 a OP2. 4.12.- 19.12.2013

Bednění, vyztužení a betonáž stěny OP1 dokončení OP2, výstavba opěrných zdí u OP1 a OP2.

l) Výstavba skruže pro NK včetně bednění - **výluky kolejí č.201, 202 včetně vypnutí TV - 5x na 3 hod.**

m) Vyztužování a betonáž NK - příčle. 20.12.- 15.1.2014

Dokončení bednění, vyztužování a betonáž nosné konstrukce

o) V případě nepříznivých klimatických podmínek se betonáž přesune na pozdější termín (cca 1.3.-15.3.2012).

p) Zhotovení bednění říms 16.1.- 25.1.2014

q) Technologická přestávka 26.1.- 29.2.2014

Technologická přestávka pro práce, které nelze provádět při nízkých teplotách vzduchu.

r) Izolace NK, zhotovení říms 1.3.- 15.3.2014

Izolace povrchu NK, armování a betonáž říms. (Případně se práce zahájí betonáží příčle nosné konstrukce a budou pokračovat izolováním NK a armováním a betonáží říms).

s) Montáž zábradlí, protidotykových zábran 16.3.- 20.3.2014

t) Demontáž skruže 21.3.- 25.3.2014

Výluky kolejí č.201, 202 včetně vypnutí TV - 5x po 3 hod.

u) Dokončení vozovky na mostě a v předpolí 26.3.- 30.4.2014

Dokončení mostu a jeho zprovoznění

v) Práce na trakčním vedení, provizorní úprava

SO 18-01-01.1

Po ukončení prací na výstavbě nového nadjezdu se provedou na trakčním vedení následující práce:

Kolej č.201:

- demontáž stávajícího systému TV kol.č. 201 v celé délce
- demontáž stávajícího zesilovacího vedení kol.č. 201 od stož.č. 21N až 387(trat'směr Štěpánov)
- montáž nového systému TV kol.č. 1/1
- montáž nového zesilovacího vedení kol.č.201 od stož.19N až 387(trat' směr Štěpánov)
- regulace TV koleje č.201 v celé délce

Kolej č.202:

- demontáž stávajícího systému TV kol.č. 202 v celé délce
- demontáž stávajícího zesilovacího vedení kol.č. 202 od stož.č. 22N až 388(trat'směr Štěpánov)
- montáž nového systému TV kol.č. 201(1/1)
- montáž nového zesilovacího vedení kol.č.202 od stož.20N až 388(trat'směr Štěpánov)
- regulace TV koleje č.202 v celé délce

2. Délka stavebního postupu

8 měsíců (je započítána technologická pauza v zimním období)

3. Vyloučení koleje

- a) současné výluky obou kolejí č.201,202 v délce 3 hod mohou proběhnout pouze 1x vždy v jedné noční směně, nemohou být tedy v jedné noci opakovány
- b) pro práce dle bodu 1i) výluka koleje č.201 na 8 dní. Současně budou znemožněny jízdy po traťové koleji č.1 Štěpánov – Olomouc hl.n.
- c) pro práce dle bodu 1h) výluka koleje č.202 na 8 dní.

4. Výluky TV

- a) současné výluky obou kolejí č.201,202 v délce 3 hod mohou proběhnout pouze 1x vždy v jedné noční směně, nemohou být tedy v jedné noci opakovány
- b) pro práce dle bodu 1i) výluka koleje č.201 na 8 dní.
- c) pro práce dle bodu 1h) výluka koleje č.202 na 8 dní.

SO 18-01-01.1

Pro práce na TV je nutné zajistit následující výluky:

3x6 hodin – kolej č. 201, 1 trať

3x6 hodin- sekce 201(od ÚO 431 až po ÚO421) a 1 trať

3x6 hodin – kolej č. 202, 2 trať

3x6 hodin- sekce 202(od ÚO 432 až po ÚO422) a 2 trať

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu poježděné koleje. Pro práce dle bodu 1f) omezení rychlosti vlaků na 40 km/h (práce v těsné blízkosti 2,86m od osy koleje).

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Na přednádraží v činnosti stávající RZZ. Demontují se dotčené prvky zab., po skončení výluky se namontují zpět nové prvky definitivního zab.zařízení. Přeložka kabelů je součástí vypnutí při překládce hlavní trasy v kabelovou.

7. Jízdy vlaků

- a) Při současné výluce kolejí č.201, 202 doprava vlaků na traťovém úseku Štěpánov – Olomouc hl.n. zastavena. Zhotovitel musí zajistit radiové nebo telefonní spojení vedoucího prací s výpravčím tak, aby byla umožněna alespoň jízda vlaků osobní dopravy v nezávislé trakci.
- b) Při výluce dle bodu 3b) pojedou vlaky mezi stanicemi Štěpánov – Olomouc obousměrně jen po traťové koleji č.2, ve stanici Olomouc hl.n. obousměrně jen po koleji č.202, dále pak dvoukolejný provoz po kolejích č.101,102.
- c) Při výluce dle bodu 3c) směr Štěpánov dvoukolejný provoz ve stanici Olomouc hl.n. pojedou vlaky obousměrně jen po koleji č.201, dále pak dvoukolejný provoz po kolejích č.101,102.

8. Dopravní opatření

Výluky dle bodu 3a) na zastavení provozu v obou traťových kolejích směr Štěpánov budou povolovány výlučně v nočních hodinách.

Při výluce dle bodu 3b) bude rozhodující propustná výkonnost jednokolejného úseku mezi stanicemi Štěpánov – Olomouc hl.n., která bude 190 vlaků/24 hod. V GVD 2009/2010 je zde vedeno 203 pravidelných vlaků/24 hod. Podle statistiky ČD a.s. zde jelo v denním průměru v roce 2009 167 vlaků/24 hod a další 4 vlaky lokomotivní. S ohledem na rok realizace 2012, 2013 budou dopravní opatření, pokud budou potřeba, navrhována až podle skutečné intenzity dopravy v době skutečného konání výluky. Ve stanici Olomouc hl.n. nebudou dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků potřeba.

Stavební postup č.10

(rekonstrukce zhlaví v liché kolejové skupině u filiálky)

1. Rozsah prací

Snesení výhybek č.337, (**musí zůstat zachován styk mezi 337 a 346**),320, 318, 315, 314, 310, 308 a vložení nových výhybek č. 254X, 252X, 247X, 246X, náhrada výhybek č.308, 310 kolejovým polem

Zrušení a snesení koleje č.111b bylo provedeno již ve stavebním postupu č.0, snesení výhybek č.327,338,342ab, náhrada výhybky 344ab novou výhybkou jednoduchou č.344X s jejím napojením na zbytek koleje č.205 (v novém číslování kolej č.203a) a

koleje č.209 až 213, na druhé straně napojení do koleje č.203b, zřízení nové spojovací koleje č.203b od výhybky č.247X do výhybky č.344X nové

Zřízení zarážedla u stávající koleje č.205 v km 84,200

Zřízení pažení (ihned na začátku stavebního postupu) mezi kolejemi č.101, 102 a rekonstrukce propustku v km 84,575 pod kolejemi č.201, 101, 103b, 111b

Až na závěr stavebního postupu snesení výhybky č.346, vložení nové výhybky č.285X

Snesení postradatelných výhybek a kolejí č.207 až 213 včetně boční a čelní rampy a náhradu výhybky č.344ab kolejovým polem zajistí SDC Olomouc, dle svých možností, po ukončení stavby.

g) Práce na trakční vedení

SO 18-01-01.2 :

- po dokončení žel. svršku se v závěru stavebního postupu provede montáž nového TV koleje č. 203a, regulace TV nad novou výhybkou č. 246X a zatrolejování spojky 247X-252X

h) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.

i) Výstavba části kanalizace pod vlečkou Farmak a.s. v km 84, 590 a 84,610, výstavba části kanalizace pod bývalou výhybkou č.344ab

2. Délka stavebního postupu

45 dnů

3. Vyloučené koleje

a) Pro práce dle bodu č.1a) až 1d) koleje č.101,103,103b,105,107,109 až 129 ve zhlaví u filiálky na dobu 45 dnů

b) Pro práce dle bodu č.1e) kolej č.201 na dobu 2 dny

c) Pro zřízení pažení mezi kolejemi č.101,102 tyto koleje na 4 hod

d) Vlečka Farmak a.s. vyloučena na 21 dnů (rekonstrukce propustku v km 84,575)

4. Výluky TV

a) Pro práce dle bodu č.1a) až 1d) koleje č.103 až 109 a na dobu 45 dnů, kolej č.101 jen mezi návěstidly rovněž na 45 dní

b) Pro práce dle bodu č.1e) kolej č.201 na dobu 2 dny

c) Pro zřízení pažení koleje č.101,102 na 4 hod

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu pojížděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve zbývajících pojížděných částech přednádraží v činnosti stávající RZZ. Pro zabezpečené jízdy od 201 na 102 až 120 v první části etapy musí zůstat v činnosti styk mezi výhybkami 337 a 346. Výhybky 341 a 326 upraveny na samostatné, dohledy v činnosti. Poslední asi dva dny jízdy na PN bez zamykání.

7. Jízdy vlaků

a) Při výlucích dle bodu 3a) po kolejích č.201,202 na přednádraží po sudé kolejové skupině kolejí č.102 až 120

b) Při výlucích dle bodu 3b) po koleji č.202 na přednádraží po sudé kolejové skupině kolejí č.102 až 120

c) Vlečka Farmak a.s. bude obsluhována přes štěpánovské zhlaví po koleji č.209

d) Při výlucích dle bodu 3c) po kolejích č.104 až 120

8. Dopravní opatření

Nejsou potřeba

Stavební postup č.11

(rekonstrukce zhlaví v sudé kolejové skupině u filiálky)

Práce i výluky výrazně ovlivňuje rekonstrukce propustku v km 84,575 pod zhlavím kolejí č.102 až 122. Po prověření několika variant je navrženo dočasné snesení výhybky č.325 a její vložení zpět po urychleném provedení části propustku pod touto výhybkou, což umožní co nejdříve zprovoznit a používat koleje č.112 až 122 pro jízdy vlaků směr Štěpánov při současné výluce kolejí č.102 až 110 na zhlaví u filiálky. V rámci stavebního postupu přednostně zprovoznit dopravní cestu z koleje č.202 (vložení výhybek č.282X, 281X, 267X, 260X, 259X) do svazku kolejí č.112 až 122 a výhybky č.262X pro jízdy do liché kolejové skupiny.

1. Rozsah prací

- a) Snesení výhybek č.341, 340, 336, 326 a vložení nových výhybek č.262X, 281X, 282X a zprovoznění kolejových spojek výhybek č.285X/282X a 262X/254X a koleje mezi výhybkami č.282X a 262X
- b) Snesení výhybek č.328, 335, 339, 324ab a dočasné snesení výhybky č.325 s urychlenou rekonstrukcí propustku pod touto výhybkou, vložení nových výhybek č.259X, 260X, 267X a zpětné vložení výhybky č.325. Zprovoznění kolejí č. 112 až 122 pro jízdy vlaků směr Štěpánov.
- c) Rekonstrukce části koleje č.104b v nové poloze mezi výhybkami č.339-420 včetně přejezdu, směrová a výšková úprava části koleje č.104a
- d) Rekonstrukce propustku v km 84,575 pod kolejemi č.102, 104 a mezi kolejemi č.148, 150
- e) Po ukončení prací na propustku v km 84,575 vyjmutí pažení mezi kolejemi č.102,101
- f) Zprovoznění koleje č.102, položení výhybky č.256X a zprovoznění koleje č.104
- g) Práce na trakční vedení

SO 18-01-01.2 :

- v úvodu stavebního postupu je potřebné po snesení stávajících kolejí vybudovat základy stožárů, které nebylo možné zabetonovat v předstihu ve stavebním postupu 0 – celkem 2 ks (136AN, 138N) v oblasti zhlaví Filiálka
 - po vyztužení betonu se provede montáž stožárů č. 136AN, 138N a montáž brány 137N-138N
 - převěšení TV na nové podpěry, demontáž stávajících bran 347-348, 349-350, 351-352, demontáž stožárů č. 348, 348A, 350, 352 (uvolnění prostoru pro kolejové úpravy)
 - pro splnění požadavku na vyloučení TV v bodě 4b) vložení provizorních izolací do TV kolejí č. 104 – 122
 - v závěru stavebního postupu zrušení provizorních izolací v TV kolejí č. 104 - 122
 - po dokončení žel.svršku definitivní úpravy TV na nových výhybkách č. 256X, 258X, 259X, 261X, zatrolejování nových spojek 254X-262X, 267X-281X a 282X-285X.
- h) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.

2. Délka stavebního postupu

45 dní

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu č.1a) část koleje č.102, 202 mezi návěstidly Sc202, Lc102 na dobu 7 dnů nepřetržitě
- b) Pro práce dle bodu č.1b) kolej č.104a a v jejím pokračování část koleje č.104 až po návěstidlo Lc104 a koleje č.104 až 122 na zhlaví u filiálky na dobu 16 dnů nepřetržitě
- c) Pro práce dle bodu č.1c) koleje č.104b na dobu 4 dny
- d) Pro práce dle bodu č.1d),1f) koleje č.102, 104,106,108,110, na zhlaví u filiálky po celou dobu stav.postupu, koleje č.148, 150 na 14 dnů na zhlaví u svážného pahrbku
- e) Pro práce dle bodu č.1e) koleje č.101,102 na dobu 4 hod

4. Výluky TV

- a) Při výluce dle bodu č.3a) koleje č.102, 202 na dobu 7 dní
- b) Při výluce dle bodu č.3b) kolej č.104a a v jejím pokračování část koleje č.104 až po návěstidlo Lc104 a koleje č.104 až 122 na zhlaví u filiálky na dobu 16 dní **zajistí projektant TV tak, aby se na koleje mohlo vjíždět v el. trakci od osobního nádraží**
Oddělení TV je zajištěno vložení provizorních izolací do TV kolejí č. 102, 104 (viz stavební postup č. 8), TV kolejí č. 106-110, 112-114 a 116-122 je děleno trvale vloženými úsekovými děliči č. 53 a 54, umístěnými na konci nových výhybek č. 256 a 258. V případě, že by činnost na žel. svršku zasáhla za tyto děliče, bude příslušná dotčená sekce TV krátkodobě vypnuta.
- c) Pro práce dle bodu č.1d),1f) koleje č.102, 104,106,108,110,112,114 na zhlaví u filiálky na dobu 42 dnů
Stejná opatření jako v bodě 4b).
- e) Pro práce dle bodu č.1e) koleje č.101,102 na dobu 4 hod
Pro práce podle bodu 1g) bude kromě dlouhodobého vyloučení TV sudých kolejí nutná i výluka TV sekcí 101, 103 (t.j. vypnutí celého přednádraží od km 84,2 do km 85,8) na dobu 1 x 6 hodin + 2 x 4 hodiny (montáž nové brány, převěšení TV, demontáž stávajících bran, zatrolejování nových spojek 254X-262X a 282X-285X).

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu pojížděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Nebude-li po zprovoznění spojek 262X/254X v plusové větvi výhybky 262X v činnosti izolovaný styk (výstavba propustku), jízdy přes tuto spojku do odbočky na PN (případně řešit provizorním stykem). Ve zbývajících pojížděných částech přednádraží v činnosti stávající RZZ. Výhybky 285X, 254X, 335 s 324a upraveny jako samostatné, dohledy v činnosti. Během postupu operativně jízdy na PN bez zamykání.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a),3b),3c) pojedou vlaky do posunu na koleje č.104 až 122 dočasně kusé. Vytahování souprav na svážný pahrbek bude z vjezdové skupiny kolejí znemožněno. Soupravy budou přestavovány z vjezdové do směrové skupiny přes zhlaví u Pavlovického podjezdu a ze směrové skupiny vytahovány na svážný pahrbek. Tranzitní vlaky pojedou na přednádraží jen po liché kolejové skupině.
- b) Při výluce dle bodu 3b),3c),3d) pojedou tranzitní vlaky po kolejích č.201,202 na přednádraží jen po liché kolejové skupině. Nákladní vlaky do posunu jako v bodě 7a)
- c) Při výluce dle bodu 3d) pojedou vlaky do posunu na koleje č.112 až 122. Koleje č.104 až 110 budou dočasně kusé. Jízdy vlaků na ně jako v bodě 7a). Jízda tranzitních vlaků jako v bodě 7b)
- d) Při výluce dle bodu 4f) pojedou vlaky mezi stanicemi Štěpánov – Olomouc hl.n. v nezávislé trakci.

8. Dopravní opatření

V GVD 2010 jede na pravém přednádraží 22 vlaků do posunu za 24 hod. Z toho je 11 vlaků tranzitních se zpracováním, které pojedou na koleje č.103,105,107,109 a výměna vozů proběhne na zhlaví u Pavlovického podjezdu. Na těchto kolejích bude odbaven i jeden pár Mn vlaků směr Mladeč. Zbývajících končících a výchozích vlaků jedou směr osobní nádraží. Sedm končících vlaků pojedou na koleje č.104 až 122 dočasně kusé. Vytahování souprav na svážný pahrbek bude z vjezdové skupiny kolejí znemožněno. Soupravy budou přestavovány z vjezdové do směrové skupiny přes zhlaví u Pavlovického podjezdu a ze směrové skupiny vytahovány na svážný pahrbek.

Stavební postup č.12

(zrušení štěpánovského zhlaví v koleji č.201)

1. Rozsah prací

- Snesení výhybek č.362, 361, 360 a rekonstrukce zbývajících částí koleje č.1 až po začátek stavby, včetně TV a montáž nového trakčního vedení v koleji č.201
- Snesení koleje č.203b, zbytku koleje č.207, výhybek č.359ab, 358, 357, 355 a opatření kolejí č.209, 211 kolejnicovými nebo pražcovými zarážedly
- Práce na trakčním vedení

SO 18-01-01.1

Po ukončení prací na rekonstrukci zbytku koleje č.201 (nepřetržitá výluka) od stávající výhybky č.361 až po elektrické dělení směr Štěpánov se na trakčním vedení provedou následující práce:

- demontáž systému TV kolejových spojek SP9 a SP10 v celé délce
- demontáž stávající brány 381-382 včetně stožárů
- demontáž stávajícího elektrického dělení (napájecí převěs) na stávajícím stožáru 387,388, úprava připojení zesilovacího vedení
- na novém systému TV č. 1/ 1 koleje č. 201 se provede směrová a výšková regulace systému TV od stožáru TV č. 17N až po stožár 387(trat' směr Štěpánov).

