




			ČÍSLO SOUPRAVY:
		<b>PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ</b>	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b> LEGIONÁŘSKÁ 8 , 772 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444
		fax: +420 585 570 412
		ČD (950) 5291 , 5388
		e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		Správa železniční dopravní cesty, s.o. a České dráhy, a.s. v zastoupení : SŽDC, s.o., Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. STANISLAV VÁVRA 	ŘEDITEL MCO a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. STANISLAV VÁVRA 	ING. STANISLAV VÁVRA 	-	
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: PŘEROV	OBEC: DLE PŘÍLOH	
<b>Rekonstrukce žst. Přerov</b>		ZAK. ČÍSLO MCO	04-115-232
		ÚČEL	PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE
		DATUM	BŘEZEN 2005
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
<b>Průvodní zpráva</b>		ČÁST	POŘ.Č.
		<b>A.</b>	

**Přípravná dokumentace stavby**

**"Rekonstrukce žst. Přerov"**

**A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**



<b>A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY, INVESTORA A ZHOTOVITELE PD .....</b>	<b>4</b>
<i>A.1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</i>	<i>4</i>
<i>A.1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEDNATELE .....</i>	<i>5</i>
<i>A.1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE PD .....</i>	<i>5</i>
<i>A.1.3.1 ZPRACOVATELSKÝ TÝM .....</i>	<i>6</i>
<i>A.1.3.2 SUBDODAVATELSKÉ ORGANIZACE, REALIZUJÍCÍ PRŮZKUMY A MĚŘENÍ .....</i>	<i>7</i>
<b>A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....</b>	<b>7</b>
<i>A.2.1 STRUČNÝ POPIS STAVBY – ÚČEL A FUNKCE .....</i>	<i>7</i>
<i>A.2.2 PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY .....</i>	<i>10</i>
<i>A.2.3 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU A REALIZACI STAVBY, NÁVAZNOSTI NA DALŠÍ STAVBY .....</i>	<i>16</i>
<b>A.3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>17</b>
<i>A.3.1 PODKLADY PŘEDANÉ OBJEDNATELEM: .....</i>	<i>17</i>
<i>A.3.2 DOPLNĚNÍ PODKLADŮ ZPRACOVATELEM PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE: .....</i>	<i>17</i>
<i>A.3.3 OBECNÉ ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ NORMY A DOKUMENTY: .....</i>	<i>18</i>
<i>A.3.4 ZÁVĚRY PLYNOUCÍ Z REALIZOVANÝCH PRŮZKUMŮ .....</i>	<i>18</i>
<b>A.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....</b>	<b>19</b>
<i>A.4.1 SOUČASNÝ STAV .....</i>	<i>19</i>
<i>A.4.2 ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI STAVBY .....</i>	<i>24</i>
<i>A.4.3 UMÍSTĚNÍ STAVBY, SOULAD S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, VÝBĚR STAVENIŠTĚ ....</i>	<i>25</i>
<b>A.5. ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY .....</b>	<b>25</b>
<b>A.6 ROZSAH ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE.....</b>	<b>32</b>
<i>A.6.1 ROZSAH ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE .....</i>	<i>32</i>
<i>A.6.2 ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE .....</i>	<i>32</i>
<i>A.6.3 DÍLČÍ ČLENĚNÍ ZÁKLADNÍCH ČÁSTÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE.....</i>	<i>32</i>

## **A.1. Identifikační údaje stavby, investora a zhotovitele PD**

### ***A.1.1 Identifikační údaje stavby***

Název stavby: Rekonstrukce žst. Přerov

Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace (Dok. pro vydání územního rozhodnutí).

Charakter stavby: Liniová stavba, rekonstrukce

Odvětví: Železniční doprava.

Místo stavby: Traťový úsek: 2401 Říkovice – Přerov (do km 180,16  
DÚ: 34

Dopravna: 1891 Žst. Přerov  
DÚ: A1, A3, A5

Traťový úsek: 1902 Přerov - Dluhonice  
DÚ: 02

Dopravna: 1902 Výhybna Dluhonice  
DÚ: B1

Traťový úsek: 1902 Dluhonice – Brodek u Přerova  
DÚ: 04

Traťový úsek: 1891 Přerov - Prosenice  
DÚ: 02

Traťový úsek: 1908 Dluhonice - Prosenice  
DÚ: 02, 04, 2A

Kraj: Olomoucký

Katastrální území: Horní Moštěnice, Lověšice u Přerova, Předmostí, Popovice u Přerova, Lýsky, Dluhonice, Rokytnice u Přerova, Prosenice

Plánované zahájení a ukončení stavby: 2007 – 2011

### ***A.1.2 Identifikační údaje objednatele***

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o. + České dráhy, a.s.  
*Na základě plné moci č. 001 ze dne 1.3.2004 je společnost České dráhy a.s. zastupována Správou železniční dopravní cesty, s.o.*

Sídlo objednatele: SŽDC: Praha 8 – Karlín, Prvního pluku 367/5, 186 00  
ČD: Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15

IČ: SŽDC: 70994234  
ČD: 70994226

DIČ: SŽDC: CZ70994234  
ČD: CZ70994226

Zastoupení: Správa železniční dopravní cesty, s.o. je zastoupená  
Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc  
je zastoupená  
Ing. Jiřím Mlynářem, ředitelem Stavební správy Olomouc

Zmocnění: *ve věcech technických:* Ing. Bohuslav Brůha  
*ve věcech smluvních:* Ing. Svatopluk Bayer

Ústřední orgán objednatele: Ministerstvo dopravy a spojů České republiky

Dražní úřad: Drážní úřad, sekce stavební,  
oblast Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

### ***A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele PD***

Zhotovitel PD: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Sídlo zhotovitele PD: Legionářská 8, Olomouc, PSČ 772 00

IČO, DIČ: 64610357, 379-64610357

Zastoupení: Ing. Václavem Kratochvílem, předsedou představenstva a  
Ing. Pavlem Kučerou, místopředsedou představenstva

Zmocnění: *ve věcech technických:* Ing. Stanislav Vávra  
*ve věcech smluvních:* Ing. Václav Kratochvíl

### **A.1.3.1 Zpracovatelský tým**

*Hlavní inženýr projektu:*

*Ing. Stanislav Vávra, MCO a.s.*

*Souhrnné části dokumentace:*

*Ing. Stanislav Vávra, MCO a.s.  
Ing. Josef Zapletal, MCO a.s.  
Ing. Vávra Stanislav, MCO a.s.  
Ing. Marcela Dubská, MCO a.s.  
Ing. Jiří Molák, SUDOP Brno s.r.o.  
Ing. Jan Šetřil, SUDOP Praha a.s.  
Ing. Milan Oharek, MCO a.s.  
RNDr. Jaroslav Kresta, SG Geotechnika a.s.*

*Vlivy na životní prostředí, odpady:*

*RNDr. Jaroslav Bosák, Ecological Consulting, s.r.o.  
Mgr. Petra Kapplová, Ecological Consulting, s.r.o.  
Ing. Katarína Kalivodová*

*Organizace výstavby:*

*p. Blahoslav Zainer, MCO a.s.*

*Souhrnný rozpočet:*

*Ing. Miroslav Lehnfeld, MCO a.s.*

*Ekonomické hodnocení:*

*Ing. Žemlička, SUDOP Praha a.s.*

*Geodet. a majetkoprávní část:*

*Ing. Jan Smetana  
Ing. Ivana Černá, MCO a.s.*

*Zabezpečovací zařízení:*

*Ing. Svatopluk Kubis, MCO a.s.*

*Sdělovací zařízení a přeložky*

*Ing. Jan Hubený, MCO a.s.*

*Silnoproudá zařízení:*

*p. Vladimír Zajíček, MCO a.s.*

*DŘT:*

*p. Jindřich Lukašík, EŽ Praha a.s.*

*Železniční spodek, svršek, nástupiště:*

*Ing. Jiří Parma, MCO a.s.  
Ing. Michal Kolařík, MCO a.s.  
Ing. Monika Chrenková, MCO a.s.  
Ing. Dana Bubníková, MCO a.s.*

*Mosty a umělé stavby:*

*Ing. Pavel Šedivý, MCO a.s.  
Ing. Eliška Chrástová, MCO a.s.  
Ing. Jiří Borovička, MCO a.s.  
Ing. David Pospíšil, MCO a.s.  
Ing. Zdeněk Vrána, MCO a.s.  
Ing. Petr Vachutka, MCO a.s.  
Ing. Amis Švidrnoch, MCO a.s.  
Ing. Jiří Malina, MCO a.s.  
Ing. Václav Dokoupil, MCO a.s.  
Ing. Lumír Holešovský, MCO a.s.  
Ing. František Opletal, MCO a.s.  
Ing. Jan Šedivý*