Předpokládaná doba úpravy TV- 6-10 hodin

- Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, úpravy vnitřní části RZZ.
- Snesení výhybky č.359ab a výstavba kanalizace

2. Délka stavebního postupu

7 dnů

3. Vyloučené koleje

- Kolej č.201 na dobu 7 dnů
- Traťová kolej č.1 Olomouc hl.n. – Štěpánov na dobu 7 dnů
- Koleje č.203b, č.207 trvale zrušeny

4. Výluky TV

- Kolej č.201 na dobu 7 dnů
- Traťová kolej č.1 Olomouc hl.n. – Štěpánov na dobu 7 dnů

Pro demontážní práce a regulaci TV v oblasti stáv.výh.č.363,356 a napájecího převěsu zajistit rovněž nad rámec dlouhodobé výluky koleje č.201 kolejovou i proudovou výluku koleje č.201a 202 současně v délce trvání 4 hodin!

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 50 \text{ km/hod.}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve zbývajících pojížděných částí přednádraží v činnosti stávající RZZ. Výhybky 363 a 356 upraveny na samostatné, dohledy v činnosti. Po ukončení etapy zůstanou nadále v činnosti návěstidla 1S a L201, zhášecí kolejový obvod a jeden výhybkový obvod (bez výhybek) – nutnost provizorního styku v definitivním kolejišti. V činnosti zůstane původní ABE včetně Se 323.

7. Jízdy vlaků

Při výluce dle bodu 3a), 3b) obousměrně po koleji č.202 a traťové koleji č.2 Štěpánov – Olomouc hl.n. Při současné výluce kolejí č.201,202 nutno umožnit průjezd vlaků osobní dopravy v nezávislé trakci.

8. Dopravní opatření

Pro jízdy vlaků směr Štěpánov bude rozhodující propustná výkonnost jednokolejného úseku mezi stanicemi Štěpánov – Olomouc hl.n., která bude 180 vlaků/24 hod. V GVD 2009/2010 je zde vedeno 203 pravidelných vlaků/24 hod. Podle statistiky ČD a.s. zde jelo v denním průměru v roce 2009 167 vlaků/24 hod a další 4 vlaky lokomotivní. S ohledem na

roku realizace 2014 budou dopravní opatření, pokud budou potřeba, navrhována až podle skutečné intenzity dopravy v době skutečného konání výluky.

Stavební postup č.12a

(zrušení štěpánovského zhlaví v koleji č.202)

1. Rozsah prací

- a) Snesení výhybek č.356, 363 a rekonstrukce zbývajících částí koleje č.2 až po začátek stavby, včetně TV a montáž nového trakčního vedení v koleji č.202
- b) Práce na trakčním vedení

SO 18-01-01.1

Po ukončení prací na rekonstrukci zbytku koleje č.202 (nepřetržitá výluka) od stávající výhybky č.356 až po elektrické dělení směr Štěpánov se na trakčním vedení provedou následující práce:

- demontáž stávajícího elektrického dělení na stávajícím stožáru 388, úprava připojení zesilovacího vedení
 - na novém systému TV č. 2/ 1 koleje č. 202 se provede směrová a výšková regulace systému TV od stožáru TV č. 16N až po stožár 388(trat' směr Štěpánov).
- Předpokládaná doba úpravy TV- 6 hodin
- c) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, úpravy vnitřní části RZZ.
 - d) Dokončení kanalizace v místě výhybky č.359ab, napojení odvodnění nových částí kolejí č.201, 202
 - e) Zrušení návěstní lávky v km 83,637 návěstidel L201, L202

2. Délka stavebního postupu

7 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Kolej č.202 na dobu 7 dnů
- b) Traťová kolej č.2 Olomouc hl.n. – Štěpánov na dobu 7 dnů
- c) Současná krátkodobá výluka koleje č.201 na 1 hod, práce dle bodu 1e)

4. Výluky TV

- a) Kolej č.202 na dobu 7 dnů
- b) Traťová kolej č.2 Olomouc hl.n. – Štěpánov na dobu 7 dnů
- c) Současná krátkodobá výluka koleje č.201 na 1 hod, práce dle bodu 1e)

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 50 \text{ km/hod.}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve zbývajících pojížděných částí přednádraží v činnosti stávající RZZ. Po ukončení etapy zůstanou nadále v činnosti návěstidla 2S a L202, zhášecí kolejový obvod a jeden výhybkový obvod (bez výhybek) – nutnost provizorního styku v definitivním kolejišti. V činnosti zůstane původní ABE včetně Se 324.

7. Jízdy vlaků

Při výluce dle bodu 3a), 3b) obousměrně po koleji č.201 a traťové koleji č.1 Štěpánov – Olomouc hl.n.

Při výluce dle bodu 3c) doprava vlaků zastavena.

8. Dopravní opatření

Pro jízdy vlaků směr Štěpánov bude rozhodující propustná výkonnost jednokolejného úseku mezi stanicemi Štěpánov – Olomouc hl.n., která bude 180 vlaků/24 hod. V GVD 2009/2010 je zde vedeno 203 pravidelných vlaků/24 hod. Podle statistiky ČD a.s. zde je v denním průměru v roce 2009 167 vlaků/24 hod a další 4 vlaky lokomotivní. S ohledem na

rok realizace 2015 budou dopravní opatření, pokud budou potřeba, navrhována až podle skutečné intenzity dopravy v době skutečného konání výluky.

Výluky dle bodu 3c) organizovat podle vlakové situace s co nejmenším dopadem na osobní dopravu.

Stavební postup č.13

(rekonstrukce Pavlovického podjezdu pod kolejí č.7t)

1. Rozsah prací

- a) Snesení části koleje č.7t v místě Pavlovického podjezdu
- b) Rekonstrukce Pavlovického podjezdu pod kolejemi 7t
- c) Práce na trakční vedení - nebudou
- d) Práce na zabezpečovacím zařízení – nebudou
- e) Zprovoznění koleje č.7t pro jízdy přes Pavlovický podjezd

2. Délka stavebního postupu

49 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu 1a) kolej 1t v prostoru podjezdu na dobu 49 dnů
- b) Kolej č.7t v prostoru podjezdu na dobu 49 dnů

4. Výluky TV

- a) Pro práce dle bodu 1a) kolej 1t v prostoru podjezdu na dobu 49 dnů

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod.}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Nemá vliv na zab. zař.

7. Jízdy vlaků

Bez omezení.

8. Dopravní opatření

Nejsou potřeba

Stavební postup č.14

(Rekonstrukce Pavlovického podjezdu pod kolejemi č.1t, 54a, 52a)

1. Rozsah prací

- a) Snesení výhybky č.620 v koleji č.1t
- b) Snesení části kolejí č.1t,54a, 52a v místě podjezdu bez zásahu do výhybek
Rekonstrukce Pavlovického podjezdu pod kolejemi č.1t,54a, 52a
Vložení nové výhybky č.620 do koleje č.1t
Snesení části koleje č.54 od návěstidla Lc54 do km 86,200 (zde ukončení provizorním zarážedlem), dále snesení části koleje č.56 od konce výhybky č.204 do km 86,000, zde ukončení provizorním zarážedlem, vše za účelem uvolnění staveniště pro výstavbu nových stožárů TV

- f) Práce na trakční vedení

SO 18-01-01.2 :

Práce budou probíhat souběžně pracemi na TV, obsaženými v SO 18-01-01.3.

- v úvodu stavebního postupu je potřebné po snesení části stávající koleje č. 56 vybudovat základy stožárů, které nebylo možné zabetonovat v předstihu ve stavebním postupu 0 – celkem 2 ks (č. 76CN, 78N). Zároveň je nutné zabetonovat základy stožárů v místě snesené stávající koleje č. 54 (SO 18-01-01.3).

- na začátku stavebního postupu dále vložení izolací do TV kolejí č. 1t, 54a, 52a – viz požadavek dle bodu 4a)
- po vyztužení betonu se provede montáž stožárů č. 76CN, 78N a montáž bran 76CN-76DN, 78N-78AN včetně jednostranných krakorců nad kolejí č. 3t
- převěšení a překotvení TV na nové podpěry v nejnutnějším rozsahu, navazující úpravy TV jsou součástí stavebních postupů č. 15, 16.
- v závěru stavebního postupu zrušení izolací v TV kolejí č. 1t, 54a, 52a
- g) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.
- h) Zprovoznění podjezdu a kolejí č.1t, 54a, 52a v místě podjezdu
- i) Další práce na TV
V tomto stavebním postupu se postaví stožáry se základem č. 72N, 74N a 76N. Výstavba břevna se provede u stožárů č.72N – 72AN, 73N - 74N – 74AN a 75N - 76N – 76AN.
Stávající systém č.56 se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 126 na stožár č.76CN (tabulka č.3).
Stávající systém č.54 se u stožáru č. 72N stříhne a provizorně pomocí nového kotvení na stožár zakotví. (tabulka č.3).
Druhý střížený stávající systém č. 54 se zakotví na stožár č.76N. Realizace je obsažena v SO 18-01-01.2 (viz sjízdnost postupy výstavby trakčního vedení).
Stávající pevné body systému č. 56 a 54 se z demontují.
Požadované výluky
8 x 6h – realizace základů
1 x 2h – osazení stožárů
1 x 3h – (56), (58), (1t), (2t) a (3t) (montáž bran)
2 x 3h – (56), (58) a (1t) (montáž bran)
2 x 3h – (53), (51) a (52) (montáž bran)
1 x 4h – (56) a (58) (zakotvení stávajícího systému na nové podpěry TV)
1 x 4h – (54) (zakotvení stávajícího systému na nové podpěry TV)

2. Délka stavebního postupu

63 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Koleje č.1t,54a, 52a v místě podjezdu po celou dobu stavebního postupu
- b) Kolej č.54,56 na dobu 4 dnů
- c) Pro práce podle bodu 1f) budou kromě dlouhodobého vyloučení kolejí č. 1t, 54a, 52a v místě podjezdu nutné i výluky kolejí č. 58, 1t, 2t v místě výhybek č. 609 a 202 na dobu 1 x 6 hodin (montáž nových bran a krakorců, částečné převěšení TV).

4. Výluky TV

- a) Koleje č.1t, 54a, 52a **jen** v místě podjezdu po celou dobu stavebního postupu
Provede se vložení provizorních izolací v úvodu stavebního postupu, na závěr zrušení izolací a uvedení do původního stavu.
- b) Koleje č.54,56,58 na dobu 4 dnů
- c) Pro práce podle bodu 1f) budou kromě dlouhodobého vyloučení TV kolejí č. 1t, 54a, 52a v místě podjezdu nutné i další napěťové výluky v tomto rozsahu :
sekce 58, 1t, 3t na dobu 1 x 6 hodin a dále vypnutí TV celého vnitřního nádraží, t.j. km cca 85,8 – 86,5 (montáž nových bran a krakorců, částečné převěšení TV) v rozsahu podle potřeb SO 18-01-01.3.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst V = 40-50 km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve zbývajících pojižděných částech zhlaví v činnosti stávající RZZ.

7. Jízdy vlaků

V prostoru Pavlovického podjezdu po kolejích č.51, 53, jinak bez omezení.

8. Dopravní opatření

Výluky kolejí č.54a, 52a ztíží sestavu nákladních vlaků, které by musely být posunovány do kolejí č.51, 53 intenzivně pojižděných vlakovou dopravou a proto bude nutno tyto práce provádět přes svážný pahrbek.

Stavební postup č.15

(rekonstrukce Pavlovického podjezdu pod kolejemi č.51,53 a rekonstrukce návazného zhlaví kolejí č.101 až č.109)

1. Rozsah prací

- a) Snesení výhybek č.221,215 v koleji č.53 a snesení výhybek č.213,214, 222, 208 v koleji č.51 pro uvolnění staveniště. Snesení Se210,Se211
- b) Rekonstrukce Pavlovického podjezdu pod kolejemi č.51,53
- c) Rekonstrukce zhlaví u Pavlovického podjezdu kolejí č.101 až č.109 a č.51 až č.65
- d) Snesení výhybek č.223, 224, 226, 228, 230, 235, 232, 238, 239, 240, 255, zrušení koleje č.53b, 53a a ukončení kolejí č.125 a č.127 zarážedly na straně Pavlovického podjezdu (vyhybky č.243, 245, 249, 252 sneseny ve stavebním postupu č.0)
- e) Snesení výhybek č.203, 210, 212, 211
- f) Vložení nových výhybek č.218X, 211X, 214X, 209X, 206X, 205X, 201X, 128X, 127X, 124X, 118X, 126X, 129X, 130X, zkrácení koleje č.55 a její nové zapojení výhybkou č.117X do koleje č.53 a provedení potřebných propojení starých a nových stavů
- g) dokončení koleje č.101 ze stavebního postupu č.7 od km 82,370 po výhybku č.222
- h) Práce na trakční vedení

Stávající systém č.1₁ se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stožáru č. 89AN na stožár č.81N (tabulka č.4). Realizace stožárů č. 89AN a 81N je obsažena v SO 18-01-01.2.

Stávající systém č.53 se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stožáru č. 91N na stožár č.79N (tabulka č.4). Realizace stožárů č. 91N a 79N je obsažena v SO 18-01-01.2.

Provizorní pevný bod stávajícího systému č.53 se zrealizuje se středem na stožáru č. 65N (definitivní kotvení na st.č.63N a 65AN).

Požadované výluky

2 x 4h – (51) a (53) (zakotvení stávajícího systému na nové podpěry TV + provizorní pevný bod stávajícího systému č.53)

SO 18-01-01.2 :

Práce budou probíhat souběžně pracemi na TV, obsaženými v SO 18-01-01.3.

- v úvodu stavebního postupu je potřebné po snesení částí stávajících kolejí vybudovat základy stožárů, které nebylo možné zabetonovat v předstihu ve stavebním postupu 0 – celkem 9ks (č. 77N, 79N, 81N, 91AN, 93AN, 93CN, 95N, 97N, 99N).

- po vyzrání betonu se provede montáž nových stožárů č. 77N, 79N, 81N, 91AN, 93AN, 93CN, 95N, 97N, 99N a montáž bran 77N-78N, 79N-80N, 81N-82N, 95BN-95AN, 97AN-97N

- převěšení a překotvení TV na nové podpěry

- demontáž stávajících bran 119-120, 311B-312, 313-313E-314, převěsu 121-122 a provizorních bran P1-91N, P2-93N, P3-95N, 99N-100N, demontáž stávajících stožárů č. 119, 121, 311B, 313E (uvolnění prostoru pro kolejové úpravy), 123A, 312, 314 a provizorních stožárů č. P1, P2, P3.

- v závěru stavebního postupu regulace dotčeného TV

- i) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.
- j) Zprovoznění podjezdu a kolejí č.53, 51 v místě podjezdu
- k) Výstavba kabelovodu mezi šachtami Š45 a Š47

2. Délka stavebního postupu

70 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Koleje č.101 až 109 na zhlaví u Pavlovického podjezdu po celou dobu stavebního postupu
- b) Koleje č. 53, 51 od Pavlovického podjezdu do km 86,0 po celou dobu stavebního postupu
- c) Koleje č. 55 až 65 znepřístupněny na zhlaví u Pavlovického podjezdu po celou dobu stavebního postupu
- d) Pro práce podle bodu 1h) budou kromě dlouhodobého vyloučení kolejí č. 101-109, 53-51 a 55-65 nutné i výluky koleje č. 52 (od výh.č. 209ab do km cca 86,0) na dobu 1 x 4 hodiny a kolej č. 106 v úseku mezi výhybkami č. 229ab a 226X (demontáž stávajících bran) na dobu 1 x 4 hodiny.

4. Výluky TV

- a) Koleje č.101 až 127 po celou dobu stavebního postupu (TV kolejí č. 111-129 sneseno ve stavebním postupu 0)
- b) Koleje č. 53, 51 od Pavlovického podjezdu do km 86,0 po celou dobu stavebního postupu
- c) Pro práce podle bodu 1h) budou kromě dlouhodobého vyloučení TV kolejí č. 101-109 a 53, 51 nutné i další napěťové výluky v tomto rozsahu :
sekce 102, 104, 106-110, 112-114, 116-122 (podle nového rozdělení sekcí), t.j. vypnutí TV celého přednádraží od km cca 84,2 – 85,8 na dobu 2 x 4 hodiny (demontáž stávajících bran).

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu pojižděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve zbývajících pojižděných částech zhlaví v činnosti stávající RZZ. Výhybky 209a a 227b upraveny na samostatné, dohledy v činnosti. Poslední 2 dny jízdy v pojižděných částech kolejiště na PN bez zamykání.

7. Jízdy vlaků

Na přednádraží a vnitřním nádraží je po sudé kolejové skupině.

8. Dopravní opatření

Ve vlakové dopravě nejsou potřeba. Kusé koleje č.57,59,63,65 mimo provoz. Ložné manipulace znemožněny. Náhradní bude obvod Olomouc-Bělidla

Stavební postup č.16

(rekonstrukce návazného zhlaví u Pavlovického podjezdu v sudé kolejové skupině kolejí č.102 až č.110 a č.52 až č.58)

1. Rozsah prací

- a) Snesení výhybek č.227, 229, 209, 205
- b) Přednostní položení nových výhybek č.202X, 204X, 207X, 208X s napojením na stávající výhybku č.231 a zprovoznění pro jízdy vlaků
- c) Rekonstrukce kolejí č.52a a č.54a mezi novými výhybkami, položení nových výhybek č.120X, 121X, 123X, nové napojení koleje č.56 a snesení výhybky č.204 s náhradou

kolejovým polem a snesení části koleje č.56 mezi jejím novým napojením a výhybkou č.204. Vložení výhybky č.116X a její napojení na výhybku č.123X a 120X.

d) Práce na trakční vedení

Mezi stožáry č. 78N a 76CN se stávající systém č.58 naspojuje (sjízdna spojka) novou trolejí a nosným lanem, které se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 122A na stožár č.84AN (tabulka č.6).