*Silniční komunikace:*

*p. Jiří Tomečka, MCO a.s.*

<i>Pozemní objekty:</i>	<i>Ing. Miroslav Turek, MCO a.s. pí. Věroslava Daňková, MCO a.s. Ing. Arch. Petr Skoumal, MCO a.s. Ing. Jiří Švec p. Aleš Baletka, MCO a.s</i>
<i>Silnoproudé rozvody a osvětlení:</i>	<i>p. Vladimír Zajíček, MCO a.s</i>
<i>Trakční vedení a ukolejnění:</i>	<i>p. Jaroslav Gajda, SUDOP Brno s.r.o.</i>
<i>Přeložky a křížení plynovodů:</i>	<i>Ing. Pavel Mareček</i>

#### **A.1.3.2 Subdodavatelské organizace, realizující průzkumy a měření**

<i>Biologický průzkum území stavby:</i>	<i>Ecological Consulting spol. s r.o. Na Střelnici 48 779 00 Olomouc</i>
<i>Dendrologický průzkum území stavby:</i>	<i>Ecological Consulting spol. s r.o. Na Střelnici 48 779 00 Olomouc</i>
<i>Aktualizovaná akustická studie:</i>	<i>Ecological Consulting spol. s r.o. Na Střelnici 48 779 00 Olomouc</i>
<i>Korozní průzkum:</i>	<i>SUDOP Praha a.s. Stř. 250 Hradec Králové Hradecká 1151 500 03 Hradec Králové 3</i>
<i>Doplňkový geotechnický průzkum:</i>	<i>Stavební geologie - GEOTECHNIKA a.s. pracoviště Ostrava 28. října 150 702 00 Ostrava</i>
<i>Měření měrné svodové admitance železničního svršku v žst. Přerov:</i>	<i>České dráhy a.s. Technická ústředna dopravní cesty Diagnostická laboratoř zabezpečovací techniky Regionální pracoviště Olomouc Táborská 26 772 00 Olomouc</i>

## **A.2. Základní údaje o stavbě**

### **A.2.1 Stručný popis stavby – účel a funkce**

V rámci postupného začleňování České republiky do evropských struktur a z toho plynoucího propojování dopravních infrastruktur jednotlivých států je ČR bezprostředně zainteresována na modernizaci dvou multimodálních koridorů evropského významu (Berlin / Nürnberg – Praha – Bratislava – Budapest – Istanbul a Gdaňsk – Poznaň / Lodž – Katowice – Petrovice u K. – Budapest / Wien) včetně nejvýznamnějších připojení k nim. Z nich byly definovány i železniční koridory na vybrané síti ČD:



- I. Děčín – Praha – Č. Třebová – Brno – Břeclav,
- II. Břeclav – Přerov – Petrovice u K. s odbočnou větví Č. Třebová – Přerov,
- III. Cheb – Plzeň – Praha – Č. Třebová – Ostrava – Petrovice u K. , Dětmarovice - Mosty u Jablunkova - st.hr.SR,
- IV. Děčín – Praha – Horní Dvořiště / České Velenice.

Modernizace těchto železničních koridorů je z hlediska významu prvořadá, neboť navazuje na obdobnou modernizaci železničních tratí sousedních států, s nimiž je projednávána časová i věcná koordinace.

Cíle modernizace těchto vybraných koridorů je:

- zajistit úpravami traťových úseků rychlost do  $120 \text{ km.h}^{-1}$  pro vlaky nákladní dopravy a do  $160 \text{ km.h}^{-1}$  pro vlaky osobní dopravy,
- odstranění přechodných a z větší části i trvalých omezení traťových rychlostí, závad v přechodnosti a prostorové průchodnosti, bezpečnosti provozu a ostatních omezujících prvků,
- nasazení vozidel s naklápěcí technikou v zájmu zvýšení cestovní rychlosti vlaků osobní dopravy oproti traťové rychlosti vzhledem k tomu, že směrové poměry nedovolí dosáhnout rychlosti  $160 \text{ km.h}^{-1}$  v celé délce koridorů,
- náprava nevyhovujícího stavu infrastruktury, způsobeného dlouhodobým zanedbáváním obnovy základních prostředků, nedostatečnou údržbou i zpožděním všeobecného technického vývoje.

Jedním ze základních cílů stavby, který plyne z výše uvedeného, je zvýšení traťové rychlosti v úseku s důsledkem zkrácení jízdní doby, zejména u rychlíkové dopravy.

Stavba „Rekonstrukce žst. Přerov“ patří do komplexu staveb modernizace vybrané železniční sítě Českých drah . Uzlová železniční stanice Přerov je součástí II. tranzitního koridoru a zároveň rameno Přerov – Česká Třebová je přípojnou větví II. koridoru. Modernizace těchto koridorů se týká tratí s významným vnitrostátním i mezinárodním provozem, které jsou zahrnuty do Dohod o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy AGC (Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích) a AGTC (Evropská dohoda o mezinárodních tratích kombinované dopravy), v plánech rozvoje železničních sítí vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC).

Cílem stavby je uvést žst. Přerov a přiléhající traťové úseky navazující na již modernizované traťové úseky (Otrokovice – Přerov, Přerov – Hranice na Moravě) nebo v současnosti modernizované traťové úseky (Přerov – Olomouc) do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrů stanoveným ve výše uvedených dohodách, což představuje především:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do  $160 \text{ km.h}^{-1}$  na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít ,
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti  $120 \text{ km.h}^{-1}$ ,
- zajištění požadované propustnosti,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti  $160 \text{ km.h}^{-1}$ .

Rozsah stavby vychází ze schválené Územně technické studie Rekonstrukce žst. Přerov (SUDOP Brno s.r.o, 2004). V souladu se studií stavba mimo výše uvedené cíle zabezpečí:

- dvoukolejný průtah tranzitních vlaků v osobním nádraží žst. Přerov mimo nástupištní hrany pro rychlost  $80 \text{ km.h}^{-1}$ ,
- potřebný rozsah dopravních kolejí a nástupišť v osobním nádraží žst. Přerov včetně řešení přístupu cestujících na nástupiště,
- rekonstrukci stávajícího podchodu a výstavbu nového jižního podchodu s jednoramenným schodištěm na nástupiště a s výtahy pro cestující se sníženou pohyblivostí.

Charakteristickým prvkem řešené železniční stanice je přímý kontakt s intravilánem města. Rekonstrukce v tomto úseku bude proto vyžadovat zajištění dostatečného odhlučnění a zamezení přenosu vibrací z drážního tělesa. Na základě zpracované hlukové studie a závěrů dokumentace EIA je navržen odpovídající systém protihlukových opatření. V řešení „Rekonstrukce žst. Přerov“ je neustále sledován trend maximálního sjednocení nově navrhovaných konstrukcí s ostatními modernizovanými úseky II. tranzitního koridoru. Úpravami železničního svršku a spodku, nástupišť, přejezdů, umělých staveb, technologických zařízení – zabezpečovacích a sdělovacích, silnoproudých rozvodů a zařízení, automatizovaného dispečerského řízení, osvětlení a trakčního vedení budou uvedena zařízení upravena a uvedena do souladu s požadavky „Zásad modernizace vybrané železniční sítě Českých drah“.

Stavba, která řeší modernizaci žst. Přerov a přilehlých traťových úseků, je vymezena následujícím rozsahem:

- rekonstrukce hlavních kolejí a výhybek v hlavních kolejích v Přerově přednádraží od km 179,880 do km 182,500 ( v km 179,880 navazuje na již realizované stavební práce v rámci stavby „Modernizace úseku tratě Otrokovice – Přerov“)
- rekonstrukce traťového úseku Přerov – Prosenice od km 184,240 do km 187,640 ( v km 187,640 navazuje na již realizované stavební práce v rámci stavby „Modernizace úseku tratě Přerov – Hranice na Moravě“)
- rekonstrukce traťového úseku Přerov – Dluhonice od km 184,230 do km 188,050 včetně rekonstrukce výhybny Dluhonice ( v km 188,050 navazuje na v současnosti realizované stavební práce v rámci stavby „Modernizace úseku tratě Přerov – Olomouc“)
- rekonstrukce koleje č. 1S Dluhonické spojky od km 0,000 do km 5,068 ( v km 5,068 navazuje na již realizované stavební práce v rámci stavby „Modernizace úseku tratě Přerov – Hranice na Moravě“)
- rekonstrukce koleje č. 2S Dluhonické spojky od km 3,100 do km 4,300 tj. v délce navrhované protihlukové stěny
- rekonstrukce osobního nádraží v žst. Přerov včetně výstavby nového jižního podchodu.

V rámci zpracování ÚTS byla rekonstrukce žst. Přerov rozdělena do 5 etap. Obsahem této přípravné dokumentace je podle zadávacích podmínek pouze 1. etapa rekonstrukce žst. Přerov navržené v ÚTS.

V závazné části územního plánu velkého územního celku Olomoucké aglomerace je uvedeno, že stavby pro modernizace železničního koridoru Břeclav – Přerov - Petrovice u Karviné a železniční tratě Přerov - Olomouc – Česká Třebová jsou veřejně prospěšné.

Investiční akce je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

Přípravná dokumentace stavby řeší optimalizaci tohoto úseku tratě v souladu se zněním Dodatku č. 2 k „Zásadám modernizace vybrané železniční sítě Českých drah“ včetně příloh, který byl schválen dne 30.10.1997 pod č.j. 890/97-S7.

Skladba a rozsah přípravné dokumentace je v souladu se směrnicí „Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace“ č.j. 1009/07 ze dne 22.12.1994 a Dodatku č.9 k němu.

### A.2.2 Projektované kapacity stavby

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

Rozpětím kolejových úprav v jednotlivých dopravních a traťových úsecích je tak vymezen základní rozsah stavby, tj.:

- ◆ *žst. Přerov: od km 179,880 000 do km 184,272 464 trati Přerov – Olomouc a do km 184,211 728 trati Břeclav – Petrovice u Karviné*
- ◆ *t.ú. Přerov – Prosenice: od km 184,211 728 do km 187,690 000 trati Břeclav – Petrovice u Karviné*
- ◆ *t.ú. Přerov – Dluhonice: od km 184,272 464 do km 185,746 096 trati Přerov – Olomouc*
- ◆ *vých. Dluhonice: od km 185,746 096 do km 188,083 757 trati Přerov – Olomouc*
- ◆ *t.ú. Dluhonice – Prosenice: od km 1,027 897 do km 5,117 767 tzv. Dluhonické spojky*

Nová kilometráž stavby je plynule navázána na navazující modernizované úseky. Pro eliminaci rozdílu ve staničení jsou mezi km 184,2 a 184,3 tr. úseku Přerov – Olomouc a Přerov – Prosenice umístěny abnormální hektometry. Nové staničení je vždy proloženo osou nové koleje č. 1. Staničení tr. úseku Brno – Přerov zůstává nezměněno.

Přípravná dokumentace je zpracována pro napájení zabezpečovacího zařízení z vedení 6kV, náhradní napájení z veřejné sítě 22kV/50Hz.

Základní určení rozsahu stavby „Rekonstrukce žst. Přerov“ vychází ze zadávacích požadavků na zpracování této dokumentace, včetně závěrů Posuzovacího protokolu ÚTS a z Oznámení o trvalé postradatelnosti zařízení žst. Přerov. Detailní rozsah je rozpracován v provozních souborech a stavebních objektech, které jsou v rámci přípravné dokumentace navrženy po projednání dané profesní problematiky na výrobních poradách. Přehledné **členění stavby na PS a SO je provedeno v části B.2 Koncepce stavby.**

V **žst. Přerov** dojde ke komplexní rekonstrukci hlavních a předjízdových kolejí, včetně vybudování nové peronizace stanice. Budou vybudována nová ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem novým podchodem (stávající podchod bude taktéž rekonstruován).

**Výhybna Dluhonice** bude komplexně rekonstruována, na Olomouckém zhlaví je navržena úprava tak, aby do hlavních kolejí bylo možno vjíždět shodnou rychlostí 120 km.h<sup>-1</sup> pro klasické soupravy a 130 km.h<sup>-1</sup> pro jednotky s výkyvnými skříněmi. Tímto řešením se

zvýší traťové rychlosti do kolejí Dluhonické spojky bez navýšení investičních nákladů (prodloužení  $V=120 \text{ km.h}^{-1}$  o asi 2,7 km).

Významnou částí stavby je modernizace mostů a propustků, které se nacházejí v daném rozsahu stavby ve velkém počtu. Jedná se jednak o objekty nad vodotečemi, jednak o inundační zařízení, o jejichž nutnosti zachování nelze po povodních na Moravě v roce 1997 pochybovat. Všechny funkční mosty a propustky nad trvalými resp. občasnými vodotečemi zůstávají zachovány, veškeré úpravy jsou detailně projednány se správcí objektů.

Samostatnou kapitolou je rekonstrukce mostu přes řeku Bečvu v km 182,974. Stávající nosná konstrukce bude snesena a nahrazena ocelovou roštovou mostovkovou konstrukcí s průběžným šterkovým ložem. Světlá šířka zůstane nezměněná, dolní hrana mostní konstrukce bude o 53 mm výše než je stávající – tzn. že budou vylepšeny poměry pod mostem z hlediska hladiny vody  $Q_{100}$ .

Souběžně s přípravnou dokumentací „Rekonstrukce žst. Přerov“ byla zpracována – v souladu s generalem dopravy Města Přerov – přípravná dokumentace „Propojení Kojetínská – Štefánika Žst. Přerov, železniční most v km 182,747“ pro Městský úřad Přerov. Tato dokumentace řeší rekonstrukci železničního mostu s vžitým místním názvem Mádrův podjezd s parametry pro silnici MS 9,0/50

Technické řešení z přípravné dokumentace „Propojení Kojetínská – Štefánika Žst. Přerov, železniční most v km 182,747“ bylo převzato a zapracováno do všech dotčených příloh přípravné dokumentace „Rekonstrukce žst. Přerov“. Předpokládá se souhlas Krajského úřadu Olomouckého kraje s finančním příspěvkem na rekonstrukci tohoto mostu.

Všechny vlakové cesty do všech traťových směrů budou nově zabezpečeny novým staničním zabezpečovacím zařízením. Traťové úseky budou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením (vše 3. kategorie). Ve stanicích budou vybudovány nové el. rozvody, napájení a osvětlení. Do stavby je rovněž zahrnuta modernizace trakčního vedení v celém dotčeném úseku.

Dále bude modernizováno sdělovací zařízení včetně zřízení nových integrovaných telekomunikačních zařízení, rovněž bude vybudován nový automatizovaný systém dispečerské řídicí techniky.

Následující sumární údaje o projektovaných kapacitách stavby jsou uváděny v souladu s členěním PD (viz. část B.2).

Popis modernizačních činností v rámci profesního celku je součástí Souhrnné technické zprávy, části B.2 Koncepce stavby. Míra přesnosti následné sumarizace odpovídá požadavku přípravné dokumentace a v dalším stupni PD bude upravena a zpřesněna.

### ***Zabezpečovací zařízení***

Staniční zabezpečovací zařízení elektronické (SZZ 3.kategorie) - stanice	1 žst.
Staniční zabezpečovací zařízení elektronické (SZZ 3.kategorie) - výhybna	1 výh.
Výhybkové jednotky SZZ (vč. Vk)	
- žst. Přerov	190 ks
- výh. Dluhonice	25 ks
celkem	215 ks

**Délka tratí s elektronickým autoblokem (TZZ 3.kategorie) mimo SZZ**

- t.ú. Přerov – Prosenice	5 485 m
- t.ú. Přerov – Dluhonice	920 m
- t.ú. Dluhonice – Prosenice	6 143 m
<b>celkem</b>	<b>12 248 m</b>

**Počet oddílů elektronického autobloku**

- t.ú. Přerov – Prosenice	5 ks
- t.ú. Přerov – Dluhonice	1 ks
- t.ú. Dluhonice – Prosenice lichý/sudý směr	5/6 ks
<b>lichý/sudý celkem</b>	<b>11/12 ks</b>

Počet elektronických PZS 3ZBI (PZS 3. kategorie) celkem 2 ks

***Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení***

Kabely Český Telecom a kabelová televize	- přeložky v délce	475 m
Dálkový kabel DK14,DK 44, DK38 stávající	- přeložky v délce	350 m
Traťový kabel TKK8, PK 12 stávající	- přeložky v délce	280 m
Výpichy z DK 14 (DK 44)	- přeložky v délce	275 m
Traťový kabel TK nový – profil 15XN0,8 a 20XN	- celková délka	8 900 m
Optický kabel OK nový – profil 12 vláken, 24 vláken a 48 vláken SM9/125	- celková délka	20 520 m

Místní kabelizace	1 žst. + 1 výhybna
Sdělovací zařízení	1 žst. + 1 výhybna
Spojovací uzly	1 žst. + 1 výhybna
Rozhlasové zařízení	1 žst.
Elektrická požární signalizace	1 žst. + 1 výhybna
Elektrická zabezpečovací signalizace	2 žst. + 1 výhybna
Informační zařízení	1 žst.
Kamerový systém	1 žst.
Přenosové zařízení	1 žst. + 1 výhybna
Úprava TRS a MRS	1 žst. + 1 výhybna
Nový radiový systém GSM-R	4 x BTS