Sjízdna systému č.58 se v místech kolejových úprav převěsí na nové podpěry TV (definitivní závěsy).

Stávající systém č.2₁ se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stožáru č.92BN na stožár č.82N (tabulka č.6).

Realizace stožárů č. 84AN je obsažena v SO 18-01-01.2.

Úprava stávajícího systému č. 1t je obsažena v objektu SO 18-01-01.2.

Požadované výluky

2 x 6h – (56), (58), (52) a (54) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

SO 18-01-01.2 :

Práce budou probíhat souběžně pracemi na TV, obsaženými v SO 18-01-01.3.

- v úvodu stavebního postupu se provede převěšení TV nad kolejemi č. 52a a 54a včetně nesjízdných sestav na nové brány a dále demontáž stávajícího TV nad rušenými spojkami.

- demontáž stávajících převěsů 123-124, 125-126, 301-302 a bran 120-120A, demontáž stávajících stožárů č. 120, 122, 122A (uvolnění prostoru pro kolejové úpravy).

- demontáž stávajícího stožáru č. 118A, ošetření stávajících svorníků, montáž nového stožáru č. 76BN, nové zakotvení systému TV 3t/2.

- po dokončení žel. svršku montáž TV v dotčené části do definitivní polohy, zatrolejování spojek 609-202(nově 119)-123X, 121X-127X, 128X-202X

- v závěru stavebního postupu regulace dotčeného TV

e) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.

f) Zprovoznění celého zhlaví u Pavlovického podjezdu v sudé kolejové skupině kolejí č.102 až č.110 včetně kolejové spojky výhybek č.127X, 121X

2. Délka stavebního postupu

22 dnů

3. Vyloučené koleje

a) Pro práce dle bodů 1a),1b) koleje č.102 až 120 a 52 až 58 na zhlaví u Pavlovického podjezdu na dobu 10 dnů

b) Pro práce dle bodů 1c) koleje č. 52a, 54a, 52 až 58 na zhlaví u Pavlovického podjezdu na dobu 8 dnů

c) Koleje č.52 až 58 vyloučeny po celou dobu stavebního postupu.

d) Pro práce podle bodu 1d) budou kromě dlouhodobého vyloučení kolejí č. 102-120 a 52-58 nutné i výluky koleje č. 1t, 3t (ze strany od přednádraží) na dobu 2 x 6 hodin a koleje č. 101, 103 v úseku cca od km 85,7 do km 86,0 (zatrolejování spojek) na dobu 2 x 4 hodiny.

4. Výluky TV

a) Koleje č. 102,104, 54b, 106 až 110 a č.52 až 58 na zhlaví u Pavlovického podjezdu po celou dobu stavebního postupu

b) Pro práce podle bodu 1d) budou kromě dlouhodobého vyloučení TV kolejí č. 102, 104, 54b, 106-110 a 52-58 nutné i další napěťové výluky v tomto rozsahu :
sekce 1t, 3t (ze strany od přednádraží) na dobu 2 x 6 hodin a sekce 101, 103, t.j. vypnutí TV celého přednádraží od km cca 84,2 – 85,8 na dobu 2 x 4 hodiny (zatrolejování spojek).

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40\text{--}50$ km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve zbývajících poježděných částech zhlaví v činnosti stávající RZZ. Výhybky 128X a 127X upraveny na samostatné, dohledy v činnosti. Poslední 2 dny jízdy v poježděné části kolejiště na PN bez zamykání.

7. Jízdy vlaků

Na přednádraží a vnitřním nádraží jen po liché kolejové skupině.

8. Dopravní opatření

Výluka zcela vyřadí z provozu pravé přednádraží na straně od Pavlovického podjezdu. Vlaků nákladních do posunu pojedou na koleje č. 103, 105, 107, 109 a odtud budou po částech přestavovány na koleje č. 104–120. Obdobně bude postupováno i u výchozích vlaků směr osobní nádraží. Další možnost je jízda na koleji č. 201 a stažení vlaku posunující lokomotivou na koleje č. 104 až 122 nebo je zasunutí posunem vlakovou lokomotivou na tyto koleje. Nejsou vyloučena vlakovatvorná opatření, která odkloní většinu vozů do posunu pro odbočné tratě přes Šumperk, Krnov, Prostějov. Podrobnosti budou řešeny v ROV.

Stavební postup č.16a

Definitivní úpravy TV na přednádraží

1. Rozsah prací

Definitivní úpravy TV spočívají ve výměně troleje a nosného lana a provedení závěrečné směrové a výškové regulace troleje. Toto se týká TV hlavních kolejí č. 101, 102 (definitivní značení 201, 202), TV předjízdnic kolejí č. 103, 104 (definitivní značení 203, 204) a TV koleje č. 1t.

Práce budou prováděny v denních krátkodobých výlukách s tím, že TV příslušné koleje nebude možné po každé výluce uvést do provozu (trvalá výluka TV na dobu 2 – 3 dny - potřeba nezávislé trakce).

Trakční vedení všech ostatních kolejí na přednádraží je definitivně dokončeno a vyregulováno v předchozích stavebních postupech.

2. Délka stavebního postupu

83 dnů (včetně technologické přestávky zimního období)

3. Vyloučené koleje

- a) Kolej č. 101 (km cca 84,0 – 86,2) – 8 x 6 hodin
- b) Kolej č. 102 (km cca 84,0 – 86,2) – 8 x 6 hodin
- c) Kolej č. 103 (km cca 84,5 – 86,1) – 5 x 6 hodin
- d) Kolej č. 104, 104a (km cca 84,0 – 86,0) – 6 x 6 hodin
- e) Kolej č. 1t, 15t – 3 x 6 hodin

4. Výluky TV

- a) Sekce 101 (201) – km 83,3 (ÚO431 stávající) – 86,0 (ÚO 411 nový) – 8 x 6 hodin
+ sekce 51 (101) – km 86,0 (ÚO 411 nový) – 86,5 (ÚO 411 stávající) – 3 x 2 hodiny
- b) Sekce 102 (202) – km 83,3 (ÚO432 stávající) – 86,0 (ÚO 412 nový) – 8 x 6 hodin
+ sekce 52 (102) – km 86,0 (ÚO 412 nový) – 86,5 (ÚO 412 stávající) – 3 x 2 hodiny
- c) Sekce 103 (nově 203, 203a) – 5 x 6 hodin
- d) Sekce 104, 104a (nově 204, 204a) – 6 x 6 hodin
- e) Sekce 1t, 15t – 3 x 6 hodin
+ sekce 56,58 (nově 104,106) – 3 x 2 hodiny

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40\text{--}50$ km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti stávající RZZ.

7. Jízdy vlaků

Po kolejích nedotčených výlukou.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba.

Stavební postup č.17

(rekonstrukce části grygovského zhlaví v sudé kolejové skupině bez zásahu do hlavních kolejí směr Grygov a kolejí u stávajících nástupišť)

Je nutné postavit stožáry TV, které jsou v kolizi s doposud provozovanými kolejemi č.12,16,18 na grygovské straně.

Měsíc před začátkem postupu č. 17 se realizují stožáry se základem č. 36CN, 36AN, 34AN, 32BN, 32N, 30AN, N2, N4, 30N, 34BN, 34EN.

Výstavba bran č. 36CN – 36BN, 36AN – 36N + výložník, 32BN výložník, 31N – 32N, 29N – 30N.

V začátku postupu realizovat základ včetně stožáru č. 36AN. Při výstavbě základu použít rychlotvrdnoucí směsi. Je nutné zajistit schopnost základu v čtrnácti dnech po betonování zatížení navrhnuté v tomto postupu.

Stávající systém č.16 se provizorně pomocí provizorního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č.12 na stožár č.36AN (tabulka č.8). Zbývá část stávajícího systému č.16 se ke stávajícímu stožáru č. 12 z demontuje. Mezi brány č. 38AN – 38N a 40AN – 40BN vložit do troleje a nosného lana izolátory (na úrovni provizorního zarážedla). Mezi stávající bránu č. 17 - 18 a stožár č. 16A vložit do troleje a nosného lana izolátory. Úsek mezi izolátory uzemnit na stožár.

Stávající systém č.12 se provizorně pomocí provizorního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č.16 na stožár č.34DN (tabulka č.8). Zbývá část stávajícího systému č.12 se ke stávajícímu stožáru č. 16 z demontuje.

Stávající systém č. 14 se od stožáru č. 34DN ke stávajícímu stožáru č. 12 z demontuje.

Měsíc před začátkem stavebního postupu č.17 budou již vyloučeny následující koleje

pro výstavbu výše jmenovaných stožárů (nová kilometráž)

č. 18 - km 87,020 - do začátku stávající výhybky č. 39

č. 16 - km 87,040 - do začátku stávající výhybky č. 33

č. 12 - km 87,100 - do začátku stávající výhybky č. 30

Výluky měsíc před začátkem postupu č. 17 :

5 x 6h – realizace základů

1 x 6h – osazení stožárů

1 x 3h – (12), (14), (16), (10), (8) a (6) (montáž bran)

1 x 3h – (12), (14) a (16) (montáž bran)

1 x 3h – (4) (montáž bran)

2 x 3h – (4), (1), (2) a (3) (montáž bran)

2 x 3h – (12) a (16) (provizorní zakotvení stávajícího systému na podpěry TV)

Realizace kolejí č. 10, 12 a spojka mezi novými výhybkami č. 39 a 45 bude částečně probíhat pod vodiči (trolej a nosné lano) trakčního vedení bez napětí.

1. Rozsah prací

- Snesení koleje č.18 od km 205,750 po Se34 před námezník výhybky č.39, snesení koleje č.16 od km 205,750 po námezník výhybky č.33, snesení koleje č.12 od km 205,7 po námezník výhybky č.30 včetně snesení výhybky č.32. Opatření kolejí č.12,16,18

v místě snášení provizorními zarážedly. **Nutno provést měsíc před zahájením stavebního postupu č.17.**

- b) Položení nových částí kolejí č.18,16,12 a výhybek č.45X, 39X, 38X, 36X, 32X se vzájemným spojením.
- c) Práce dle bodů 1a), 1b) proběhnou bez zásahu a narušení provozu na mateční koleji tvořené výhybkami č.30 až 46
- d) Snesení koleje č.18a od km 205,060 včetně výhybky č.12 až po výhybku č.36ab (mimo), snesení svážného pahrbku a **přednostní** vybudování nového stožáru TV č.26N, přičemž stávající stožáry TV nesoucí brány č.11-12 a 13-14 musí zůstat v provozu. Položení částí nové koleje č.18a (č.4a,4b dle nového číslování) od stožáru TV 24N směr Grygov včetně nových výhybek č.12X, 3X. **Pozor na nové stožáry trakčního vedení č.6N, 4N, 2N, 2AN.**
- e) Dokončení nástupiště č.5 v délce 25 metrů na grygovské straně u kolejí č.16
- f) Práce na trakční vedení

V tomto stavebním postupu se postaví stožáry se základem č. 28AN a 26N. Výstavba břevna se provede u výložníku 28AN a břevna č. 25N – 26N.

Po realizaci nových kolejí se stávající systém č. 12 mezi stožáry č. 36BN až 38AN nespojuje novou trolejí a nosným lanem. Stávající systém se zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 34AN (viz tabulka č.8).

Po realizaci nových kolejí se stávající systém č. 16 mezi stožáry č. 40BN až 38BN nespojuje novou trolejí a nosným lanem. Stávající systém se zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 34AN (viz tabulka č.8).

Montáž systému č. Sp6.

Sjízdnost stávajícího systému č.10 se zajistí na stožárech č. 40AN, 42AN a 44AN (definitivní závěsy) a stožár č. 38AN, 36BN, 36N – 36AN, 34CN – 34DN, 34N, 31N – 32N, 29N – 30N, 34C a 48N (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.8 se provizorně pomocí provizorního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 20B na stožár č.32N (tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému č.8 se zajistí na stožárech č. 36N – 36AN, 38N, 40N, 42N, 44N a 46N (definitivní závěsy) a stožár č. 26A, 34CN – 34DN a 34N (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.6 se provizorně pomocí definitivního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 20A na stožár č.32N (tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému č.6 se zajistí na stožárech č. 38N, 40N, 42N, 44N a 46N (definitivní závěsy) a stožár č. 34CN – 34DN, 36AN – 36N a 34N, (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.4 se provizorně pomocí provizorního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 18A na stožár č.28BN (tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému č.4 se zajistí na stožárech č. 36N – 36AN, 38N, 40N, 42N, 44N a 46N (definitivní závěsy) a stožár č. 34CN – 34DN a 34N, (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající elektrické dělení koleje č.1 a 2 se provizorně přemístí do definitivní polohy mezi stožáry č. 3N – 4N a 5N – 6N.

Stávající systém č.2₁ se u stávající brány č. 3 – 4 u stávající koleje č.2 nespojuje novým nosným lanem a trolejí, které se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 2AN (viz tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému č.2₁ se zajistí na stožárech č. 1N – 2N, 3N – 4N, 5N – 6N, 7N – 8N, 11N – 12N, 13N – 14N, 15N – 16N, 17N – 18N, 35N – 36N, 37N – 38N, 39N – 40N, 41N – 42N, 43N – 44N a 45N – 46N (definitivní závěsy) a stožár č. 9N – 10N, 19N – 20N, 21N – 22N, 23N – 24N, 25N – 26N, 27N – 28N, 29N – 30N, 31N – 32N, 33N 34CN – 34DN a 34N, (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.1₁ se u stávající brány č. 3 – 4 u stávající koleje č.1 naspojkuje novým nosným lanem a trolejí, které se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 1N (viz tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému č.1₁ se zajistí na stožárech č. 3N – 4N, 5N – 6N, 11N – 12N, 13N – 14N, 15N – 16N, 29N – 30N, 31N – 32N, 33N, 35N, 37N – 38N, 39N – 40N, 41N – 42N, 43N – 44N, 45N a 47N (definitivní závěsy) a stožáry č. 7N – 8N, 9N – 10N, 17N – 18N, 19N – 20N, 21N – 22N, 23N – 24N, 25N – 26N a 27N – 29N (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém širé trati č.1 se u stožáru č.5N u stávající koleje č.1 naspojkuje novým nosným lanem, které se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 7N (viz tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému trati č.1 u stávající koleje č.1 se zajistí na stožárech č. 3N – 4N a 5N – 6N (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém širé trati č.2 se u stožáru č.6N u stávající koleje č.2 naspojkuje novým nosným lanem, které se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 12N (viz tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému trati č.2 u stávající koleje č.2 se zajistí na stožárech č. 1N – 2N, 3N – 4N, 5N – 6N, 7N – 8N a 9N – 10N (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

V tomto postupu ovládání odpojovačů umístěné na napájecím převěsu stožárech č.N1, N2, N3 a N4 a odpojovače č.401 a 402 umístěné na stožárech č.3N a 4N budou zapojeny motorově. Zajištění DOÚO je obsaženo v SO 18-06-03.

Stávající systém č.setuza se provizorně pomocí provizorního kotvení převěsí ze stávajícího stožáru č. 18A na stožár č.2AN (tabulka č.8).

Sjízdnost se zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech (vlečka).

Stávající systém spojky č.V1 se mezi stávající bránou č. 9 – 10 a bránou č.15N – 16N naspojkuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 9N. A u brány č.19N – 20N se systém č. V1 naspojkuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 23N (viz tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému spojky č.V1 se zajistí na stožárech č. 11N – 12N, 13N – 14N, 15N – 16N, 17N – 18N, 19N – 20N a 21N – 22N (provizorní závěsy TV) .

Sjízdnost stávajícího systému č.V3 se zajistí na stožárech č. 19N – 20N, 21N – 22N, 23N – 24N, 25N – 26N, 27N – 28N a 17 (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém spojky č.S18A se mezi bránou č. 25N – 26N a 23N – 24N naspojkuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 23N (viz tabulka č.8).

Sjízdnost stávajícího systému spojky č.S18A se zajistí na stožárech č. 25N – 26N a 27N – 28N (provizorní závěsy TV) .

Sjízdnost stávajícího systému č.5 se zajistí na stožárech č. 25N – 26N, 27N, 29N, 31N a 33AN (definitivní závěsy) a stožár č. 21BN a 23 (provizorní závěsy TV).

Sjízdnost stávajícího systému č. Brno se zajistí na stožárech č. 33AN, 35AN, 37N, 39N, 41N, 43N (definitivní závěsy), stožáry č. 21AN, 21BN, 25N – 26N, 27N, 29N, 31N (provizorní konzoly TV) a č. 45N (provizorní SIK realizace postup č.5). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Potřebné výluky

1 x 6h – realizace základů

1 x 1h – osazení stožárů

1 x 3h – (12), (14) a (16) (montáž bran)

1 x 3h – (2), (1), (3), (5), (12), (14) a (16) (montáž bran)

2 x 6h – (12) a (16) (nastavení stávajícího systému provizorním a částečné převěšení na podpěry TV)

1 x 6h – (1), (3), (1f), (2), (4), (6), (8) a (10) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

2 x 6h – (6), (8) a (10) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

1 x 6h – (2) a (4) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

2 x 6h – (2) a (trať 2) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

2 x 6h – (1) a (trať 1) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

3 x 6h – (4), (2), (1), (3), (5), (7), (9) a (11) (montáž napájecího vedení).

1 x 4h – (trať 2), (2), (1) a (trať 1) (montáž napájecího vedení).

1 x 6h – (1), (2), (3b) a (trať 2) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

1 x 6h – (1), (2), (5), (3b), (1f) a (Brno) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

1 x 3h – (1) a (2) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

1 x 6h – (5), (1f) a (Brno) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

1 x 6h – (Brno) a (1f) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

g) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž stávajících prvků

2. Délka stavebního postupu

20 dní

3. Vyloučené koleje

a) Pro práce dle bodu 1a), 1b) část kolejí č.16,18,12 od km 205,7 po odjezdová návěstidla na grygovském zhlaví na dobu 20 dnů **se zahájením výluky jeden měsíc před začátkem stavebního postupu č.17**

b) Pro práce dle bodu 1d) kolej č.18a na dobu 8 dní

4. Výluky TV

Koleje č.12,12a,18a,14,16 vyloučeny po celou dobu stavebního postupu + **jeden měsíc před jeho zahájením.**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst V = 40-50 km/hod podle druhu poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V obvodu osobního nádraží v činnosti stávající RZZ.

7. Jízdy vlaků

Vlaky osobní dopravy bez omezení s tím, že koleje č.12,16 budou využívány jako koleje kusé na grygovské straně nástupiště č.5 (dle nového číslování) a to již měsíc před zahájením tohoto stavebního postupu, nákladní vlaky od Velké Bystřice ukončí jízdu v obvodu Olomouc-Bělidla a do osobního nádraží budou přestaveny na kolej č.20 nebo jinou výlukou nedotčenou kolej. Nákladní vlaky od Bohuňovic budou vjíždět na koleje č.8,6,4 a úvratí sunuty na přednádraží. Obdobně bude postupováno při odjezdu nákladních vlaků směr Krnov a Šternberk, kde bude pro odjezdy využívána i kolej č.20.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. U nákladních vlaků bude postupováno dle předchozího bodu č.7.

Stavební postup č.18

(převedení koleje č.2 na grygovském zhlaví do koleje č.12a, rekonstrukce části grygovského zhlaví v sudé kolejové skupině)

1. Rozsah prací

- a) Bezvýhybkové napojení vlečky ADM Olomouc do koleje č.2 v km 204,850.
- b) Položení koleje č.18a od výhybky č.3X do km 204,850
- c) Snesení stávajících výhybek č.29,30,33,36,39
- d) Položení výhybky č.24X a její napojení na výhybku č.12X, položení výhybek č.26X, 29X, napojení výhybky č.29X na stávající výhybku č.40. Napojení koleje č.18 na výhybku č.26X. Propojení výhybky č.26X na výhybky č.24X, 29X, 32X. Napojení koleje č.20 na výhybku č.29X a zprovoznění koleje č.18a jako výtažné koleje pro areál DKV
- e) Rekonstrukce koleje č.12a od výhybky č.29 do km cca 205,135 (směrem na Grygov v co největším rozsahu vzhledem k poloze stávající traťové koleje č.2), snesení výhybky č.21 a vložení nových výhybek č.5X,7X,9X, zprovoznění kolejových spojek č.12X/7X, 5X/3X.
- f) Vložení výhybek č.27X, 28X a jejich propojení na výhybky č.9X a 32X.
- g) Propojení koleje č.10 na výhybku č.38X.

Práce dle bodů 1b) až 1g) proběhnou současně

- h) Přepojení vlečky ADM Olomouc na novou kolej č.18a
- i) Snesení koleje č.2 od začátku stavby po km 205,000 včetně zbytku provizorního napojení vlečky ADM Olomouc, rekonstrukce části stávající koleje č.2 jako budoucí koleje č.1 od km 205,120 do km 204,900, snesení výhybky č.9, vložení výhybky č.17X
- j) Napojení koleje č.12a do koleje č.2 a zprovoznění koleje č.2 od Grygova v nové stopě do kolejí č.10,12,16,**18** pro jízdy vlaků v elektrické trakci přes výhybky č.45X, 39X, 38X, 36X, 32X, 28X, 27X a 29X, 26X, 24X, 12X, 7X. Zprovoznění kolejové spojky výhybek č.17X/9X.
- k) Práce na trakční vedení

Stávající systém setuza se u stávajícího stožáru č. 172 naspojuje novým nosným lanem a trolejí, který se definitivně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 8N (viz polohový plán - příloha č3). Trolej, nosné lano a sjízdná spojka se použije definitivní.

Stávající systém č.10 (provizorně 10a) se mezi brány č. 36N – 36AN a 36BN – 36CN střihne a provizorně pomocí provizorního kotvení na stávající stožár č.26A zakotví. (tabulka č.9).

Sjízdnost stávajícího systému č. 10 (provizorně 10a) se zajistí na stožárech č. 27N – 28N, 29N – 30N, 31N – 32N, 34N, 34CN – 34DN a 36N – 36AN (provizorní závěsy).

Druhý střižený stávající systému č.10 (provizorně 10b) se mezi brány č. 36BN – 36CN a 38AN – 38BN střihne a provizorně pomocí provizorního kotvení zakotví na stávající stožár č.26A (tabulka č.9).

Sjízdnost stávajícího systému č. 10b se zajistí na stožárech č. 40AN, 42AN a 44AN (definitivní závěsy), stožáry č.34C, 48N a 37 - 38 (provizorní konzoly TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech

Po úpravách kolejí se stávající systém č.10b se u stožáru č. 38AN naspojkuje novým nosným lanem a trolejí (sjízdná spojka), který se definitivně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 2N (viz. tabulka č.9). Pevný bod se středem na bráně č. 29N – 30N se zakotvením na stožárech č. 28N a 30AN.

Stávající systém č.2b se mezi bránou č. 23N – 24N a 25N - 26N naspojkuje novou náhradou, který se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 23N (viz tabulka č.9).

Sjízdnost stávajícího systému č. 2b se zajistí na stožárech č. 35N – 36N, 37N – 38N, 39N – 40N, 41N - 42N, 43N – 44N, 45N – 46N a 47N – 48N (definitivní závěsy), stožáry č. 25N – 26N, 27N – 28N, 29N – 30N, 31N – 32N a 33N(provizorní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech

Montáž provizorního systému č.2a se realizuje od stožáru č. 2AN (definitivní kotvení) ke stožáru č. 32BN (provizorní kotvení). Trolej a nosné lano je provizorní (tabulka č.9).

Sjízdnost provizorního systému č.2a se zajistí na stožárech č. 31N – 32N a 29N – 30N (provizorní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na definitivních závěsech umístěné na nových stožárech.

Montáž provizorního systému spojky č.Prov1 se realizuje od stožáru č. 26N (definitivní kotvení systému č.4) ke stožáru č.32BN (provizorní kotvení). Trolej a nosné lano je provizorní (tabulka č.9).

Sjízdnost provizorního systému spojky č. Prov1 se zajistí na definitivních závěsech umístěné na nových stožárech.

Montáž systému č. Sp1, Sp2 a Sp3.

Požadované výluky

1 x 3h – (6), (8) a (10) (střížení systému TV včetně provizorního zakotvení)

1 x 3h – (4), (2), (1), (3), (1f), (Brno), (5), (6), (8) a (10) (střížení systému TV včetně provizorního zakotvení)

1 x 3h – (2) a (1) (střížení systému TV včetně provizorního zakotvení)

1 x 3h – (1), (3) a (1f) (montáž systému TV - spojky TV)

- l) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.

2. Délka stavebního postupu

18 dnů

Kromě hlavních stavebních činností musí být zohledněny časy pro práce na TV v úvodu a závěru stavebního postupu. Platí obecně pro všechny postupy!

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu 1a) vlečka ADM Olomouc na dobu 16 hod
- b) Pro práce dle bodu 1h) vlečka ADM Olomouc na dobu 48 hod
- c) Traťová kolej č.2 Grygov – Olomouc a kolej č.12a po celou dobu stavebního postupu
- d) Pro práce dle bodů 1b), 1c), 1d) kolej č.18a a grygovské zhlaví kolejí č.12 až 20 na dobu 15 dnů (cca 680 m koleje + výhybky)
- e) Pro práce dle bodu 1g) kolej č.10 na dobu 1 dne

4. Výluky TV

- a) Traťová kolej č.2 Grygov – Olomouc a část staniční koleje č.2 od návěstidla 2L po výhybku č.23 mimo po celou dobu stavebního postupu Zbývající část koleje č.2 od výhybky č.23 směr Štěpánov nutno ponechat v elektrickém provozu
- b) Kolej č.12,12a,18a,16,18 po celou dobu stavebního postupu
- c) Pro práce dle bodu 1g) kolej č.10 na dobu 1 dne

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40\text{--}50$ km/hod podle druhu pojižděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Ve zbývajících pojižděných částech osobního nádraží v činnosti stávající RZZ. Výhybka 13 upravena na samostatnou, její dohledy v činnosti.

7. Jízdy vlaků

Mezi stanicemi Grygov-Olomouc hl.n. obousměrný provoz jen po traťové koleji č.1. Koleje č.12,16,18 budou použitelné jen jako koleje kusé pro jízdy od vnitřního nádraží. Jízdy vlaků budou možné na koleje č.10 až 7, na kolej č.10 při výluce dle bodu 3d) jen od vnitřního nádraží.

8. Dopravní opatření

Pro jízdy vlaků směr Grygov bude rozhodující propustná výkonnost jednokolejného úseku mezi stanicemi Grygov – Olomouc hl.n., která bude 190 vlaků/24 hod. V GVD 2010 je zde vedeno 224 pravidelných vlaků/24 hod. Podle statistiky ČD a.s. zde jelo v denním průměru v roce 2009 189 vlaků/24 hod a dalších 6 vlaků lokomotivních. S ohledem na rok realizace 2013 budou dopravní opatření navrhována až podle skutečné intenzity dopravy v době skutečného konání výluky.

O přesném datu zastavení provozu na vlečce ADM Olomouc musí zhotovitel informovat provozovatele vlečky nejpozději v listopadu předchozího kalendářního roku.

Stavební postup č.19

(dokončení grygovského zhlaví v sudé kolejové skupině, **stavební postup může začít až po dokončení stavebního postupu č.5** (nové nástupiště č.1) včetně ukončení výluk.

1. Rozsah prací

- Snesení stávajících výhybek č.44,43,41,38,35, vložení nové výhybky č.35X a propojení stávajících kolejí č.8,6 na výhybky č.35X, 32X a koleje č.4 na výhybku č.28X
- Zprovoznění kolejí č.4,6,8 na traťovou kolej č.2 směr Grygov
- Snesení výhybek č.31, 25, 23, provedení rekonstrukce koleje č.2 mezi výhybkami č.17X a 31 s napojením koleje č.2 do nové koleje č.2 (v novém číslování kolej č.1) u nového nástupiště č.2 zřízeného již ve stavebním **postupu č.4** a vložení nových výhybek č.20X, 22X, 25X. Zprovoznění kolejové spojky výhybek č.22X/27X
- Zřízení nového přechodu do čela nástupišť č.3,4,5
- Práce na trakční vedení

Stávající systém č.4 se u brány č. 47N – 48N (definitivní mechanické dělení) naspojuje novou náhradou, který se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 45AN (viz tabulka č.10).

Sjízdnost stávajícího systému č. 4 se zajistí na stožárech č. 47N – 48N (definitivní závěsy), stávající převěs č.39-40 (provizorní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech

Demontáž stávajícího systému č.10a.

Stávající systém č.8 se mezi bránou č. 37N – 38N a stávajícím stožárem č.26A (v místě nové koleje) naspojuje novou náhradou, který se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 26A (viz tabulka č.10).

Od Prahy je stávající kolej č.8 elektricky pojižděná po bránu č. 37N – 38N.

Sjízdnost stávajícího systému č.8 se zajistí na stožárech č. 38N, 40N, 42N, 44N a 46N (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.6 se v km 87,040 mezi brány č.36N – 36AN a 35N – 37N (v místě nové koleje) naspojuje novou náhradou, který se provizorně zakotví pomocí

provizorního kotvení na stožár č. 34N. (viz tabulka č.10). Do systému č.6 se v km 87,040 vloží izolace do nosného lana a troleje.

Pevné kotvení se na stožáru č. 50AN vymění za polokompenzované (tabulka č.10).

Od Prahy je stávající kolej č.6 elektricky pojžděná po km 87,040.

Sjízdnost stávajícího systému č.6 se zajistí na stožárech č. 38N, 40N, 42N, 44N a 46N (definitivní závěsy) a stožár č. 36AN – 36N (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.2 se v km 87,070 mezi stožáry č.35N – 36N a 33N (v místě nové koleje) naspojkuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 33N. (viz tabulka č.10).

Od Prahy je stávající kolej č.2 elektricky pojžděná po km 87,070.

Sjízdnost stávajícího systému č.2 se zajistí na stožárech č. 35N – 36N, 37N - 38N, 39N - 40N, 41N - 42N, 43N - 44N, 45N - 46N a 47N – 48N (definitivní závěsy) a stožár č.39 - 40 (provizorní závěsy TV). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Při realizaci kolejí č. 1, 4 a 6 je nutné zohlednit výběhy stávajících systémů č.2, 6 a 8. TV je od izolátorů vložených do systémů bez napětí (viz výše).

Druhá část postupů :

Montáž systému č. Sp4 a 2a.

Sjízdnost systému č.2a se zajistí na definitivních stožárech a závěsech TV mimo stávajícího převěsu č.39 – 40 na kterém se pomocí provizorních závěsů umístí mechanické dělení.

Stávající systém č.8 se mezi bránou č.37N – 38N a stávajícím stožárem č. 26A (v místě nové koleje) naspojkuje novým nosným lanem a trolejí (sjízdná spojka), který se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 32N (viz tabulka č.10).

Sjízdnost stávajícího systému č.8 se zajistí na stožárech č. 32BN, 34CN – 34DN, 36N – 36AN, 38N, 40N, 42N, 44N a 46N (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.6 se v km 87,040 mezi brány č.36N – 36AN a 35N – 37N (v místě nové koleje) naspojkuje novým nosným lanem a trolejí (sjízdná spojka), který se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č.26N. (viz tabulka č.10).

Sjízdnost stávajícího systému č.6 se zajistí na stožárech č.27N – 28N, 28BN, 30AN, 32BN, 34N, 34CN – 34DN, 36N – 36AN, 38N, 40N, 42N, 44N a 46N (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Demontáž provizorní spojky Prov1

Stávající systém č.2b se v km 87,070 mezi stožáry č.35N – 36N a 33N (v místě nové koleje) naspojkuje novým nosným lanem a trolejí (sjízdná spojka), která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 9N. (viz tabulka č.10).

Od Prahy je stávající kolej č.2 elektricky pojžděná po km 87,420.

Sjízdnost stávajícího systému č.2 se zajistí na stožárech č. 11N – 12N, 13N – 14N, 15N – 16N, 17N – 18N, 19N – 20N, 21N – 22N, 23N – 24N, 25N – 26N, 27N – 28N, 29N – 30N, 31N – 32N, 33N, 35N – 36N, 37N - 38N, 39N - 40N, 41N - 42N, 43N - 44N, 45N - 46N a 47N – 48N (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Požadované výluky

I.část

1 x 6h – (4) (střížení systému TV včetně provizorního zakotvení)

1 x 6h – (2) (střížení systému TV včetně provizorního zakotvení)

- 2 x 6h – (6), (8) a (10) (střížení systému TV včetně provizorního zakotvení)
- 1 x 3h – (1), (3) a (5) (demontáž systému TV)

II.část

- 1 x 2h – 8 a 4 (demontáž systému TV – provizorní spojky TV)
- 1 x 3h – 2, Setuza a 4 (demontáž systému TV)
- 1 x 6h – 2, Setuza, (6), (8), (10), (12) a (16) (montáž systému TV)
- 1 x 3h – 8 (montáž systému TV - spojky TV)
- 2 x 6h – (6), (8), (10), (12) a (16) (střížení systému TV včetně zakotvení)
- 1 x 6h – 2, Setuza, (6), (8), (10), (12) a (16) (střížení systému včetně zakotvení na podpěru TV)

- f) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, uzamčení celého zhlaví, příprava na vypnutí zab. zařízení
- g) Zřízení příslušné části nového přechodu

2. Délka stavebního postupu

22 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Koleje č.4,6,8,2 (je snesena i výhybka č.35) na grygovském zhlaví na dobu 7 dnů
- b) Koleje č.2 na grygovském zhlaví od návěstidla S2 do místa přerušení koleje v místě přesmyku na dobu 17 dnů

4. Výluky TV

- a) Koleje č.4,6,8 na grygovském zhlaví v místě stavebních prací, tj. od odjezdových návěstidel S4, S6, S8 do zhlaví směr Grygov na dobu 7 dnů
- b) Koleje č.2 na grygovském zhlaví v místě stavebních prací, tj. od odjezdového návěstidla S2 do zhlaví směr Grygov na dobu 17 dnů

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu pojížděné koleje. Při jízdě ve vzdálenosti hlásky na úseku Grygov – Olomouc hl.n. rychlost maximálně 100 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Jízdy po 2TK od Grygova na koleje 10 – 18 zabezpečeně pomocí provizorní KD a stávajícího upraveného RZZ, výhybky 39X/45X, 36X a 38X ovládány ústředně, KO ve vlakových cestách v činnosti. Výhybky 32X, 26X, 24X a 29X ručně stavěné a opatřené zámky. Výhybky 3X/5X, 7X/12X, 9X, 27X a 28X trvale uzamčeny bez možnosti obsluhy. Ve zbývajících pojížděných částech osobního nádraží v činnosti stávající RZZ. Výhybky 13, 20, 16XA a 37 upraveny na samostatné, dohledy v činnosti. S ukončením postupu začíná vypnutí zab. zařízení tohoto zhlaví z důvodu aktivace elektronického stavědla.

Vypnutí grygovského zhlaví na 21 dní **po ukončení stavebního postupu č.19 a před zahájením stavebního postupu č.20**

Aktivována budou tři výhybkářská stanoviště

Výhybkářské stanoviště St.I – stávající unimobuňka obsluhy Pst. 1, 2 a 3 pod hodolanským nadjezdem.

Obsluhované výhybky č. 1/V1=EZ, 5b/4=EZ, 6/S1, 7b/5a=EZ, 16/7a=EZ, 15/27, 18, 17X/9X, 12X/7X, 5X/3X

Obsluha =2 pracovníci

Výhybkářské stanoviště St.II – nová unimobuňka na stávajícím 5. nástupišti v km 87,191

Obsluhované výhybky č. 34/26, 45/49=EZ, 32Xb/28X, 27X/22X

Obsluha =2 pracovníci z toho jeden vypomáhá i u St.I

Výhybkářské stanoviště St.III – nová unimobuňka vedle budovy Kompasu vně kolejiště sudých kolejí v km 87,177

Obsluhované výhybky a výkolejky č. 24X, 26X/45X, 39X, 29X, TVk1, TVk2, TVk3, 36X, 38X=EZ, 32Xa, 35X

Obsluha =2 pracovníci

Výhybky č. 13, 20, 37, 25X a 20X budou trvale uzamčeny ve svých základních polohách, klíče budou umístěny dle zákl. dokumentace pro tento stav.