***Silnoproudá zařízení***

<b>Elektrický ohřev výhybek</b>	<b>131 v.j.</b>
<b>Silnoproudé rozvody a zařízení</b>	
Kabel vn 6kV	10 250 m
Kabel vn 22kV	1 530 m
Ovládací kabel DOÚO	77 200 m
Staniční transformovny 6 kV	3 ks
Rozvodna 6 kV	1 ks
Rozvodny nn	2 ks

## **Rekonstrukce osvětlení**

Osvětlovací na trakčním vedení	400 ks
Osvětlovací stožár parkový, sklopný	39 ks
<b>Nárůst spotřeby elektrické energie</b>	3 200 MWh/rok

## **Dispečerská řídicí technika**

Doplnění DŘT a řídicího systému na ED ČD Přerov	1 ks
Žst. Přerov, trafostanice TS1 22/0,4kV - doplnění DŘT	1 ks
Žst. Přerov, trafostanice TS3 22/0,4kV - doplnění DŘT	1 ks
Žst. Přerov, trafostanice TS6 22/0,4kV - doplnění DŘT	1 ks
Žst. Přerov, trafostanice TS8 22/0,4kV - doplnění DŘT	1 ks
Žst. Přerov, STS 6kV č.900 - úprava DŘT	1 ks
Žst. Přerov, ústřední stavědlo - zařízení DŘT	1 ks
Žst. Přerov přednádraží - úprava DŘT	1 ks
Žst. Přerov, SpS - úprava DŘT	1 ks
Žst. Přerov, EPZ v km 182,192 - zařízení DŘT	1 ks
Žst. Přerov, EPZ v km 183,156 - zařízení DŘT	1 ks
Žst. Přerov, EPZ v km 183,988 - zařízení DŘT	1 ks
Žst. Přerov osobní - zařízení DŘT	1 ks
Žst. Přerov, STS6kV č.217 - úprava DŘT	1 ks
Výhybna Dluhonice - úprava DŘT	1 ks

## **Kolejové řešení**

Kolej UIC 60 na bet. pražcích B91, pružné upevnění	31 324 m
Kolej R65 (užit.) na bet. pražcích SB8 (užit.), tuhé upevnění	3 110 m
Kolej S49 na bet. pražcích SB8, pružné upevnění	4 793 m
Kolej S49 (užit.) na bet. pražcích SB8 (užit.), tuhé upevnění	2 747 m
Směrové a výškové vyrovnaní ostatních kolejí	2 810 m
Směrové a výškové vyrovnaní výhybek	17 ks
Nové výhybky UIC 60	77 ks
Nové výhybky S 49	19 ks
Užité, regenerované výhybky S 49	19 ks
Užité, regenerované výhybky R 65	5 ks
Broušení kolejnic (v délce kolejí)	31 238 m
Izolované styky lepené (provizorní + def.) – trať. úseky	18 + 35 ks
Izolované styky v koleji – ve stanicích	352 ks
Izolované styky ve výhybkách – ve stanicích	416 ks
Izolované styky provizorní – ve stanicích	34 ks
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	18 995 m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	0 m
Svodné potrubí PVC DN 200mm	2 349 m

Svodné potrubí PVC DN 300mm	138 m
Trativodní šachty (betonové)	120 ks
Trativodní šachty (plastové)	239 ks

Výstroj trati - na délce 16 815 m

Celopryžové přejezdy (přes 4 trať. koleje)	1 ks
Celopryžové přejezdy (přes 4 trať. koleje a kolej spojek)	1 ks
Přejezd s železobetonovými panely na ocel. nosičích (přes 7 kolejí)	1 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky (přes 9 kolejí)	1 ks
Ostrovni nástupiště ve stanici (395+450+450+195)	1 490 m
Mimoúrovňové nástupiště vnější ve stanici (175+221)	396 m

#### Snesení stávajícího materiálu

• kolej na betonových pražcích	28 760 m
• kolej na dřevěných pražcích	19 345 m
• snášené výhybky	120 ks
• štěrkové lože	62 945 m <sup>3</sup>
• kontaminované štěrkové lože	1 800 m <sup>3</sup>
• výkopy	137 317 m <sup>3</sup>

#### Snesení stávajících konstrukcí

Rušená úrovněová nástupiště	338 m
Rušená ostrovni nástupiště	1 055 m
Rušené zpevněné plochy	42 m
Přejezd přes 4 koleje	2 ks
Přejezd přes 7 kolejí	1 ks
Přejezd pro vozíky přes 9 kolejí	1 ks

#### **Mostní objekty**

železniční most – rekonstrukce	9 ks
železniční most – zrušení	2 ks

železniční most – podchod – rekonstrukce	1 ks
železniční most – podchod – nový	1 ks
železniční propustek – rekonstrukce	10 ks
železniční propustek – zrušení	2 ks

ocelová lávka přes koleje – zrušení 1 ks

návěstní lávka – nová	9 ks
návěstní lávka – zrušení	6 ks

návěstní krakorec – nový 9 ks

silniční most (nadjezd) – rekonstrukce	1 ks
silniční most (nadjezd) – zábrany proti dotyku	1 ks

### **Pozemní objekty**

Zastřešení ostrovních nástupišť	- repase stávajícího .....	1 980 m <sup>2</sup>
	- nové .....	1 860 m <sup>2</sup>
Kabelovod	- délka .....	4 800 m
Kolektor	- délka .....	109 m
Oplocení	- délka .....	134 m'
Releové domky:	- celkem 2 ks	49+49=98 m <sup>3</sup>

Demolice – jsou demolovány objekty o celkovém obestavěném prostoru ....	6 610 m <sup>3</sup>	
Protihlukové stěny	- celková délka .....	3 083 m´
Individuální protihluková opatření se týkají .....	241 obytných domů	

#### **Technologické objekty:**

Žst. Přerov, Ústřední stavědlo

Zastavěná plocha .....	438 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor .....	5 270 m <sup>3</sup>
Délka oplocení .....	134 m'

Výh. Dluhonice, stavební úpravy v trafostanici

Obestavěný prostor (rekonstruovaný) ..	71 m <sup>3</sup>
--	-------------------

#### **Výpravní budovy:**

st. Přerov, stavební úpravy VB

Zastavěná plocha .....	30 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor .....	138 m <sup>3</sup>

Výh. Dluhonice, stavební úpravy VB

Zastavěná plocha .....	165 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor .....	580 m <sup>3</sup>

### **Silniční komunikace**

Silnice kategorie S 7,5/50	199 m
Úprava účelové komunikace kategorie	140 m

### **Inž. sítě, vodohospodářské objekty.**

Přeložky kanalizace	230 m
Vodovodní přípojky	30 m
Dešťová kanalizace	2057 m
Splašková kanalizace	3 m
Odlučovače ropných látek	5 ks
Přeložky STL plynovodů	140 m
Přeložky parovodu	143 m

### **Trakční vedení a ukolejnění**

Délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby

v širých tratích	9,12 km
<u>ve stanicích</u>	<u>6,80 km</u>
Celkem	17,92 km



Rozvinutá délka trakčního vedení po realizaci stavby		
	v širých tratích	17,03 km
	ve stanicích	31,84 km
	Celkem	48,87 km
Počet spínacích stanic v modernizovaném úseku		1 ks

### ***Zabezpečení veřejných zájmů***

Provizorní přístupové cesty v průběhu výstavby, pro příjezdy k trati, mostním objektům a propustkům:

- stávající místní komunikace a cesty polní provizorně zpevněné štěrkem: 2 500 m

Veřejné komunikace využívané staveništní dopravou v průběhu výstavby:

- stávající místní komunikace a cesty polní využívané stavbou: 7 600 m
- ostatní stávající komunikace I., II. a III. tř. a silnice vč.místních komunikací v okruhu stavby, které budou využívané po dobu výstavby: 31 km

### ***A.2.3 Požadavky na další přípravu a realizaci stavby, návaznosti na další stavby***

Příprava realizace stavby je v rámci koridorových staveb koordinována řídicími složkami SŽDC s.o. a ČD a.s.a to v rámci celé modernizace a optimalizace koridorové sítě ČD.