Současně budou vypnuta traťová zařízení směr Grygov, Blatec a Nová Ulice a přilehlé přejezdy. Jízdy z vnitřního nádraží do osobního na PN. Mezi stanicemi Grygov –Olomouc hl.n. bude zřízena hláska v km 202,272, oddílová návěstidla č.1-2024, 2-2023 i se samostatnými předvěstmi, stanice Grygov bude obsazena výpravčím.

Přejezdy

Směr Olomouc Nová Ulice

PZS A5 km 0,7+ 0,133 (cyklostezka), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc Nová Ulice

PZS A4 km 0,920 (ul.Tovární), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc Nová Ulice

PZS A3 km 1,490 (ul Witgensteinova), ovládání částečně kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc Nová Ulice

V rámci postupu 0 je navržena náhrada ovládací úseků počítači náprav s definitivní venkovní i vnitřní výstrojí s využitím definitivního zařízení v rámci PS 18-28-04. Realizace úprav je samostatně v rozsahu vypnutí 3 dny a to PZS A4 a A5 současně, PZS A3 bude kratší přibližovací úsek od Olomouce tj. jízda pouze v tomto směru od km cca 1,278 rychlostí po přejezd pouze 20 km/h. Rekonstrukce PZS proběhne v období od zahájení stavby do zahájení překládek kabelů tak, aby tyto PZS nebyly během překládek závislé na kol.obvodech SZZ. Kontroly PZS se těmito úpravami nemění.

Uvedená opatření se týkají shodně vypnutí pro překládky a vypnutí při aktivaci def. SZZ.

TZZ vypnuto při překládkách i při aktivaci def.SZZ. Na provizorní kol.desce bude umístěna provizorní kontrola volnosti mezistaničního úseku odvozená od kol.obvodů a počítačů náprav. Dále bude v tomto úseku v rámci obou fází vypnutí TZZ taktéž dotčena obsluha vlečky Teplárna, kterou bude možno provádět z obou směrů pouze nouzově. Vlečku Prefa nebude možno obsluhovat.

Směr Blatec

PZS B5 km 100,060 (ul.Holická) PZS ve stanici , ovládání kol.obvody SZZ kontrola v Olomouc hl.n.

PZS B4 km 99,184 (ul.Rybářská), ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst. Olomouc hl.n.

PZS B3 km 98,416 (ul.Novosadská) ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst. Olomouc hl.n.

PZS B2 km 97,545 (ul.Povelská) ovládání kol.obvody SZZ a PZS B1, kontrola v žst. Olomouc hl.n.

PZS B1 km 96,103 (Nemilany), ovládání kol.obvody PZS B1 kontrola v žst. Olomouc hl.n.

Protože zde se i nadále předpokládá, že v definitivním stavu se systém ovládání PZS s kol.obvody nemění bude u těchto PZS realizováno náhradní ovládání PZS pomocí dočasných počítačů náprav jako náhrady stávajících kolejových úseků a to částečně po definitivní a částečně po provizorní kabelizaci s minimem dopravních opatření (zavedení pomalé jízdy 10km/h) (předpoklad max 2x3dny(PZS B5+B4 současně a PZS B2 a B3 současně, PZS B1 není potřeba vypínat). Vypnutí PZS B5 ul.Holická nesmí být v souběhu s vypnutím PZS ulice Holická na trati směr Grygov.), náhradní kabelizace pro PZS bude realizována v předstihu (etapa 0).

Kontroly PZS budou po dobu překládek kabelů a aktivace a z větší části i v době aktivace def. SZZ soustředěny u výpravčího na ÚS v provizorní kolejové desce.

Po celou dobu vypnutí SZZ bude vypnuto i TZZ směr Blatec a bude zde zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravčího na ÚS na provizorní kolejové desce. Po dobu náhradního ovládání bude traťová rychlost z technických důvodů omezena v úseku od km 98,520 (zast.Nové Sady) po PZS B4 a to ze stávající 90 km/h nově na 80 km/h a to pouze ve směru Blatec – Olomouc.

Směr Grygov

PZS D km 204,392 ovládání kol.obvody autobloku a SZZ Olomouc, kontrola v žst. Olomouc a Grygov

PZS C km 202,365 ovládání kol.obvody autobloku, kontrola v žst. Olomouc a Grygov

PZS B km 200,382 ovládání kol.obvody autobloku, kontrola v žst. Olomouc a Grygov

Část vazeb je realizována po optickém kabelu, který se nepřekládá. Překládkou jsou dotčeny především kabely pro návěstidla autobloku a kolejové obvody. Vypnutí kolejových obvodů a dotčených přejezdů se předpokládá na omezenou dobu (první až pátý den výluky). S ohledem na problematiku jízdy přes PZS se navrhuje PZS km 200,367 ponechat v činnosti (kolejové obvody nebudou dotčeny výlukou, jsou zapojeny z Grygova), PZS km 202,365 (místní komunikace) uzavřít na celkově 7 dní a PZS km 204,402 (ul.Holická) uzavřít pro silniční i pěší provoz na dobu 5 dní. Během vypnutí TZZ mimo doby uzavření PZS budou všechny PZS v činnosti bez vazby do autobloku, který bude po celou dobu vypnutý. Při vypnutí AB směr Grygov se bude muset k již aktivovanému přejezdu D (po prvních pěti dnech úplného uzavření) jezdit po přejezdu pouze 40 km/h a po aktivaci zhašecích kol.obvodů 60 km/h. Důvodem je krátký přibližovací úsek.

Vypnutí TZZ bude na stejnou dobu jako SZZ t.j,21 dní. Po dobu vypnutí bude v činnosti provizorní hláska, která bude realizována u návěstního bodu 2023/2024 pouze ve správném směru, formou provizorního stanoviště v blízkosti přejezdu km 202,365 s výstrojí technologie realizovanou ve stávajícím RD PZS. Pro vazby s okolními zařízeními budou využity rezervy ve stávajících kabelech.

7. Jízdy vlaků

Koleje č.2,4,6,8 budou využívány jako kusé pro jízdy vlaků směr Velká Bystřice, Bohuňovice, Štěpánov. Vlaky od Přerova pojedou po koleji č.2 v nové stopě, tj. po koleji č.12a na koleje č.10, 12, 16, 18. **Po koleji č.18 v nezávislé trakci nebo náběhem se staženým sběračem od km 205,6 do km 86,5- to je 700 metrů- rychlost při průjezdu neklesne pod 20 km/hod podle dynamických propočtů.** Koleje v liché kolejové skupině v provozu bez omezení.

Při vypnutí zabezpečovacího zařízení směr Grygov dvoukolejný provoz, jízda vlaků ve vzdálenosti hlásky.

8. Dopravní opatření

Stanice Grygov bude obsazena výpravčím. Nákladní vlaky na směru Grygov – Olomouc hl.n. pojedou přes osobní nádraží po koleji č.18 **v nezávislé trakci nebo náběhem se staženým sběračem.** R vlaky s delší soupravou jak 8 vozů pojedou z Grygova po traťové koleji č.1 na staniční kolej č.1 k nástupišti č.2.

Stavební postup č.20

(grygovské zhlaví v liché kolejové skupině)

1. Rozsah prací

- Převedení traťové koleje č.1 od Grygova do stopy staniční koleje č.2 a snesení nadbytečné části koleje č.1 od km 204,9 do km 205,150 a zde zřízení zarážedla nové odstavné koleje č.3b
- Snesení stávajících výhybek č.13,16, 16XA, 20, 26, 37 a rekonstrukce části koleje č.1 od snesené výhybky č.26 do začátku nového nástupiště č.2 a zde napojení na novou

kolej č.1 (stávající číslování) zřízenou ve stavebním **postupu č.4** při současném vložení nových výhybek č.30X,31X a zprovoznění kolejové spojky výhybek č.30X/25X. Dále snesení přebytečné části koleje č.1 mezi výhybkami č.26 a 16 s vložení nové výhybky č.15X a její napojení na výhybku č.20X a novou odstavnou kolej č.**3b** + rekonstrukce koleje č.5a po Se17 před výhybkou č.7

c) zřízení nového přechodu do čela nástupiště č.2

d) Práce na trakční vedení

V začátku postupu realizovat základ včetně stožáru č. 25AN. Při výstavbě základu použít rychlotvrdnoucí směsi. Je nutné zajistit schopnost základu v sedmi dnech po betonování zatížení navržené v tomto postupu.

Montáž systémů č. 1a, výt.1, Sp5 a 3b.

Demontáž systémů č. V3.

Stávající systém č.2₂ se u brány č. 47N – 48N (definitivní mechanické dělení) naspojuje novou náhradou, který se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 45N (viz tabulka č.11).

Sjízdnost stávajícího systému č. 2₂ se zajistí na stožárech č. 47N – 48N (definitivní závěsy), stávající převěs č.39-40 (provizorní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Do troleje a nosného lana se vloží do km 87,123 izolátory. Od km 87,123 ve směru na Ostravu bude stávající systém bez napětí. Při realizaci kolejí č. 3 je nutné zohlednit stávající systém č.2₂.

Stávající systém č.1 se mezi stožáry č.27N – 28N a 29N – 30N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 23N. (viz tabulka č.11).

Sjízdnost stávajícího systému č.1 se zajistí na stožárech č. 27N – 28N, 29N – 30N, 31N – 32N, 33N, 35N – 36N, 37N - 38N, 39N - 40N, 41N - 42N, 43N - 44N, 45N - 46N a 47N – 48N (definitivní závěsy), na stožárech č. 25N – 26N a stávající převěs č.39 - 40 (provizorní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Z důvodu výstavby mostu přes Bystřičku se při snesení stávající výhybky č.102 a stávající koleje mezi výhybkami č. 106 a 88 do stávajících systémů č. D, V7 a 14 vloží izolátory, tak aby při práci na mostě bylo trakční vedení bez napětí. Stávající izolátory u kotvení se překlenou.

Požadované výluky:

1 x 3h – realizace základů

1 x 1/2h – osazení stožárů

1 x 3h – 2 a (52) (demontáž systému TV)

1 x 1h – (12), (16), (14), (54) a (4) (vložení izolací do TV)

1 x 6h – (1)3 (montáž systému TV)

1 x 3h – (Brno), (3) a (5) (demontáž systému TV - spojka)

1 x 6h – (Brno) a výtažná kolej na Brno (montáž systému TV)

e) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti

f) Snesení koleje mezi výhybkami č.106 (mimo) a č.88 (mimo) včetně výhybky č.102 a koleje č.6c pro práce na rozšíření mostu přes Bystřičku

g) Zahájení prací na spodní stavbě rozšíření mostu v km 86,486 (most přes Bystřici) za úplné uzavírky komunikace, bez nároku na výluky v železniční dopravě

2. Délka stavebního postupu

12 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Traťová kolej č.1 Grygov – Olomouc na dobu 8 dnů
- b) Staniční kolej č.1 na grygovském zhlaví od konce nástupiště č.2 po návěstidlo 1L na dobu 10 dnů
- c) kolej č.5a mezi výhybkami č.7, 15X na dobu 2 dny
- d) kolej mezi výhybkami č.106 (mimo) a č.88 (mimo) a kolej č.6c po celou dobu stavebního postupu č.20 i č.21

4. Výluky TV

- a) Traťová kolej č.1 Grygov – Olomouc na dobu 8 dnů
- b) Staniční kolej č.1 na grygovském zhlaví od konce nástupiště č.2 po návěstidlo 1L na dobu 10 dnů
- c) kolej mezi výhybkami č.7, 15X na dobu 2 dny

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu pojezďené koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V pojezďené části zhlaví v činnosti nově aktivované elektronické stavědlo. Nově navázaná traťová zařízení směr Grygov, Blatec a Nová Ulice, nové navázání traťových i staničních přejezdů těchto tratí. Na staničních kolejích provizorní navázání na stávající RZZ, které zůstává v činnosti na zhlaví u Bystřičky a celém přednádraží. Výhybky 20X a 25X upravené na samostatné, dohledy v činnosti. Na zhlaví u Bystřičky jízdy přes výh.č. 88 na PN z důvodu obsazení kolejového obvodu.

7. Jízdy vlaků

Mezi stanicemi Grygov-Olomouc hl.n. obousměrný provoz jen po traťové koleji č.2.

Vlaky pojedou po sudé kolejové skupině kromě vlaků směr Prostějov hl.n. a Olomouc Nová ulice, kde budou k dispozici pouze koleje č.3,5,7

8. Dopravní opatření

Pro jízdy vlaků směr Grygov bude rozhodující propustná výkonnost jednokolejného úseku mezi stanicemi Grygov – Olomouc hl.n., která bude 190 vlaků/24 hod. V GVD 2010 je zde vedeno 224 pravidelných vlaků/24 hod. Podle statistiky ČD a.s. zde jelo v denním průměru v roce 2009 189 vlaků/24 hod a dalších 6 vlaků lokomotivních. S ohledem na rok realizace 2014 budou dopravní opatření navrhována až podle skutečné intenzity dopravy v době skutečného konání výluky.

Stavební postup č.21

(blatecké zhlaví v liché kolejové skupině)

1. Rozsah prací

- a) Snesení výhybky č.6 a její náhrada kolejovým polem
- b) Snesení stávající výhybky č.18, vložení nových výhybek č.16X, 19X, napojení výhybky č.16X do koleje č.5 a napojení výhybky č.19X do koleje č.3b a koleje č.1 na výhybku č.30X
- c) Rekonstrukce části koleje č.3b od výhybky č.19X po výhybku č.49, snesení výhybek č.49, 34 vložení nových výhybek č.42X, 37X a zprovoznění kolejové spojky výhybek č.37X/31X.
- d) Snesení výhybky č.45 a kusé koleje za touto výhybkou. Napojení výhybky č.42X na kolej č.5 a její směrová a výšková úprav. Dokončení nového přechodu od nástupiště č.2 k nástupišti č.1A
- e) Práce na trakční vedení
Stávající systém č.5 se u stožáru č.33AN naspojuje novým nosným lanem a trolejí (sjezdná spojka), která se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č.37N. (viz tabulka č.12).

Pevné kotvení se na stožáru č. 21AN vymění za plněkompenzované definitivní (tabulka č.12).

Sjízdnost se zajistí na definitivních závěsech umístěné na nových stožárech.

Demontáž systému č. V4.

Stávající systém č.Brno1 se mezi stožáry č.13A a 15AN naspojkuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 17BN (viz tabulka č.12).

Sjízdnost stávajícího systému č.Brno1 se zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.Brno se mezi stožáry č.35N – 36N a 37N – 38N naspojkuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 35N. (viz tabulka č.12).

Sjízdnost stávajícího systému č.Brno se zajistí na stožárech č. 37N - 38N, 39N - 40N, 41N - 42N, 43N - 44N, 45N, 47AN a 47BN (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Montáž systému č. 5a.

Stávající systém č.Brno se mezi stožáry č.35N - 36N a 37N (v místě izolace) naspojkuje novým nosným lanem a trolejí (dělič), která se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 25AN. (viz tabulka č.12).

Plně kompenzované kotvení se na stožáru č. 53CN vymění za pevné definitivní (tabulka č.12).

Sjízdnost stávajícího systému č.Brno se zajistí na stožárech č. 27N – 28N, 29N – 30N, 31N – 32N, 33AN, 37N - 38N, 39N - 40N, 41N - 42N, 43N - 44N, 45N, 47AN a 47BN (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.1 se u stožáru č.33N naspojkuje novým nosným lanem a trolejí (sjízdná spojka), která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 23N. (viz tabulka č.12).

Sjízdnost stávajícího systému č.1 se zajistí na stožárech č. 27N – 28N, 29N – 30N, 31N – 32N, 33N, 35N – 36N, 37N - 38N, 39N - 40N, 41N - 42N, 43N - 44N, 45N - 46N a 47N – 48N (definitivní závěsy), na stožárech č. 25N – 26N a stávající převěs č.39 - 40 (provizorní závěsy).. V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Zkrácení stávajícího systému Brno do definitivní polohy (elektrického dělení) se zakotvením na stožár č. 3BN (definitivní kotvení).

Požadované výluky

1 x 3h – (Brno -kolej nástupiště u výpravní budovy) (demontáž systému TV - spojka)

1 x 6h – (Brno -kolej nástupiště u výpravní budovy) (střížení systému TV včetně provizorního zakotvení)

1 x 6h – (Brno1) a Výt1 (střížení systému včetně zakotvení na podpěru TV)

1 x 6h – (Brno1) a trať na Brno (střížení systému včetně definitivního zakotvení na podpěru TV)

1 x 6h – (1)3 (střížení systému včetně zakotvení na podpěru TV)

f) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti

g) **Pokračování prací na spodní stavbě rozšíření mostu v km 86,486 (most přes Bystřici) za úplné uzavírky komunikace, bez nároku na výluky v železniční dopravě**

2. Délka stavebního postupu

8 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu 1a) traťová kolej směr Blatec na dobu 1 den
- b) Pro práce dle bodu 1b), 1c), 1d) kolej č.3, 3b, 5 na dobu 8 dnů
- c) kolej mezi výhybkami č.106 (mimo) a č.88 (mimo) a kolej č.6c po celou dobu stavebního postupu č.21

4. Výluky TV

Koleje č.3, 3b, 5 a TV poštovních kolejí 1F-3F po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst V = 40-50 km/hod podle druhu a směru poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V poježděné části zhlaví v činnosti nově aktivované elektronické stavědlo. Výhybka 37X upravena na samostatnou, dohledy v činnosti.

Na zhlaví u Bystřičky jízdy přes výh.č. 88 na PN z důvodu obsazení kolejového obvodu.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) doprava vlaků směr Blatec zastavena
- b) Při výluce dle bodu 3b) jízda vlaků na všechny koleje kromě kolejí č.3, 5

8. Dopravní opatření

Ve stanici Olomouc hl.n. nebudou dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků potřeba. Při výluce dle bodu 3a) budou vlaky osobní dopravy nahrazeny na úseku Olomouc hl.n. – Blatec autobusy. Potřeba budou tři dvojice autobusů + další dvojice autobusů na posílení frekventovaných vlaků. Na přepravu zavazadel musí být objednáno i vhodné nákladní auto. Celkem najedou vozidla 2500 km při čekání na výkon 35 hod. Skutečný rozsah náhradní autobusové dopravy bude upřesněn v ROV.