Příprava a realizace stavby „Rekonstrukce žst. Přerov“ byla v průběhu projektových prací koordinována s následujícími:

- a) již realizované koridorové stavby vybrané železniční sítě Českých drah
  - „Modernizace úseku tratě Otrokovice – Přerov“ v km 179,880
  - „Modernizace úseku tratě Přerov – Hranice na Moravě“ v km 187,640
- b) v době zpracování přípravné dokumentace realizovanou koridorovou stavbu
  - „Modernizace úseku tratě Přerov – Olomouc“ v km 188,050

Další související investice realizované mimo SŽDC s.o. a ČD a.s. jsou :

- a) Silnice I/55 Horní Moštěnice – Obchvat, stupeň PD: DSP + DZS pro ŘSD ČR Správa Olomouc, stavba je již v realizaci - její směrové ani výškové řešení neovlivní rekonstrukci žst. Přerov
- b) Dálnice D1, Stavba 0136 Řikovice – Přerov, stupeň PD: DÚR pro ŘSD ČR Závod Brno. V této dokumentaci je uvažováno shodně s přípravnou dokumentací „Rekonstrukce žst. Přerov“ se zrušením železničního přejezdu v ev. km 185,610 a zřízením nového přejezdu v km 185,512 včetně úpravy navazující komunikace III/01857
- c) Silnice I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí, stupeň PD: Investiční záměr pro ŘSD ČR Správa Olomouc - směrové ani výškové řešení neovlivní rekonstrukci žst. Přerov.

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

Základní lhůty výstavby vycházejí z optimálních časů potřebných pro realizaci jednotlivých SO a PS, z časových vazeb na stavbu sousedního úseku a ze současného stavu projektové přípravy těchto tří staveb.

V současné době uvažuje investor s následujícím časovým harmonogramem:

- |                              |               |
|------------------------------|---------------|
| - zahájení realizace stavby: | březen 2007   |
| - dokončení stavby:          | prosinec 2011 |
| - délka výstavby:            | 52 měsíců     |

### A.3. Přehled výchozích podkladů

Přípravná dokumentace je zhotovena na základě podkladů, které byly projektantovi předány objednatelem. Mimo těchto vstupních podkladů zpracovatel přípravné dokumentace provedl jejich nutné doplnění tak, aby přípravná dokumentace mohla být zpracována v požadovaném rozsahu a kvalitě.

#### A.3.1 Podklady předané objednatelem:

- Územně technická studie: " ČD DDC, Rekonstrukce žst. Přerov", vypracoval SU-DOP Brno s.r.o., červenec 2003,
- Posuzovací protokol územně technické studie Rekonstrukce žst. Přerov, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Olomouc (č.j. SSO-UI-1030/2004/Brh ze dne 12.3.2004),
- Dokumentace: Rekonstrukce žst. Přerov , Geotechnický průzkum pražcového podloží a umělých staveb, vypracovala Stavební geologie – Geotechnika a.s., pracoviště Ostrava v březnu 2004,
- Dokumentace: Geodetické podklady pro přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce žst. Přerov“, vypracovalo Středisko železniční geodézie Olomouc, září 2004
- Kopie katastrálních map se stavem k r.1992 – 1999,
- Vyhodnocení připomínkového řízení územně technické studie „ČD DDC, Rekonstrukce žst. Přerov“, SŽDC s.o., Stavební správa Olomouc, březen 2004,
- Pravidla pro vzájemnou výměnu dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi (Příloha č.6 k směrnici č.j. 1009/94-O7),
- Hluková studie, životní prostředí součást dokumentace EIA,
- Oznámení o postradatelnosti zařízení žst. Přerov, obvod osobní nádraží a DKV (TÚ 1891) – ČD, DDC o.z., č.j.56137.2/02-DDC KVŘ/SOP-ORI z 9.12.2002,
- Směrnice generálního ředitele č. 20/2004 – k členění nákladů staveb u SŽDC, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů,
- Podklady od SDC Olomouc pro zpracování přípravné dokumentace.

#### A.3.2 Doplnění podkladů zpracovatelem přípravné dokumentace:

- Mapové podklady v M 1:10 000, M 1:5 000
- Doplnkový geotechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci (SG-Geotechnika, březen 2005 - duben 2005)
- Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí.
- Podkladů o stávajících inženýrských sítích.

- *Měření měrné svodové admitance železničního svršku v žst. Přerov (ČD a.s., TÚDC, DLZT Olomouc, březen 2005)*
- *Doplňující podklady od souvisejících investičních akcí.*

### **A.3.3 Obecné základní právní normy a dokumenty:**

- *Zákon č. 50/1976 Sb. Stavební zákon - ve znění změn a doplňků, včetně prováděcích a souvisejících předpisů*
- *Zákon č. 266/1994 Sb. Zákon o drahách*
- *Vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah*
- *Vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah*
- *Vyhláška č. 369/2001 O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace*
- *Zásady pro modernizaci vybrané železniční sítě ČD, č.j. 1/93 ze dne 16.6.1993*
- *Dodatek č.2 k výše uvedeným zásadám, č.j. 890/97-S7 ze dne 30.10.1997*
- *Technicko - kvalitativní podmínky, č.j. 55 560/96-S7 ze dne 1.3.1994*
- *Technické normy platné před 1.1.1994, české státní normy, drážní předpisy, vzorové listy aj.*

### **A.3.4 Závěry plynoucí z realizovaných průzkumů**

Geologicky se železniční stanice Přerov nachází v karpatské předhlubni. Předkvartérní podloží je v celém úseku tvořeno spodnobadenskými marinními sedimenty (miocén), zastoupenými ve svrchních partiích převážně vápnitými jíly, písčitými jíly, méně s polohami písků a ryodacitových tufů. Jíly jsou na stropě tuhé, níže pevné až tvrdé konzistence. Kvartérní sedimenty jsou zastoupeny pleistocénními až holocénními fluviálními štěrky údolní a hlavní terasy Bečvy, hlinitopísčitými až písčitými, vlhkými až zvodněnými.

Hydrogeologicky je oběh podzemních vod v předkvartérním podloží vázán na pliocénní sedimenty Hornomoravského úvalu (štěrky a písky) s průlinovou propustností. Nejvýznamnějším kolektorem kvartérních vod jsou písčité a šterkovité polohy ve fluviálních sedimentech řeky Bečvy.

Z hlediska hydrogeologického členění spadá studovaná oblast do hydrogeologického rajónu 162 Plio-pleistocénní sedimenty Hornomoravského úvalu (Michlíček et al. 1990).

Rajón 162 Plio-pleistocénní sedimenty Hornomoravského úvalu je vodárensky velmi významný. Kolektorem jsou nižší deprese pliocénních štěrků a nižší fluviální terasy. Stropním izolátorem jsou povodňové hlíny. Propustnost kolektoru dosahuje  $k=10^{-5} \text{ m.s}^{-1}$ .

V úseku km 179.880-188.050 trati Přerov – Olomouc tvoří drážní těleso hranici CHO-PAV Kvartér řeky Moravy. V úseku trati Přerov – Hranice km 187.080-187.639 a úseku koleje 2s Dluhonické spojky km 4.460-5.634 prochází trať ochranným pásmem II.stupně vodního zdroje Lýsky.

V úseku km 179.880-181.600 tvoří drážní těleso hranici ochranného pásma II.stupně přírodních minerálních vod Horní Moštěnice.

V úseku trati Přerov – Olomouc v km 181.000-188.050 tvoří železniční trať hranici vyhlášeného zátopového území, které se nachází vlevo trati.

Na základě zadávacích podmínek, vyjádření správce trati a výsledků provedených průzkumných prací nebyly vytipovány žádné kritické úseky.

V registru sesuvů a jiných nebezpečných svahových deformací Geofondu Praha nejsou zaznamenány svahové pohyby v terénu podél železniční trati a ve vlastním železničním tělese žst. Přerov.

Dle registru poddolovaných území Geofondu Praha trasa předmětného traťového úseku neprotíná žádné poddolované území

Hodnocení **základových poměrů**, náročnosti stavby a zařazení stavby do příslušné geotechnické kategorie v souladu s ČSN 731001 pro umělé stavby (mosty, propustky) a pozemní stavby (reléové domky, napájecí stanice, protihlukové stěny) je součástí technických zpráv o geotechnickém průzkumu uvedených objektů.

**Z hlediska koroze** průzkum v lokalitě stavby prokázal přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem stávajících elektrizovaných tratí ČD. Proudová hustota bludných proudů vykazovala na měřicích stanovištích třetí až čtvrtý stupeň agresivity půdního a horninového podloží.

Vyhodnocení **izolačního stavu kolejového lože**, tj. úseku kolejí, které budou součástí nových kol. obvodů bez výměny žel. svršku, bylo součástí dalšího průzkumu - měření izolačního stavu kolejiště. Zaměřený stav vyhotovený v březnu 2005 Technickou ústřednou dopravní cesty – Diagnostickou laboratoří zabezpečovací techniky Olomouc je vyhodnocen dle vyhlášky č.177/1995 Sb. Výhybky č. 93, 89, 88, 84, 82, 81 a koleje od km 182,700 do km 182,900 nevyhovují ustanovení ČSN 34 2613 - v tomto úseku vč. výhybek je navrženo pročištění šterkového lože. U všech ostatních kolejí bude v rámci modernizace vybudován nový žel. spodek i žel. svršek, který musí splňovat normami požadované parametry.

**Stav drážních inženýrských sítí** v lokalitě stavby odpovídá skutečnosti, že v průběhu 20 let nebyla v lokalitě stavby realizována významná rekonstrukce jednotlivých drážních systémů kolejové cesty. Některé správcovské složky označují stav části svých zařízení jako zařízení na krajní hranici životnosti.

**Stav nedrážních inženýrských sítí** byl posuzován a diskutován v rámci zjišťování polohy těchto sítí. Kvalita informací a provedení přesné identifikace a polohy jednotlivých sítí byla různé úrovně, od velmi přesných a vytýčených poloh v souřadnicích, až po orientační zákresy v mapách velkých měřítek.

**Obecně platí, že veškeré polohy stávajících sítí je nutno považovat za údaje informativní** (zejména pokud se týká výškového vedení sítí) **a vždy je nutné provést před stavbou - jednotlivými správcovskými organizacemi - souhrnné vytýčení všech sítí přímo v terénu.**

#### **A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

##### **A.4.1 Současný stav**

Rekonstrukce žst. Přerov v sobě zahrnuje: 1 železniční stanici, 1 výhybnu a 4 mezistaniční úseky a to:

- *žst. Přerov*: od km 179,880 do km 184,272 trati Přerov – Olomouc a do km 184,211 trati Břeclav – Petrovice u Karviné
- *t.ú. Přerov – Prosenice*: od km 184,211 do km 187,690 trati Břeclav – Petrovice u Karviné
- *t.ú. Přerov – Dluhonice*: od km 184,272 do km 185,746 trati Přerov – Olomouc

- *vých. Dluhonice:* od km 185,746 do km 188,083 trati Přerov – Olomouc
  - *t.ú. Dluhonice – Prosenice:* od km 1,027 do km 5,117 tzv. Dluhonické spojky
- Kolejiště je elektrizované stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV.

V současné době jsou v jednotlivých úsecích stavby rekonstrukce žst. Přerov následující traťové rychlosti (s přechodnými omezeními):

- Přerov - Prosenice , max. 100 km.h<sup>-1</sup> ( od km 182,4 do km 183, 167 max. 40 km.h<sup>-1</sup>)
- Přerov – Dluhonice , max. 100 km.h<sup>-1</sup>
- Dluhonice – Prosenice, max.100 max. 100 km.h<sup>-1</sup>

### ***Železniční svršek a spodek.***

Technický stav žel. svršku je na hranici životnosti. Ve stávajícím stavu kolejiště v žst. Přerov nejsou dodrženy následující parametry:

1. osová vzdálenost kolejí ve stanici min. 4,75 m
  - v osobním nádraží mezi kolejemi č.1 a 2 je 4,60 m,
  - mezi kolejemi č.6 a 8 je 4,65 m,
  - mezi kolejemi č.20 a 22 je 4,60 m
  - v přednádraží mezi kolejemi č.101 a 102 je 4,00 m, včetně úseků, v nichž jsou vloženy kolejové spojky
2. rychlost v dopravních kolejích 50 km.h<sup>-1</sup>, poloměr min. 300 m
  - nevyhovují křižovatkové výhybky
  - nevyhovuje severní zhlaví pravého přednádraží
3. šířka jazykových nástupišť min. 3,30 m
  - nevyhovují nástupiště u kolejí č.4b, 10b, 18
4. vzájemná vzdálenost výhybkových konstrukcí – požadavky na mezipřímé mezi výhybkami pro vložení dlouhých betonových pražců a vložení LIS.

Průjezd osobním nádražím žst. Přerov je z důvodu nepříznivých směrových poměrů možný pouze rychlostí 40 km.h<sup>-1</sup>, což platí i pro příjezd k nástupním hranám.

Řešené úseky byly v předcházejících letech vyjmuty z realizace navazujících koridorových staveb v důsledku nutnosti redukce investičních nákladů. Vzhledem k předpokládané realizaci koridorových staveb byly v těchto úsecích v posledních letech prováděny pouze udržovací práce nezbytně nutné pro udržení provozu při dodržení stávajících rychlostí.

Od roku 1990 byla provedena komplexní rekonstrukce žel. svršku pouze ve výhybně Dluhonice (v r. 1993) – v kolejích č.1 a 2, svrškem UIC60 na pražcích B91. Při sanaci železničního spodku však byly použity betonové panely a hodnoty únosnosti na pláni žel. spodku neodpovídají předpisu ČD S4.

Stav železničního spodku byl zjišťován na základě geotechnických a stavebně technických průzkumů. Stabilitní problémy drážního tělesa se zde nevyskytují.

V rámci celé stavby se nachází 3 železniční přejezdy. Jeden je v areálu DPOV Přerov a dva jsou v tr. úseku Přerov – Dluhonice.

### ***Mostní objekty.***

V prostoru stavby se nachází 11 mostů, 12 propustků, 1 lávka, 3 silniční nadjezdy a jeden podchod. Tyto objekty jsou různého stáří, rozdílných konstrukcí a jsou v různém technickém stavu. Některé z nich nevyhovují průjezdnému průřezu UIC- GC, minimálnímu zatížení D4/120, ani pro zatěžovací vlak ČSD T (traťový úsek je zařazen do 2. třídy kategorie železničních tratí z hlediska mostů).

### ***Pozemní objekty.***

V žst. Přerov je památkově chráněná stávající výpravní budova včetně 1. nástupiště. Zastřešení 1. nástupiště je tvořeno litinovými sloupky, ocelovými a dřevěnými vaznicemi, dřevěným bedněním a krytinou z falcovaného plechu. Zastřešení 2. a 3. ostrovního nástupiště je tvořeno litinovými sloupky, ocelovými vaznicemi a krytinou z vlnitého plechu. Na 4. ostrovním nástupišti je klasické zastřešení typu „vlaštovka“. V žst. Přerov jsou dále objekty skladů, staveb, útulků, opraven a jiných technologických budov, z nichž některé nejsou již využívány ani udržovány.

Ve výhybně Dluhonice se nachází výpravní budova a trafostanice.

Podél kolejiště jsou situovány obytné objekty, které nevyhovují z hlediska hladiny hlukového zatížení. Jejich ochrana bude řešena buď pomocí protihlukových stěn nebo individuálními protihlukovými opatřeními.

### ***Trakční vedení***

Trakční vedení v žst. Přerov bylo realizováno na konci padesátých let. Pro zatrolejování bylo použito tehdejší sestavy „J“ platné pro elektrizaci tratí stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV. Trakční vedení bylo převážně zavěšeno na lanových převisech, částečně na šikmých izolovaných konzolách. Z důvodu výměn stupňových výhybek za výhybky poměrové a nároků na dotrolejování dalších kolejí prošlo trakční vedení několika rekonstrukcemi, kdy bylo provedeno převěšování nosných lan a trolejí na nosné brány.

Stávající trakční vedení v žst. Přerov je po téměř 50-ti letech provozu na hranici životnosti, původní stávající podpěry jsou již silně zkorodované a není zaručena jejich statická únosnost. Rovněž stávající trolejový drát hlavních i předjízdových kolejí je již na normové hranici.

### ***Silnoproud.***

Napájení stávajících objektů elektrickou energií je v žst. Přerov zajišťováno kabelovými rozvody z distribuční sítě nn napájené z trafostanic TS1 – TS8 22/0,4kV.

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

Kabelový napájecí systém 6 kV - Napájení zařízení důležitých pro bezpečnost a plynulost žel. dopravy i cestujících je jak v žst. Přerov, tak ve výhybně Dluhonice zajištěno ze sítě 6kV (STS 6kV) ve správě SDC SEE Olomouc.

Dálkové ovládání úsekových odpojovačů - Systém dálkového ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení je v současnosti provozován jak v areálu žst. Přerov, tak také ve výhybně Dluhonice.

Napojení stavby na stávající tech. vybavení území - Napojení prostoru stavby je v současnosti provedeno samostatnými přípojkami 22kV z rozvodné sítě SME, a.s. Ostrava do trafostanic TS2 a TS6, ve výhybně Dluhonice pak vzdušnými přípojkami 22kV k trafostanicím 22/0,4kV 250kVA pro zařízení EOv a 100kVA pro ostatní el. zařízení výhybny.