Stavební postup č.22

(rozšíření železničního mostu v km 86,486 přes Bystřičku)

První 3dny v postupu č.22 jsou vyhrazeny pro práci na trakčním vedení.

Demontáž stávajícího trakčního vedení č.D, 12, 14 a 16.

První 3dny v postupu č.22 se postaví stožáry se základem č. 50N, 48DN, 48BN, 48CN, 48AN, 46DN, 46CN, 46AN, 46BN, 44CN a 44DN.

Výstavba bran č. 49N – 50N, 46AN – 46BN, 44CN – 44DN a 55N – 56N.

Požadované výluky

1 x 3h – (6), (8) a (10) (demontáž systému TV)

3 x 6h – realizace základů

1 x 8h – osazení stožárů

1 x 3h – (12), (14) a (16) (montáž bran)

1 x 3h – (2), (4), (6), (8) a (10) (montáž bran)

1 x 3h – (54), (4), (52), (2), (51), (1), (53) a (3) (montáž bran)

Veškeré ostatní práce (mimo TV) budou ukončeny 4 dny před koncem tohoto stavebního postupu. 4 dny jsou vyhrazeny výhradně pro práci na trakčním vedení. Proveďte se montáž nových a kompletní převěšení stávajícího TV na nové podpěry.

1. Rozsah prací

- a) Rekonstrukce mostu přes Bystřičku v km 86,486 pod snesenou kolejí od Olomouce-Bělidel mezi výhybkami č.106 (mimo) – 88 včetně
- b) Rozšíření mostu přes Bystřičku v km 86,486 vlevo trati o novou nosnou konstrukci pod novou kolejí směr Olomouc-Bělidla.

- c) Snesení výhybek č.72, 78, 79, 88, 87, 85, 82, 81, 102, vložení nových výhybek č.73X, 72X, 67X, 66X, 64X, 52X, 54X a nové napojení těchto výhybek na koleje č.18, 16, 12.

Dokončení nástupiště č.5 v délce 25 metrů u koleje č.12 a 16 na straně od Bystřičky.

- d) Snesení výhybky č.106, vložení nových výhybek č.101X, 106X, zprovoznění této kolejové spojky a její napojení na hlavní kolej směr Olomouc-Bělidla. Vybudování nové koleje za výhybkou č.101X co nejblíže k výhybce č.108
- e) Zprovoznění severního zhlaví osobního nádraží pro jízdy od Olomouce-Bělidel po nové části mostu přes Bystřičku do kolejí č. 12 až 32
- f) Práce na trakční vedení

V začátku postupu realizovat základ včetně stožáru č. 60BN. Při výstavbě základu použít rychlotvrdnoucí směsi. Je nutné zajistit schopnost základu v sedmi dnech po betonování zatížení navrhnuté v tomto postupu.

Demontáž stávající spojky č. S46, V8 a 54.

Montáž nových systémů č. 10, 12, 14, 16, Krnov a Sp11.

Výstavba stožáru č. 56N. Následně se realizuje brána č. 55N – 56N. Základ se svorníkovým košem je obsažen v objektu mostu v SO 18-19-09. Mezi 21 – 30 dnem dojde k osazení základu stožárem. V tuto dobu je možné již bránu zatížit.

Převěšení veškerých stávajících i nových systémů TV se provede najednou a to až po výstavbě brány č. 55N – 56N. Stávající podpěry TV č 101 – 102, 45 – 46 a 43 – 44 jsou v kolizi s novým železničním spodkem a svrškem. Úprava svršku a spodku proběhne až po demontáži stávajících stožárů. Po dobu výstavby mostu přes Bystřičku budou stávající stožáry č.102 a 46 respektovány a zachovány do doby jejich demontáže.

Sjízdnost stávajícího systému č. 10 se zajistí na stožárech 34C,48N, 37 – 38, 49N – 50N, 51N – 52N a 53N – 54N (provizorní závěsy) a stožáru č. 34A – 34 (stávající závěs). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na definitivních závěsech umístěné na nových stožárech.

Stávající systém spojky č.V7 se mezi stožáry č.53N – 54N a 55N – 56N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 58N. (viz tabulka č.13).

Sjízdnost stávajícího systému č.V7 se zajistí na stožárech 51N – 52N, 53N – 54N a 55N – 56N (provizorní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém spojky č.S102 se u brány č.61N – 62N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 60AN (viz tabulka č.13).

Sjízdnost stávajícího systému č.S102 se zajistí na stožárech 61N – 62N, 63N – 64N a 65N – 66N (provizorní závěsy).

Stávající systém č.2₁ se u brány č.55N – 56N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 52N. (viz tabulka č.13).

Sjízdnost stávajícího systému č. 2₁ se zajistí na stožárech 52AN, 53N – 54N, 55N – 56N, 57N – 58N, 59N – 60N, 61N – 62N, 63N – 64N, 67N – 68N, 69N – 70N, 72N, 73N – 74N a 75N – 76N (provizorní závěsy) a na stožárech č. 77N – 78N a 65N – 66N (definitivní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém č.2₂ se u brány č.57N – 58N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 62N. (viz tabulka č.13).

Sjízdnost stávajícího systému č. 2₂ se zajistí na stožárech č. 49N – 50N, 51N – 52N a 53N – 54N (provizorní závěsy) a na stožárech č. 55N – 56N a 57N – 58N (definitivní závěsy).

Stávající systém č.4 se u brány č.65N – 66N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 66N. (viz tabulka č.13).

Sjízdnost stávajícího systému č. 4 se zajistí na stožárech 49N – 50N, 51N – 52N, 53N – 54N, 59N – 60N a 63N – 64N (provizorní závěsy) a na stožárech č. 47N – 48N, 55N – 56N, 57N – 58N, 61N – 62N a 63N – 64N (definitivní závěsy).

Stávající systém spojky č.S106 se mezi stožáry č.67N – 68N a 69N – 70N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 69N. (viz tabulka č.13).

Stávající systém spojky č.S106 se mezi stožáry č.63N – 64N a 65N – 66N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 62CN. (viz tabulka č.13).

Sjízdnost stávajícího systému č.S106 se zajistí na stožárech 63N – 64N, 65N – 66N a 67N – 68N (provizorní závěsy). V ostatních případech se sjízdnost zajistí na stávajících závěsech umístěné na stávajících stožárech.

Stávající systém spojky č.S41 se u stožáru č.57N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí stávajícího kotvení na stožár č. 101. (viz tabulka č.13).

Stávající systém spojky č.S41 se mezi stožáry č.53N – 54N a 55N – 56N naspojuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí stávajícího kotvení na stožár č. 41. (viz tabulka č.10).

Sjízdnost stávajícího systému č.S106 se zajistí na stožárech 51AN – 51N, 53N – 54N, 55N – 56N a 57N – 58N (provizorní závěsy).

Sjízdnost stávajícího systému č.53 se zajistí na stožárech č. 53N – 54N, 55N – 56N, 57N, 59N, 61N – 62N, 63N – 64N, 65N – 66N, 65AN, 69N – 70N, 73N – 74N, 75N – 76N a 77N – 78N (definitivní závěsy), na stožárech č. 51N – 52N a 115 – 116 (provizorní závěsy) a na stožárech č. 39 – 40 a 41 – 42 (stávající závěsy).

Sjízdnost stávajícího systému č.Brno se zajistí na stožárech č. 27N – 28N, 29N – 30N, 31N – 32N, 33AN, 37N - 38N, 39N - 40N, 41N - 42N, 43N - 44N, 45N, 47AN, 51AN – 51N a 53AN – 53N (definitivní závěsy) a na stožárech č. 39 – 40 a 41 – 42 (stávající závěsy).

Sjízdnost stávajícího systému č.2f se zajistí na stožárech č. 37 – 38, 39 – 40 a 41 - 42 (stávající závěsy) a na stožárech č. 35 – 36 a 53AN – 53N (provizorní závěsy).

Sjízdnost stávajícího systému č.3f se zajistí na stožárech č. 37 – 38, 39 – 40 a 41 - 42 (stávající závěsy) a na stožárech č. 35 – 36 a 53AN – 53N (provizorní závěsy).

Po ukončení stavebního postupu nebude ještě zatrolejována kolej od Bělidel k výhybce č.106X a dále v přímém směru po výhybku č.67X mimo. Provedeno bude v závěru stavebního postupu č.24.

Požadované výluky:

1 x 3h – realizace základů

1 x 1/2h – osazení stožárů

1 x 3h – (52) a (54) (demontáž systému TV - spojka)

1 x 3h – (4) a (54) (demontáž systému TV - spojka)

1 x 3h – (4), (Krnov) a (54) (demontáž systému TV - spojka)

1 x 6h – (6), (8) a (10) (montáž systému TV)

2 x 6h – 8 (montáž systému TV)

1 x 3h – (6), (8), (10), (4), (2), (1),(3) a 1f (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)

- 1 x 3h – (2f), (3f), (4), (2), (1), (3) a 1f) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 3h – (Šumperk), (3f), (4), (52), (51) a (53) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 6h – (4), (52) a (2) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 6h – (4), (52) a (2) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 6h – (4) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 3h – (Šumperk), (4), (52), (51) a (53) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 3h – (1), (51), (52), (3), (1f), (2f), (3f) a (53) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 6h – (53), (3), (1f), (2f) a (3f) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)
- 1 x 6h – (Brno) a (3) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 2 x 3h – (2f), (3f) a (3) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- g) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.

2. Délka stavebního postupu

32 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Kolej 6c trvale zrušena
- b) Staniční kolej v pokračování koleje od Olomouce-Bělidel od výhybky č.106 (mimo) po výhybku č.76 (mimo) po celou dobu stavebního postupu
- c) Severní zhlaví kolejí č.12 až 32 po celou dobu stavebního postupu
- d) Pro práce dle bodu 1d) kolej směr Olomouc-Bělidla na dobu 8 dnů

4. Výluky TV

- a) Staniční kolej v pokračování koleje od Olomouce-Bělidel od výhybky č.106 (mimo) po výhybku č.76 (mimo) po celou dobu stavebního postupu. Zajistí se lokálním oddělením TV vložním izolací
- b) Koleje č.12, 16 po celou dobu stavebního postupu
- c) Při výluce dle bodu 3d) bez výluky TV, které zde není

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40\text{--}50$ km/hod podle druhu a směru pojížděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V pojížděné části zhlaví v činnosti stávající RZZ. Případné vjezdy od Grygova na koleje 12 a 16 na PN. Výhybky 92 a 101 upraveny na samostatné, dohledy v činnosti.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3b),3c) na zhlaví od Bystřičky na koleje č.10 až 3. Od Velké Bystřice jen na koleje č.4 až 10. Na zhlaví od Grygova na koleje č.12,16 **jen v nezávislé trakci** jako koleje kusé. Nákladní vlaky směr Velká Bystřice, Bohuňovice pojedou přes koleje č.10 až 4 úvratí na přednádraží a opačně.
- b) Při výluce dle bodu 3d) doprava vlaků i posun směr Olomouc Bělidla zastavena.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba. Při výluce dle bodu 3d) doprava vlaků směr Velká Bystřice zastavena. Vlaky osobní dopravy budou nahrazeny na úseku Olomouc hl.n. – Velká Bystřice autobusy, nákladní vozy směr Krnov budou směřovány přes Ostravu a Opavu. Obsluha vleček přes ŽST Velká Bystřice. Potřeba budou tři oběhy autobusů v každém oběhu jeden až dva autobusy, celkem šest autobusů včetně posílení některých spojů + nákladní auto na odvoz zavazadel. Celkem bude najeto za jeden

den 1500 km při čekání na výkon cca 30 hod, za 8 dní 12 000 km, čekání na výkon 240 hod. Skutečný rozsah náhradní autobusové dopravy bude upřesněn v ROV.

Stavební postup č.23

(nové napojení traťové koleje od Bohuňovic do osobního nádraží)

1. Rozsah prací

- a) Nejdříve bude provedena provizorní přeložka koleje od Bohuňovic na objetí šachty kabelovodu č.22, jejíž výstavba by si jinak vyžádala několika týdenní výluku traťové koleje směr Bohuňovice. Za účelem uvolnění prostoru pro zapojení přeložky do zhlaví bude zrušena kolejová spojka výhybek č.108ab/105 a do uvolněného prostoru bude zřízena dočasná kolejová spojka výhybek č.X1/X2, která nahradí stávající kolejovou spojku výhybek č.114/109. Tato kolejová spojka se zruší a do uvolněného prostoru se zapojí přeložená kolej od Bohuňovic výhybkou č.X3.
- b) Konkrétně bude snesena výhybka č.108ab a nahrazena kolejovým polem. Současně bude snesena výhybka č.109 a do uvolněného prostoru bude vložena výhybka č.X3, na kterou se napojí přeložená část koleje od Bohuňovic, která bude budována současně
- c) Vložení výhybky X2 do koleje č.52 a zprovoznění kolejové spojky výhybek č.X1/X2,
- d) Budování kabelové šachty č.22 kabelovodu, betonáž monolitické desky v místě šachty
- e) Snesení výhybky č.112 a části koleje č.4b v délce cca 150 metrů za výhybkou č.112. Snesení části traťové koleje od Bohuňovic od začátku úpravy dle projektu až po výhybku č.108 (mimo) a to včetně provizorní přeložky bez zásahu do výhybky č.X3.
- f) Položení části nové koleje od Bohuňovic včetně nových výhybek č.114X, 109X, 108X a jejich napojení na výhybku č.101X. Vložení výhybky č.111X
- g) Snesení výhybky č.67, vložení nových výhybek č.69X, č.58X a nové napojení těchto výhybek na koleje č.10,8 a výhybku č.72X. Zrušení provizorního nástupiště u koleje č.12
- h) Dokončení nástupiště č.4 v délce 50 metrů u koleje č.10 a 15 metrů u koleje č.8 na straně od Bystřičky.
- i) Snesení výhybek č.113, 116, vložení nové výhybky č.113X a nové napojení kolejí č.1t, 58, 56 na výhybky č.113X, 111X
- j) Práce na trakční vedení

Od stávajícího děliče č.26 umístěného ve stávajícím systému č.4 (stávající kolej č.54) se pro vložení provizorní spojky č.2 provede výluka TV .

Od stávajícího elektrického dělení mezi stožáry č. 55N – 56N a 57N – 58N do nového elektrického dělení (mezi stožáry č. 75N – 76N a 77N – 78N) ve stávajícím systému č.2 se pro vložení provizorní spojky č. 2 provede výluka.

Izolátory v dělení mezi stožáry č. 55N – 56N a 57N – 58N se odklepují.

Demontáž stávajících systémů č. 8, 56, 58, S102 a 3t.

Stávající systém č. 1t se realizuje v SO 18-01-01.2 Žst. Olomouc, obvod přednádraží, trakční vedení.

Montáž systému č. 6, 8, 104, 3t a 106.

Stávající systém č.10 se mezi stožáry č.48N a 48BN naspojkuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí provizorního kotvení na stožár č. 45AN (viz tabulka č.14). Sjízdnost stávajícího systému č. 10 se zajistí na stožárech 48N, 37 – 38, 49N – 50N, 51N – 52N a 53N – 54N (provizorní závěsy).

Montáž provizorního systému spojky č.Prov2 se realizuje od stožáru č. 54AN (provizorní kotvení) ke stožáru č.64N (provizorní kotvení). Trolej a nosné lano je provizorní (tabulka č.14).

Sjízdnost provizorního systému spojky č. Prov2 se zajistí na stožárech 55N – 56N, 57N – 58N, 59N – 60N a 61N – 62N (provizorní závěsy).

Sjízdnost stávajícího systému č. 4 se zajistí na stožárech 49N – 50N, 51N – 52N, 53N – 54N, 59N – 60N a 63N – 64N (provizorní závěsy) a na stožárech č. 47N – 48N, 55N – 56N, 57N – 58N, 61N – 62N a 63N – 64N (definitivní závěsy).

Sjízdnost stávajícího systému č. 2₁ se zajistí na stožárech 52AN, 53N – 54N, 55N – 56N, 57N – 58N, 59N – 60N, 61N – 62N, 63N – 64N, 67N – 68N, 69N – 70N, 72N, 73N – 74N a 75N – 76N (provizorní závěsy) a na stožárech č. 77N – 78N a 65N – 66N (definitivní závěsy).

Montáž provizorního systému spojky č. Prov3 se realizuje od stožáru č. 45AN (definitivní kotvení) ke stožáru č. 62CN (definitivní kotvení). Trolej a nosné lano je provizorní (tabulka č.14).

Sjízdnost provizorního systému spojky č. Prov3 se zajistí na definitivních stožárech (definitivní závěsy – systému spojky č. Sp8).

V km 86,636 mezi brány č. 49N – 50N a 51N – 52N vložit do provizorního systému č. Prov3 izolace (trolej a nosné lano). Izolace se umísťuje z důvodu výstavby železničního spodku a svršku realizované v postupu č. 24.

Požadované výluky:

- 2 x 4h – 104a (demontáž systému TV)
- 1 x 3h – (53), (51) a (52) (demontáž systému spojky TV)
- 1 x 4h – Setuza, 4, 6 a 8 (demontáž systému TV)
- 1 x 4h – 4b (systém provizorní 8), 4, 16, (4), (2), (1) a (3) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 6h – Krnov, 10, 12, 16, a (montáž systému TV)
- 1 x 6h – Setuza, 4, 6 a 8 (montáž systému TV)
- 1 x 6h – 104a (montáž systému TV)
- 1 x 6h – 104a a Krnov (montáž systému TV)
- 1 x 3h – (54), (52) a Krnov (montáž systému provizorní spojky TV)
- 1 x 3h – (54) a (4) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV včetně zakotvení)
- 1 x 3h – (2₁) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)
- 1 x 6h – Krnov, (6), (8) a (10) (montáž provizorního systému TV)
- k) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.
- l) Zprovoznění severního zhlaví osobního nádraží pro jízdy od Bohuňovic do kolejí č. 8, 10, 12 až 32
- m) Zahájení prací na ČST2 a na kanalizaci, aby mohlo být co nejdříve zajištěno odvodnění kolejí.