Venkovní osvětlení žst. Přerov je v současnosti realizováno systémem tvořeným jednak osvětlovacími stožáry výšky od 18 do 22m osazenými převážně reflektory, dále stožáry typu JŽ výšky do 14m s výbojkovými svítidly a spouštěcím zařízením a konečně osobní část

stanice (nástupiště a podchod) je převážně osvětlena zářivkovými a výbojkovými svítidly umístěnými na sadových stožárcích, zastřešení nástupiště a v konstrukci podchodu.

Venkovní osvětlení výhybny Dluhonice je v současnosti převážně realizováno výbojkovými svítidly umístěnými na stožárech typu JŽ výšky do 14m.

Elektrický ohřev výměn v žst. Přerov je napájen z distribučního rozvodu nn ve správě SDC SEE Olomouc napájeného z již zmíněných trafostanic 22/0,4kV. 22kV JME, a to ze staniční stožárové transformovny ČD.

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

### ***Zabezpečovací zařízení.***

#### ***Stávající stav:***

##### ***Staniční zabezpečovací zařízení:***

###### ***Žst. Přerov***

###### ***Osobní nádraží:***

Olomoucké (severní) zhlaví osobního nádraží (ON) je vybaveno reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3.kategorie s číslicovou volbou, jižní zhlaví ON je ovládáno ze závislých stavědlových elektrodynamických přístrojů St. 2 a St. 3 s elektromotorickými přestavníky. Řídicí stanoviště RZZ je umístěno v dopravní kanceláři, odkud je ovládáno severní zhlaví a dopravní koleje osobního nádraží. Jižní zhlaví osobního nádraží je ovládáno z elektrodynamického zabezpečovacího zařízení na St. 2 a St. 3, které je závislé na obsluze RZZ.

*Stavědlo číslo 5* - je vybaveno zabezpečovacím zařízením 2.kategorie s kolejovou deskou závislou na řídicím stanovišti RZZ osobního nádraží.

###### ***Přednádraží:***

*Stavědlo číslo 4* na severním zhlaví je vybaveno zabezpečovacím zařízením 1.kategorie s ovládacím panelem, složeným z kolejové desky a elektromagnetických zámků. Výhybky jsou obsluhovány ručně, výsledné klíče jsou drženy v elektromagnetických zámcích nebo zavěšovány na tabuli v uzamykatelné skříňce pro zavěšování hlavních klíčů.

*Stanoviště Filiálka* - zabezpečovací zařízení tvoří kolejová deska s indikačními prvky pro informaci o návěstním znaku dovolujícím jízdu na vjezdovém návěstidle VS, cestových návěstidlech Sc 401, Sc 402, odjezdových návěstidlech Lc 101, Lc 102, L 104, L 206-L218, L 220-L238.

*Stavědlo číslo 6* - je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením s jednotlivým přestavováním výhybek řadiči z ovládacího pultu. Ovládací pult spádovištního zařízení je doplněn o obsluhu výhybek odevzdávkového kolejiště vlečky PRECHEZA.

*Stavědlo číslo 7* - je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením s jednotlivým přestavováním výhybek řadiči z ovládacího pultu a s ovládáním kolejových brzd v systému Kompas 1. Při vjezdech a odjezdech vlaků ve směru/ze směru Říkovice a Věžky na skupiny kolejí 220-230 (při odjezdech až 238) je vázáno se zabezpečovacím zařízením St. 9.

*Stavědlo číslo 8* - je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením s jednotlivým přestavováním výhybek číslo 293 a 301 řadiči z ovládacího pultu. Z ovládacího pultu se obsluhuje tlačítkem spádovištní návěstidlo Sp 1.

*Stavědlo číslo 9* na jižním zhlaví přednádraží je v části obvodu vybaveno elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2.kategorie a v části obvodu (na skupinu kolejí A a spojené skupiny B a C) staničním zabezpečovacím zařízením typu TEST 2.kategorie. Výhybky na kolejích číslo 206 - 218 jsou obsluhovány ústředně a jsou opatřeny výhybkovými kolejovými obvody pro vybavení vlakové cesty. Výhybky na kolejích číslo 220 - 238 jsou obsluhovány ústředně nebo z pomocného stavědla a pro vybavení vlakové cesty jsou koleje číslo 220 - 238 opatřeny izolovanými kolejnicemi.

Zabezpečovací zařízení St. 9 navazuje na reléové zabezpečovací zařízení odevzdávkového kolejiště vlečky PRECHEZA Přerov a staniční spádovištní zařízení KOMPAS přednádraží.

*Stavědlo číslo 12* - je vybaveno elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s řídicím přístrojem sloučeným se stavědlovým, světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky.

Výhybna Dluhonice:

Je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3.kategorie AŽD 71 s ovládáním ze šikmého ovládacího pultu v DK a dále světelnými návěstidly, kolejovými obvody 275 Hz a elektromotorickými přestavníky. Technologie je umístěna v SÚ výpravní budovy.

Traťové zabezpečovací zařízení:

*Traťový úsek Přerov - Prosenice i souběžný traťový úsek Dluhonice - Prosenice* je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie soustředěným trojznakovým automatickým blokem staršího typu, jehož zapojení odpovídá typu AB-88A s přenosem VZ a kolejovými obvody 75 Hz. Napájení autobloku je zajištěno z kabelového vedení 6kV/50 Hz a trafoskříní, umístěných ve staničních stavědlových ústřednách a u reléového domku v Lýskách. Všechna návěstidla v souběhu tratí Přerov - Prosenice a Dluhonické spojky jsou umístěna na návěstních lávkách nad kolejí, pro kterou platí mimo návěstní body 1 / 2 1850, 1 / 2 18, 2-42/43, 2-54/55.

*Traťový úsek Přerov – Dluhonice* je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3.kategorie s přenosem VZ.

*Traťový úsek Přerov – Říkovice* je zabezpečen TZZ 3. kategorie ABE, kolejové obvody 75 Hz jsou napájeny z Říkovice.

*Traťový úsek Dluhonice-Brodek u Přerova* bude zabezpečen TZZ 3. kategorie ABE ve stavbě „Modernizace traťového úseku Přerov-Olomouc“, kolejové obvody 75 Hz budou napájeny z Brodku u Přerova.

*Traťový úsek Přerov-Věžky* je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - automatickým hradlem (AH) bez oddílových návěstidel.

Přejezdová zabezpečovací zařízení:

V km 179,869 žst. Přerov (směr Říkovice) je úrovnový přejezd účelové komunikace, zabezpečený PZS 3ZBI s celými závory a pěti výstražníky.

V km 87, 087 trati Přerov-Věžky je úrovnový přejezd polní cesty, zabezpečený PZS 3SBI bez závor se dvěma výstražníky.

V km 185,610 výhybny Dluhonice je úrovnový přejezd silnice III. třídy, zabezpečený PZS 3ZBI typu AŽD 71 s polovičními závory a třemi výstražníky.

V km 186,124 výhybny Dluhonice je úrovnový přejezd účelové komunikace, zabezpečený PZS 3ZBI typu AŽD 71 s polovičními závory a dvěma výstražníky.



### ***Sdělovací zařízení.***

Podél železniční tratě od výh. Dluhonice do žst. Prosenice (Olomouc – Hranice) je veden dálkový kabel DK 14 a traťový kabel TTK8. Kable jsou celým profilem zavedeny do objektu telefonní ústředny Přerov. Od Břeclavi do žst. Přerov je přiveden dálkový kabel DK 44 a ukončen na telefonní ústředně. Ve směru na Brno je veden dálkový kabel a ochranný kabel PK 12.

Stávající telefonní ústředna v žst. Přerov byla postavena v rámci koridorových staveb a je typu Hicom Siemens s kapacitou 800 účastníků. Do telefonní ústředny nejsou zapojeny žádné dispoziční zapojovače. V objektu telefonní ústředny, který se nachází cca 350m od výpravní budovy, jsou ukončeny všechny dálkové i místní kabely a jsou zde stará Z12 i nová přenosová zařízení a náhradní zdroje. Na výhybně Dluhonice není žádná telefonní ústředna.

V žst. Přerov je rozhlas pro cestující i pro posun. Rozhlasové ústředny jsou umístěny za dopravní kanceláři ve sdělovací místnosti. Na výhybně Dluhonice je rozhlas pro posun. Ve stanicích jsou v provozu telefonní zapojovače několika konstrukcí DZ68, STZ, které jsou konstrukčně zastaralé a neumožňují dálkové ovládání.