2. Délka stavebního postupu

31 dnů (doba stavebního postupu představuje zejména betonáž a vytvrnutí monolitické železobetonové desky nad stropem šachty kabelovodu č. 22)

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu 1b) pokračování koleje č. 54 mezi výhybkami č. 110 a 92 na dobu 3 dnů
- b) Pro práce dle bodu 1b) traťová kolej směr Bohuňovice na dobu 3 dnů
- c) Pro práce dle bodu 1c) pokračování koleje č. 52 mezi výhybkami č. 115 a 91 na dobu 2 dnů
- d) Pro práce dle bodu 1e), 1f) traťová kolej směr Bohuňovice na dobu 9 dnů
- e) Pro práce dle bodu 1g) koleje č. 6, 8, 10 na straně od Bystřičky na dobu 14 dnů

- f) Pro práce dle bodu 1i) koleje č.56,58,1t na zhlaví od osobního nádraží na dobu 4 dnů (na snesení dvou výhybek, pokládku jedné nové a nové koleje v celkové délce cca 60 m)

4. Výluky TV

- a) při výluce dle bodu 3a) kolej č.54 a č.4 od výhybky č.92 po výhybku č.110 (včetně) a provizorní zarážedlo na dobu 3 dnů
b) při výluce dle bodu 3b) kolej č.52 a č.2 od výhybky č.91 po výhybku č.120X na dobu 2 dnů
c) Při výluce dle bodu 3c) kolej č.6 jen na zhlaví od Bystřičky, koleje č.8,10 v celé délce na dobu 14 dnů
d) Při výluce dle bodu 3f) koleje č.56,58,1t,3t na dobu 4 dnů

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu a směru pojížděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Vjezdy od V. Bystřice na koleje 12 a 16 zabezpečeně, odjezdy z kolejí 12, 16, 18, 20 zabezpečeně. V této části kolejiště v činnosti upravené RZZ s pomocnou indikační deskou. Ve zbývajících pojížděných částech zhlaví v činnosti stávající RZZ. Výhybky 92, 101 a 108a upraveny na samostatné, dohledy v činnosti.

7. Jízdy vlaků

Od/do Velké Bystřice na koleje č.12,16,18,20 (18,20 jen odjezdy). Od Bohuňovic doprava vlaků při výlukách dle bodů 3a), 3b), 3d), 3e) zastavena. Mimo tyto výluky pojedou vlaky od/do Bohuňovic na koleje č.4 až 10. Od/do Štěpánova a Grygova podle typu výluky na koleje č.4,2,1,3. Nákladní vlaky směr Velká Bystřice budou přes kolej č.18a přestaveny z koleje č.16,18,20 na kolej č. 4,2 a dále na přednádraží a opačně.

8. Dopravní opatření

Při výluce dle bodu 3a) doprava vlaků směr Bohuňovice zastavena. Vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusy, nákladní vozy směr Uničov budou směřovány přes Šumperk. Potřeba budou dva oběhy autobusů v každém oběhu dva autobusy k tomu další dvojice autobusů na posílení ranních a odpoledních spojů, celkem šest autobusů + nákladní auto na odvoz zavazadel. Celkem bude najeto za jeden den 2 900 km při čekání na výkon cca 30 hod, za 9+3 dny výluky půjde o 34 800 km, čekání na výkon 360 hod. Skutečný rozsah náhradní autobusové dopravy bude upřesněn v ROV. Přístup do depa při výluce 3f) jen od Pavlovického podjezdu.

Stavební postup č.24

(nové napojení areálu DKV a kolejí č.56, 58, 1t do severního zhlaví osobního nádraží u Bystřičky)

1. Rozsah prací

- a) Snesení výhybek č.71, 76 a vložení výhybky č.59X s napojením koleje č.6 do zhlaví
b) Práce na trakční vedení
Montáž systému č.4 a Sp8
Demontáž stávajících a provizorních systémů č. Prov3, 10 a 6.
Požadované výluky:
1 x 3h – Krnov, 104, 106, 10, 12 a 14 (demontáž provizorního systému TV)
1 x 4h – Krnov, 104, 106, 10, 12 a 14 (montáž systému spojky TV)
1 x 3h – (4), (2), (1) a (3) (demontáž systému TV)
1 x 4h – 16, (4), 6, 8, 10, 12 a 14 (demontáž systému TV)
1 x 6h – (4), 104, 106, Krnov, 10, 12 a 14 (montáž systému TV)

- c) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, úpravy vnitřní části RZZ.
 - d) Zprovoznění dopravních kolejí č.6,8,10,12,16,18,20 pro jízdy vlaků přes Bystřičku po nové části mostu směr Velká Bystřice, Bohuňovice a do koleje č. 56 pro jízdy vlaků směr přednádraží, Štěpánov.
 - e) Práce na ČST2.
- 2. Délka stavebního postupu**
9 dnů
- 3. Vyloučené koleje**
a) Koleje č.4,6 pro práce dle bodu 1a) na severním zhlaví po celou dobu stavebního postupu
- 4. Výluky TV**
a) Koleje č.4,6 pro práce dle bodu 1a) na severním zhlaví jen v místě prací na dobu 4 dnů
- 5. Omezení rychlosti**
Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu a směru poježděné koleje
- 6. Činnost zabezpečovacího zařízení**
V obnovené části kolejiště v činnosti upravené stávající RZZ s pomocnou indikační deskou. Ve zbývajících poježděných částech zhlaví v činnosti stávající RZZ. Výhybky 83, 92, 101 a X3 upraveny na samostatné, dohledy v činnosti.
- 7. Jízdy vlaků**
Bez omezení kromě výluky dle bodu 3b) kdy nebudou možné jízdy na koleje č.4,6 od vnitřního nádraží.
- 8. Dopravní opatření**
Ve vlakové dopravě nebudou potřeba.

Stavební postup č.25

(rekonstrukce mostu přes Bystřičku v kolejích č.4 ,2)

1. Rozsah prací

- a) Snesení výhybek č.83, 90, 92, 101, 108, 109,110, 105, 91, 84, 114 a X1, X2, X3 (tyto provizorní vloženy ve stavebním postupu č.23)
- a) Rekonstrukce mostu přes Bystřičku v km 86,486 pod kolejemi č.2,4
- b) Položení nových výhybek č.68X, 74X, 102X, 103X, 107X, 70X, 71X, 112X
- c) Snesení koleje č.52 od výhybky č.119X po výhybku č.115 (mimo) a snesení koleje č.54 od provizorního zarážedla zřízeného ve stavebním postupu č.14 po výhybku č.110. Práce na železničním spodku a svršku, položení nové koleje č.102 dle nového číslování a její napojení na výhybky č.119X a 107X.
- e) Práce na trakční vedení
Montáž systému č. 2b, Sp10, Sp12 a Sp13.
Demontáž stávajících a provizorních systémů č. Prov2, 4, 2₂, 2₁ a S106.
Stávající systém č.V6 na úrovni brány č.53N – 54N naspojkuje novou náhradou, která se provizorně zakotví pomocí definitivního kotvení na stožár č. 53CN (viz tabulka č.12).
Sjízdnost stávajícího systému č. V6 se zajistí na stožárech č. 45N, 47N a 53N – 54N (provizorní závěsy), na stožáru č. 43N (definitivní závěsy) a na stožárech č. 37 – 38 a 41 – 42 (stávající závěsy).
Požadované výluky:
1 x 3h – Krnov, 10, 12 a 14 (demontáž provizorního systému TV)
1 x 4h – 104, 106, 2 (demontáž systému TV)
1 x 4h – (2₁), 10, 12, 14, Krnov, 104, 106, 4, 102a a 104a (demontáž systému TV)

- 1 x 4h – (2₂), 104, 106 a 4 (demontáž systému TV)
- 1 x 4h – (2₁), 104, 106 a 4 (demontáž systému TV)
- 1 x 3h – (53), (1₁), Krnov, 10, 12, 14, 104, 106, 4 a Šumperk (demontáž stávající spojky TV)
- 1 x 6h – 104a, 2a (montáž systému TV)
- 1 x 3h – 104, 106, 4, (montáž systému spojky TV)
- 1 x 3h – 104, 106, 4, Krnov, 10, 12 a 14 (montáž systému spojky TV)
- 1 x 3h – 104, 106, 4, Krnov, 1t, 3t, 10, 12 a 14 (montáž systému spojky TV)
- 1 x 3h – (3), (1f) a (1) (převěšení stávajících vodičů na nové podpěry TV)
- f) Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti, montáž výměnových zámků v oblasti celého zhlaví a Bělidel, přípravy na následné vypnutí zařízení po ukončení SP 25.
- g) Napojení kolejí č.4,2 na nový most a jejich zprovoznění včetně dokončených nových kolejových spolek a nové koleje č.102
- h) Začátkem stavebního postupu (po snesení kolejových polí rekonstruovaných kolejí) zřízení provizorního přístupu pro silniční staveništní vozidla na plán rekonstruované koleje č.102 cca šířky 3 metry a jeho používání po celou dobu stavebního postupu **pouze za krátkodobých výluk uvedených kolejí** v bodě 3c), v době mimo výluky kolejí je užívání provizorního přístupu nepřipustné a bude znemožněno např. závorou. V závěru stavebního postupu bude odstraněn. Provizorní přístup je navržen v km 86,240 za výhybkou č.601 (po směru kilometráže) kolmo na plán kolejí č.4, 2.
- i) Práce na ČST2 (čerpací stanice v km 86,350) a na kanalizaci

2. Délka stavebního postupu

26 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Kolej č.54 a č.4 od brány TV 47N-48N po výhybku č.110 (včetně) a provizorní zarážedlo po celou dobu stavebního postupu
- b) Kolej č.52 a č.2 od brány TV 47N-48N po výhybku č.120X (mimo) po celou dobu stavebního postupu
- c) Po celou dobu stavebního postupu krátkodobé výluky kolejí č.58, 1t v km 86,240 na 2 hod denně v nočních hodinách a 2 hod denně v ranních hodinách, práce dle bodu 1h)

4. Výluky TV

- a) Kolej 54 a č.4 od výhybky č.83 (včetně) po výhybku č.110 (včetně) a provizorní zarážedlo po celou dobu stavebního postupu
- b) Kolej č.52 a č.2 od výhybky č.84(včetně) po výhybku č.120X (včetně) po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu a směru poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V obnovené části kolejiště v činnosti upravené stávající RZZ s pomocnou indikační deskou. Ve zbývajících poježděných částech zhlaví v činnosti stávající RZZ. Výhybky 86 a 117 upraveny na samostatné, dohledy v činnosti. S ukončením postupu začíná vypnutí zab. zařízení tohoto zhlaví z důvodu aktivace elektronického stavědla.

Vypnutí zhlaví u Bystřičky a kolejiště Bělidel **po ukončení stavebního postupu č.25 a před zahájením stavebního postupu č.26**

Aktivována budou dvě výhybkářská stanoviště

St.IV- ve stávajícím objektu v km 86,643 u stávající výhybky č.79

Obsluhované výhybky a výkolejky č. 89/103, 70/62=EZ, 64, P1b/77, 74, 54X=EZ, 64X, 52X=EZ, 66X, 67X/72X, 73X/102X=EZ, 69X, 58X=EZ, 59X/68X, 74X/71X=EZ, TVk6, TVk5, TVk4, 48X

Obsluhu výhybek u pošty č.64,74,69,77 zajistí posunující četa.

Obsluha =2 pracovníci

St.V– nová unimobuňka v km 86,285, vedle stávající osvětlovací věže č.9

Obsluhované výhybky a výkolejky č. Vk102/107, Vk103, 104, 112X/107X=EZ, 108X/103X=EZ, 111X, Vk103/113X, 109X=EZ, 114X, 106X/101X

Na tomto stanovišti bude umístěna i tabule na zavěšování klíčů kolejiště Bělidla od výhybek a výkolejek č. 501, 502, Vk501/506, 510/507, 508/505, Vk503/519, 523/521, 525, 522/518, PS1, Vk504, 526/A1=EZ v době, kdy nebude obsazeno St.XI. Kolejiště Bělidla bude trvale uzamčeno pro průjezdy po hlavní koleji č. 301.

Obsluha =2 pracovníci

St.XI – stávající objekt stanoviště 4 u stávající výh. č. 524, které bude obsazeno pouze v té části dne, ve které budou obsluhovány přilehlé vlečky a kolej č. 307. Po zbytek dne budou klíče umístěny na tabuli pro zavěšování na St.V, kolejiště bude uzamčeno pro průjezdy po koleji č. 301.

Obsluhované výhybky č. 501, 502, Vk501/506, 510/507, 508/505, Vk503/519, 523/521, 525, 522/518, PS1, Vk504, 526/A1=EZ.

Obsluha = 1 pracovník, výhybky na vlečku obsluhuje doprovod vlečkového vlaku

Výhybky č. 70X a 117 budou trvale uzamčeny ve svých základních polohách, klíče budou umístěny dle zákł. dokumentace pro tento st. postup.

Současně budou vypnuta traťová zařízení směr Velká Bystřice a Bohuňovice a přilehlé přejezdy. Jízdy z vnitřního nádraží do osobního na PN. Vjezdy od Grygova, Blatce a Nové Ulice a jízdy z filiálky do vnitřního nádraží na PN.

Přejezdy

Směr Velká Bystřice (všechna PZS se nachází v žst.Olomouc hl.n.)

PZS A6 km 1,651 (ul. Na Zákopě),ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

PZS A7 km 1,223 (ul.Roháček Dubé),ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

PZS A8 km 0,580 (ul Divišova),ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc Nová Ulice

Zde se předpokládá v def. stavu ovládání PZS pomocí počítačů náprav. Protože Město Olomouc a Olomoucký kraj nesouhlasí s dlouhodobějším vypnutím PZS především PZS A8 je navrženo i zde provedení náhradního ovládání uvedených PZS pomocí počítačů náprav , které budou realizovány v rámci PS 18-28-01.1,s provizorní vnitřní výstrojí v RD PZS A7.

Dalším důvodem je skutečnost,že dopravní technologie při vypnutí SZZ předpokládá obsazení výhybkářského stanoviště na bývalém St10 pouze v denní době.

Po dobu činnosti náhradního ovládání bude rychlost v celém obvodu Bělidel z technických důvodů omezena to ze stávající 70/60km/h jednotně na 40 km/h.

Kontroly PZS budou po dobu překládek kabelů a aktivace a z větší části i v době aktivace def. SZZ soustředěny u výpravečního na ÚS v provizorní kolejové desce ve zjednodušené formě.

Stávající TZZ bude vypnuto z činnosti a bude zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravečního na ÚS na provizorní kolejové desce.

Směr Bohuňovice

PZS A2 km 102,539 (ul. U Podjezdu),ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

PZS A1 km 102,828 (ul.Sibiřská),ovládání kol.obvody SZZ kontrola v žst.Olomouc hl.n.

Protože i zde se jedná o značně provozně zatížený přejezd (PZS A2) je zde navrženo uskutečnit potřebné překládky tak, aby se vypnutí těchto PZS maximálně zkrátilo. Navrhuje se realizovat vypnutí pro překládku kabelů v závěrečných 3 dnech vypnutí SZZ a

to především z důvodu, že ovládání potřebnou kabelizací zde tvoří malý počet kabelů. Po dobu vypnutí přilehlého zhlaví u Bystřičky se předpokládá omezení traťové rychlosti z technických důvodů omezena v úseku od vj.návěstidla BS po PZS A2 (pouze ve směru Olomouc-Bohuňovice ze stávající 90 km/h nově na 60 km/h.

Kontroly PZS se nachází na ústředním stavědle.

Jízda přes dotčené PZS za dopravních opatření na dobu 3 dní

TZZ ve směru Bohuňovice bude vypnuto z činnosti. Po celou dobu vypnutí TZZ bude zřízena dočasná indikace volnosti mezistaničního úseku u výpravčího na ÚS na provizorní kolejové desce.

7. Jízdy vlaků

Od/do Bohuňovic a Velké Bystřice na koleje č.6,8,10,12,16. Do Štěpánova odjezdy také z těchto kolejí přes kolej č.56. Ze Štěpánova na koleje č.1,3 a přes kolej č.56 i na koleje sudé. Od Grygova a Prostějova přístup na všechny kolej, koleje č.2,4 budou však k dispozici na tomto směru jen jako koleje kusé.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba.

Stavební postup č.26

(rekonstrukce mostu přes Bystřičku v kolejích č.51,53)

1. Rozsah prací

- Snesení výhybek č.70, 86, 89, 117, 103, 62, 74 (náhrada kolejovým polem)
- Rekonstrukce mostu přes Bystřičku v km 86,486 pod kolejemi č.51,53
- Snesení koleje č.51 mezi výhybkami č.124X, 117 a v jejím pokračování koleje č.1 až po výhybku č.89. Práce na železničním spodku, svršku a převedení koleje č.51 do stopy koleje č.52 – v novém číslování kolej č.101
- Položení nových výhybek č.47X, 53X, 55X, 63X, 115X
- Směrová a výšková úprava výhybek č.64,69,77
- Práce na trakční vedení

Výstavba základů včetně stožárů č. 71N a 49AN. Montáž brány č. 49BN – 49AN.

Montáž systému č.1b, 103b, 103a, Sp9, 3, 7c, 9c a Sp7.

Demontáž stávajících systémů č. 53, 1₁, 1₂, V6, S41, Brno, 2f a 3f

Požadované výluky:

1 x 4h – realizace základů

1 x 1h – osazení stožárů

1 x 3h – poštovní koleje (montáž bran)

1 x 4h – 203 a (3) (demontáž systému TV)

1 x 4h – (1₂), 201, 203, (demontáž systému TV)

1 x 4h – (1₁), 5b, Výt1, (5) a 3b (demontáž systému TV)

1 x 3h - 5b, Výt1, 3b, (5) a 1 (demontáž systému TV)

1 x 6h – 203 (montáž systému TV)

1 x 6h – 201, 1a (montáž systému TV)

1 x 6h – Výt1, 5b, 5a a 3b (montáž systému TV)

1 x 3h – 1b (montáž systému spojky TV)

- Práce na zabezpečovacím zařízení – demontáž venkovních prvků, montáž nových na obnoveném kolejišti.

- Napojení kolejí č.1,3 (v novém číslování 103a, 103b) na nový most a jejich zprovoznění včetně koleje č.101 a dokončených nových kolejových spojek

- i) Výstavba kanalizace pod kolejemi č.53, 55 v km 86,360 a pod kolejí mezi výhybkami č.107 a 111 (v otevřeném výkopu se snesením kolejových polí), práce na ČST2 v km 86,350, zajištění koleje mezi výhybkami č.107 a 111 a koleje č.51 pažením

2. Délka stavebního postupu

28 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Koleje č.1,51 od výhybky č.70 (včetně) po výhybku č.124X (mimo) po celou dobu stavebního postupu
b) Kolej č.53 od výhybky č.117X (mimo) po výhybku č.62 (včetně) po celou dobu stavebního postupu
c) Vlečka Pošty na dobu 3 dnů
d) Výluka koleje mezi výhybkami č.107 a 111 na 1 den, výluka kolejí č.53, 55 na dobu 2 dny a výluka koleje č.51 na 3 hod, práce dle bodu 1i)

4. Výluky TV

- a) Koleje č.1,51 od výhybky č.70 (včetně) po výhybku č.124X (mimo) po celou dobu stavebního postupu
b) Kolej č.53 od výhybky č.117X (mimo) po výhybku č.62 (včetně) po celou dobu stavebního postupu
c) Kolej č.1f, 2f, 3f na dobu 3 dnů

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = 40-50$ km/hod podle druhu a směru poježděné koleje

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V poježděné části zhlaví v činnosti nově aktivované elektronické stavědlo včetně obvodu Bělidel. Nově navázaná traťová zařízení směr Velká Bystřice a Bohuňovice, nové navázání traťových i staničních přejezdů těchto tratí. V kolejích 102 a 56 (104) provizorní navázání na stávající RZZ přednádraží. Případné jízdy od Grygova na koleje 1 a 3 na PN.

7. Jízdy vlaků

Jen po sudé kolejové skupině a kolejích č.5,7. Koleje č.1,3 možno využívat jako koleje kusé.

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření na odklonění nebo odřeknutí vlaků nebudou potřeba.

Výměna trolejového drátu nad hlavními a vedlejšími kolejemi osobního nádraží bude provedena při výškové definitivní poloze koleje až na definitivní polohu TV a posléze provedena kompletní regulace.

Stavební postup č.27

(závěrečná vypnutí staničního zabezpečovacího zařízení)

Aktivace nového staničního zabezpečovacího zařízení – přednádraží

Vypnutí staničního zab.zař. na zhlaví u Pavlovického podjezdu v závěru stavby na 21 dní

Zřízena budou tři výhybkářská stanoviště:

St.VI- nová unimobuňka v km 85,880 vpravo od koleje č. 63 (staré číslování)

Obsluhované výhybky a výkolejky č. Vk105/117X, 118X/124X, Vk107/126X, 129X, 122X, 125X, 130X, 127X/121X, 128X/202X, 123X, 119X/609X, 120X/116X

Obsluha = 1 pracovník

St.VII- místnost výpravčího v přízemí budovy bývalého St.4

Obsluhované výhybky a výkolejky č. 205X/201X, 206X, 209X, Vk201/211X, 214X, 204X/207X

Obsluha =1 pracovník

St.VIII- nová unimobuňka v km 85,467 vedle stáv. stavědla č.5

Obsluhované výhybky č. 203X/216X, 208X=EZ, 228X, 210X, 213X, 215X/220X, 624X, 217X, 219X, 222X, 224X, 221X, 225X, 223X, 227X, 230X, 228X, 231X, 229X, 233X, 235X, 237X/240Xb

Obsluha =2 pracovníci

Cesty od osobního nádraží do vnitřního a cesty od Sc201 a Sc202 budou na PN.

Vypnutí staničního zab.zař. na zhlaví u filiálky v závěru stavby na 21 dní

Při vypnutí staničního zab.zař. na zhlaví u filiálky bude zřízeno jedno výhybkářské stanoviště

St.IX- nová unimobuňka v km 84,575 vně kolejiště sudých kolejí

Obsluhované výhybky č. 243X, 244X, 245X=EZ, 246X=EZ, 252X/247X=EZ, 274X, 262X/255X, 249X=EZ, 253X=EZ, 256X, 248X, 250X, 251X, 254X, 258X, 259X, 260X, 267X/281X, 282X/285X=EZ

Obsluha =2 pracovníci

Jízdy od vnitřního zařízení na PN.

Současně bude vypnuto traťové zařízení směr Štěpánov.

Směr Štěpánov bude konec vlaku zjišťovat pracovník St.IX, směr Štěpánov bude zřízena hláska v km 80,984, oddílová návěstidla č.1-810, 2-809 i se samostatnými předvěstmi s ovládáním z dopravní kanceláře ve Štěpánově z provizorní kolejové desky. Stanice Štěpánov bude obsazena výpravčím. Využití stávajících prvků autobloku pro činnost hlásky bude omezeno funkčními zkouškami v souvislosti s rekonstrukcí autobloku o nové traťové oddíly.

Při jízdě ve vzdálenosti hlásky na úseku Olomouc hl.n. – Štěpánov rychlost maximálně 100 km/hod.

E. Závěr

Nároky na zvýšené personální obsazení

a) Vypnutí staničního zabezpečovacího zařízení

Při vypnutí zabezpečovacího zařízení (11x) budou zřizována postupně po zhlavích výhybkářská stanoviště celkem na 119 dní v průběhu čtyř let výstavby, dále budou obsazovány úsekově ovládané stanice Grygov a Štěpánov výpravčím, každá na 42 dní. Na 42 dní bude obsazena i hláska mezi stanicemi Grygov a Olomouc hl.n.

Po přepočtu na jednoho pracovníka bude odpracováno za dobu 833 dní x24 hod = 19992 hod.

b) Náhradní autobusová doprava

Náhradní autobusová doprava bude zavedena ve stavebním postupu pro kabelovou mezi stanicemi Olomouc hl.n. – Velká Bystřice (1 den) a ve stavebním postupu č.21 mezi stanicemi Olomouc hl.n. – Blatec (1den), ve stavebním postupu č.22 mezi stanicemi Olomouc hl.n. – Velká Bystřice (8 dní) a ve stavebním postupu č.23 mezi stanicemi Olomouc hl.n. - Bohuňovice (12 dní). Celkem autobusy najedou 51000 km při čekání na výkon 665 hod.

b) Dopravní koordinátor

S přihlédnutím ke složitosti stavby i problematice uzlu a k potřebě komunikace stanice se zhotovitelem na přípravě výluk, jejich organizaci a řešení mimořádných stavů doporučuje projektant zřídit po dobu stavby funkci dopravního koordinátora na dobu 33 měsíců, což představuje 36x30x8= 8640 hodin výkonu.

Závěrečné shrnutí

Po přepočtu je nárůst pracovníků roven číslu: $19992+8640=28632$ hod, což znamená, že mzdové náklady budou přibližně stejné jako by byl zaměstnán jeden pracovník na tuto dobu pracovního výkonu. U náhradní autobusové dopravy půjde o náklady na ujetí 51000 km při čekání na výkon 665 hod.

Nárůst personálního obsazení dopravních stanovišť zajistí zhotovitel, a to například prostřednictvím smluvního vztahu s příslušnou organizační jednotkou ČD, a.s. (Provozní obvod).

Předložená dokumentace dokladuje, že stavbu „Rekonstrukce ŽST Olomouc“ je možno v navržených stavebních postupech provést.



STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
sif. 230
27 -04- 2012
č.p. 900

V Praze dne 25. 4. 2012
Čj. 81/2012-Ř/ZOZ

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Ing. Petr Čech
Legionářská 8
772 00 OLOMOUC

Věc: Vyjádření k rekonstrukci žst. Olomouc – vlečka SSHR

Požadované výluky vlečky SSHR Praha při rekonstrukci žst. Olomouc v roce 2014 bereme na vědomí a souhlasíme s výlukami v uvedeném rozsahu.

Stavbou nesmí být dotčeno kolejiště vlečky SSHR Praha a o přesném termínu výluk žádám včasné vyrozumění.

Ing. František Andrlík
ředitel a člen dozorčí rady

STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC a.s.
Libušina 103, 772 00 Olomouc
IČ 63078953

①

**SOLNÉ MLÝNY A.S. OLOMOUC**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8

772 00 Olomouc

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
stř. 230

03 -05- 2012

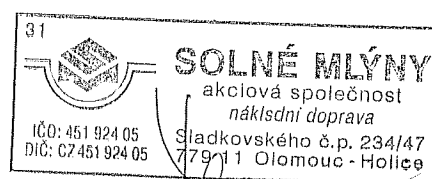
č.p. 934

Váš dopis / Ze dne
Č.j. 291/12-237/ ze dne 24.4.2012Číslo
052/2012-DVyřizuje / Linka
Zaorálek/587421235V Olomouci dne
26.4.2012**Věc : Stanovisko k omezení provozu dráhy během rekonstrukce žst. Olomouc**

Solné mlýny, a.s. berou na vědomí posunutí realizace stavby rekonstrukce žst. Olomouc o jeden rok a souhlasí s prováděním prací, které omezí provoz na vlečce Solné mlýny, a.s. v dubnu 2014 za již dříve sjednaných podmínek :

- Solné mlýny, budou písemně seznámeny s termíny zahájení a ukončení prací a s časovým harmonogramem provozních výluk nejméně 45 dní před zahájením výluky,
- Uvedené doby trvání nepřetržité výluky v rozpětí 16 hodin a následně 48 hodin nebudou v žádném případě překročeny,
- PD úseku, který se týká Solných mlýnů, a.s. bude projednána v přípravném řízení.

S pozdravem

Ing. Jiří Harenčák
předseda představenstva

Spojovatelka

Tel: +420 587 421 222

Tel: +420 587 421 227

Sekretariát

Tel: +420 587 421 233

Fax: +420 585 313 783

Generální ředitel

Tel: +420 587 421 236

E-mail: harencajk@solnemlyny.cz

Bankovní spojení

Komerční banka, a.s.

Číslo účtu: 35-8995860207/0100

Adresát dle rozdělovníku níže

Rozdělovník:

- Solné mlýny a.s. Olomouc, Sladkovského 234/47, 779 11 Olomouc, Ing. Jiří Harenčák
- Juta a.s. závod Olomouc, Sladkovského 49, 779 11 Olomouc, p. Vladimír Karabina
- Subterra a.s., SSHR, Bezová 1658/1, 147 14 Praha, Ing. František Andrlík

Č.j.: 291/12-237

V Olomouci dne 24.04.2012

Věc: Rekonstrukce žst. Olomouc, žádost o vyjádření, aktualizace.

Společnost MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., jako generální projektant výše uvedené akce, žádá zdvořile o Vaše písemné stanovisko v následující věci.

Realizace stavby rekonstrukce žst. Olomouc je investorem posunuta cca o jeden rok, to znamená, že výluky uvedených vleček také.

Původní znění Vám zaslané žádosti o vyjádření ze dne 07.05.2010:

Stavba si vyžádá výluky vleček napojených na kolejiště Žst. Olomouc, konkrétně na vlečku ADM Olomouc. Tyto výluky jsou uvažované v měsíci květnu roku 2013 v trvání 16 hodin a následně, cca po jednom týdnu, v trvání 48 hodin.

Aktuální znění žádosti je co do doby trvání výluky vleček stejné, tedy **16 hodin a následně, cca po jednom týdnu, v trvání 48 hodin**, nyní je však uvažována v dubnu roku 2014.

Popis vleček:

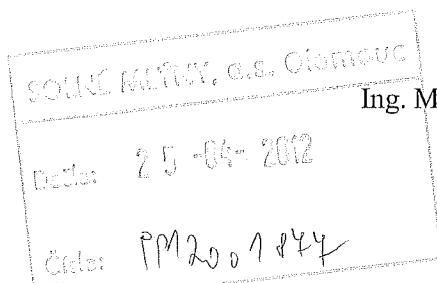
- Vlečka Solné mlýny a.s., v km 0,836 výhybka č.564 z koleje č.401 (zaústěna do vlečky ADM Olomouc)
- Vlečka Juta a.s., v km 0,233 výhybka č.J1 z koleje č.1 (zaústěna do vlečky Solné mlýny a.s.)
- Vlečka SSHR Praha zaústěna výhybkou č.01 do vlečkové koleje č.5 vlečky Solné mlýny a.s.

V příloze přiloženo Vaše původní vyjádření.

S pozdravem

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8
772 00 OLOMOUČ
IČ 64610357, DIČ CZ64610357
stř. 201 rozpočty

Ing. Miroslav Lehnfeld, vedoucí střediska 237.



Vyřizuje/tel./email: Ing. Petr Čech, 585 570 457, 605 229 034, cechp@moravia.cz



SOLNÉ MLÝNY A.S. OLOMOUČ

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
stř. 230

17.05.2010

č.p. 1122

MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.

Legionářská 8

772 00 Olomouc

Váš dopis / Ze dne
469/10-237

Číslo
293-D/2010

Vyřizuje / Linka
Zaorálek/587421235

V Olomouci dne
11.05.2010

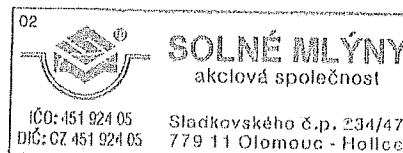
Věc : Stanovisko k omezením provozu během rekonstrukce žst.Olomouc v roce 2013

Solné mlýny, a.s. souhlasí s plánovaným prováděním prací, které omezí provoz na vlečce Solné mlýny, a.s. v květnu 2013 za těchto podmínek :

- Solné mlýny, a.s. budou písemně seznámeny s termíny zahájení a ukončení prací a časovým harmonogramem výluk minimálně 45 dní předem dnem zahájení výluky,
- uvedené doby trvání nepřetržité výluky v rozpětí 16 hodin a následně 48 hodin nebudou v žádném případě překročeny,
- PD úseku, který se týká Solných mlýnů, a.s. bude projednána v přípravném řízení!

S pozdravem

Ing. Jiří Harenčák
předseda představenstva



Spojovatelka

Tel: +420 587 421 222

Tel: +420 587 421 227

Sekretariát

Tel: +420 587 421 233

Fax: +420 585 313 783

Generální ředitel

Tel: +420 587 421 236

E-mail: harencajk@solnemlyny.cz

Bankovní spojení

Komerční banka, a.s.

Číslo účtu: 35-8995860207/0100

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Ostravě, oddíl B, vložka 402. IČO: 45192405 - DIČ: CZ45192405 - www.solnemlyny.cz

Nastavení

Složky

cechp@moravia.cz

Doručená pošta

Kalendář

Kontakty

Odstraněná pošta

Koncepty

Nevyžádaná pošta (7)

Poznámky

Odeslaná pošta

Úkoly

Trash

Veřejné složky

Nová zpráva

Odpovědět

Přeposlat

Je to spam

Hledat

Vymazat

Stránka 1 z 21

!		Odesílatel
		Buchtova Eva
		Zapletal Josef Ing.
		Zapletal Josef Ing.
		sharp6p@moravia.cz
		j.zapletal
		Renata Košťálová
		Vavra Stanislav Ing.
		Zapletal Josef Ing.
		Zapletal Josef Ing.
		Lenka Poláková

Odesílatel: Ludmila Koščová <koscova@farmak.cz>
Komu: Cech Petr Ing. <cechp@moravia.cz>
Datum: 26.04.2012 06:16
Předmět: Re: Rekonstrukce žst Olomouc

Dobrý den,
zasílám odpověď na Váš @ ze dne 25.4.2012
Platí původní souhlas. Před započítím rekonstrukce stačí měsíc předem
oznámit začátek práce odstavení podnikové vlečky Farmak,a.s.
Dodávky surovin si zajistíme náhradní dopravou.
Z naší strany jinak nejsou žádné připomínky.
S pozdravem

Koščová Ludmila
správce provozu vlečky

koscova@farmak.cz

----- Original Message -----
From: "Cech Petr Ing." <cechp@moravia.cz>
To: <koscova@farmak.cz>
Sent: Wednesday, April 25, 2012 9:28 AM
Subject: Rekonstrukce žst Olomouc

Dobrý den,
zasíláme Vám žádost o vyjádření.

S pozdravem
Ing. Petr Čech

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8, 772 00 Olomouc



JUTA a.s. závod 10, Sladkovského 49
779 11 Olomouc 9, ČR

www.juta.cz | Tel. +420 585 153 540
karabina@juta.cz | Fax +420 585 153 548

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
stř. 230

07-05-2012


č.p. 949

MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.
Legionářská 8
772 00 Olomouc

Věc: Vyjádření k rekonstrukci žst. Olomouc

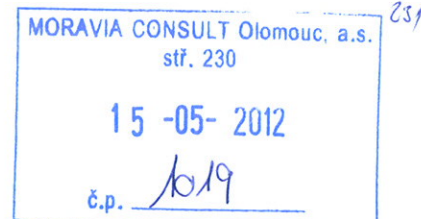
Na základě Vaší žádosti Č.j.: 291/12-237 Rekonstrukce žst. Olomouc Vám sdělujeme naše rozhodnutí: uvedený odklad rekonstrukce žst. Olomouc bereme na vědomí a s uvedenou rekonstrukcí souhlasíme a prosíme Vás o včasné sdělení vlastních výluk vlečky, až budou známy.

S pozdravem
Vladimír Karabina

JUTA a.s. 
poštovní schránka 33
779 11 OLOMOUC 9



Česká pošta, s.p.
Politických vězňů 909/4
Praha 1
Poštovní příhrádka 99
225 99 Praha 025



MORAVIA CONSULT a.s.
Legionářská 8
Olomouc

Váš dopis značky / ze dne

Naše značka
č.j.240969/2012/ČP

Vyřizuje / linka
Bc.Horký/267196394

Místo odeslání / dne
9.5.2012

Věc

Rekonstrukce žst. Olomouc – výluka vlečky pošty Olomouc 02

Vážení obchodní přátelé,

na základě Vašeho dopisu č.j. 295/12-237 ze dne 24.4.2012 v němž nás informujete o posunu termínu plánované výluky vlečky pošty Olomouc 02, a to v souvislosti s připravovanou rekonstrukcí žst. Olomouc (s odvoláním na stavební postup č.26) sdělujeme následující:

S novým termínem plánované výluky vlečky pošty Olomouc 02 v délce 3 dnů v období od 3.11.2014 – 30.11.2014 souhlasíme.

S pozdravem

Bc. Ondřej Tulej
Ředitel odboru Logistická centra