Ve stanicích je v provozu traťový radiový systém TRS a osm místních radiových sítí MRTS, které jsou zastaralé konstrukce a neumožňují přepínání jednotlivých sítí.

V žst. Přerov je v provozu informační zařízení typu Pragotron s odjezdovou a příjezdovou tabulí s nástupištními a podchodovými tabulemi.

### ***Dispečerská řídicí technika (DŘT).***

Železniční uzel Přerov je vybaven stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV a odpovídající pevná elektrická trakční zařízení jsou ústředně řízena z řídicího stanoviště ED ČD v Přerově.

V současné době je na elektrodispečinku v Přerově v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí.

Na modernizovaných úsecích železničního uzlu Přerov jsou v současné době jednotlivé objekty (trafostanice 22kV, STS6kV) řízeny telemechanikami Simatic ,Tecomat NS-950 a starým zařízením Tesly Strašnice (DMS I a DO 100 s přenosovými zařízeními UFT) , které již svými parametry nevyhovují požadavkům na řídicí systémy. Výroba těchto zařízení skončila před několika lety. S ohledem na to, že zařízení je nerozšiřovatelné a provozuje se na mezí životnosti, je třeba modernizovat ústřední dálkové řízení v jednotlivých objektech koridorové trati železničního uzlu Přerov, které jsou v působnosti elektrodispečera na elektrodispečinku ČD (ED ČD) v Přerově.

#### ***A.4.2 Zdůvodnění nezbytnosti stavby***

V kapitole A.4.1 Současný stav, byla popsána situace stávajícího stavu objektů a zařízení v jednotlivých profesních oblastech. Ve všech oblastech více nebo méně současný stav nevyhovuje modernizačním požadavkům, které musejí být splněny pro plnohodnotné zapojení tohoto projektovaného úseku do celého II tranzitního koridoru tak, aby tento splňoval svůj účel a aby byly mimo jiné naplněny i smluvní závazky České republiky, vyplývající z její účasti na celé řadě mezinárodních dohod.

#### A.4.3 Umístění stavby, soulad s územně plánovací dokumentací, výběr staveniště

Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy.

Zpracovaná přípravná dokumentace respektuje v maximální možné míře (při akceptaci modernizačních požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Všechny nutné zábory vyvstávají z koncepce a požadavků modernizačních, resp. optimalizačních směrnic a norem.

Dočasné zábory vyplývají z technologických požadavků realizace výstavby. Při stavbě bude využito některých přilehlých pozemků podél pozemků dráhy, zejména jako plochy zařízení staveniště nebo pro přístupy na staveniště.

Další samostatnou část tvoří zábory trvalé. Trvalé zábory pozemků jsou vyvolány požadavky ČSN na prostorové uspořádání stavebních objektů – konkrétně železničních přejezdů, kdy musí být zabezpečena min. vzdálenost nejbližší hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu.

Podle vyjádření orgánů státní správy je řešení v souladu s územním plánem velkého územního celku Olomoucké aglomerace schváleným usnesením vlády č. 422 ze dne 16. 7., 1997, jehož závazná část byla vyhlášena nařízením vlády ze dne 16. 7. 1997, uveřejněným ve Sbírce zákonů pod č. 212/1997 Sb. a s 1. změnou územního plánu velkého územního celku Olomoucké aglomerace, která byla schválena usnesením zastupitelstva Olomouckého kraje č. UZ//12/25/2002 ze dne 28.11. 2002. Připravovaná stavba není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Olomouckého kraje.

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl svolán a dne 7. 4. 2005 byl proveden výběr staveniště. Na toto jednání byli pozváni zástupci dotčených orgánů státní správy a stavbou dotčených organizací. K předloženému řešení byla podána písemná vyjádření, která jsou doložena v příloze záznamu tohoto výběru staveniště ( V části G.2. Doklady k výběru staveniště).

Při závěrečném vyhodnocení všech vyjádření bylo konstatováno, že se nevyskytly žádné negativní připomínky ze strany obeslaných organizací, institucí a subjektů k plánované stavbě. Pokud je ve stanovisku k jednotlivým vyjádřením uvedeno, že požadavky budou respektovány znamená to, že náležitosti jsou v dokumentaci zohledněny, včetně projednání na pracovních poradách, které probíhaly následně po jednání .

#### A.5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

<b>C.1 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>	
PS 43-28-01	Žst. Přerov, staniční zabezpečovací zařízení
PS 43-28-01.1	Žst. Přerov, definitivní staniční zabezpečovací zařízení
PS 43-28-01.2	Žst. Přerov, provizorní staniční zabezpečovací zařízení
PS 43-28-01.3	Žst. Přerov, klimatizace ústředního staveďla
PS 43-28-02	Žst. Přerov, úvazka TZZ směr Říkovice
PS 43-28-03	Žst. Přerov, úvazka TZZ směr Věžky
PS 61-28-01	t.ú. Přerov - Prosenice, traťové zabezpečovací zařízení
PS 61-28-01.1	t.ú. Přerov - Prosenice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení
PS 61-28-01.2	t.ú. Přerov - Prosenice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení
PS 11-28-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, traťové zabezpečovací zařízení
PS 11-28-01.1	t.ú. Přerov - Dluhonice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení

PS 11-28-01.2	t.ú. Přerov - Dluhonice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení
PS 12-28-01	Výhybna Dluhonice, staniční zabezpečovací zařízení
PS 12-28-01.1	Výhybna Dluhonice, definitivní staniční zabezpečovací zařízení
PS 12-28-01.2	Výhybna Dluhonice, provizorní staniční zabezpečovací zařízení
PS 12-28-01.3	Výhybna Dluhonice, klimatizace SÚ
PS 12-28-02	Výhybna Dluhonice, úvazka TZZ směr Brodek u Přerova
PS 19-28-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, traťové zabezpečovací zařízení
PS 19-28-01.1	t.ú. Dluhonice - Prosenice, definitivní traťové zabezpečovací zařízení
PS 19-28-01.2	t.ú. Dluhonice - Prosenice, provizorní traťové zabezpečovací zařízení
PS 62-28-01	Žst. Prosenice, úvazka TZZ směr Dluhonice
PS 62-28-02	Žst. Prosenice, úvazka TZZ směr Přerov
PS 10-28-01	Přerov-Dluhonice-Prosenice ERMTS / ETCS
<b>C.2 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>	
PS 42-14-01	t.ú. Říkovice - Přerov, traťový kabel
PS 42-14-02	t.ú. Říkovice - Přerov, zapojení TK do provozu
PS 42-14-03	t.ú. Říkovice - Přerov, optický kabel
PS 42-14-04	t.ú. Říkovice - Přerov, úpravy a přeložky kabelů ČD
PS 43-14-01	Žst. Přerov, místní kabelizace
PS 43-14-02	Žst. Přerov, rozhlasové zařízení
PS 43-14-03	Žst. Přerov, informační zařízení
PS 43-14-04	Žst. Přerov, EPS
PS 43-14-05	Žst. Přerov, EZS
PS 43-14-06	Žst. Přerov, úprava spojovacího uzlu
PS 43-14-07	Žst. Přerov, sdělovací zařízení
PS 43-14-08	Žst. Přerov, kamerový systém
PS 61-14-01	t.ú. Přerov - Prosenice, traťový kabel
PS 61-14-02	t.ú. Přerov - Prosenice, zapojení TK do provozu
PS 61-14-03	t.ú. Přerov - Prosenice, optický kabel
PS 61-14-04	t.ú. Přerov - Prosenice, úpravy a přeložky kabelů ČD
PS 11-14-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, traťový kabel
PS 11-14-02	t.ú. Přerov - Dluhonice, zapojení TK do provozu
PS 11-14-03	t.ú. Přerov - Dluhonice, optický kabel
PS 11-14-04	t.ú. Přerov - Dluhonice, úpravy a přeložky kabelů ČD
PS 12-14-01	Výhybna Dluhonice, místní kabelizace
PS 12-14-02	Výhybna Dluhonice, EPS
PS 12-14-03	Výhybna Dluhonice, EZS
PS 12-14-04	Výhybna Dluhonice, úprava spojovacího uzlu
PS 12-14-05	Výhybna Dluhonice, sdělovací zařízení
PS 19-14-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, traťový kabel
PS 19-14-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, zapojení TK do provozu
PS 19-14-03	t.ú. Dluhonice - Prosenice, optický kabel
PS 19-14-04	t.ú. Dluhonice - Prosenice, úpravy a přeložky kabelů ČD
PS 62-14-01	Žst. Prosenice, EZS
PS 10-14-01	Úpravy přenosového zařízení
PS 10-14-02	Úpravy MRTS a TRS
PS 10-14-03	GSM-R

<b>C.3 SILNOPROUDÁ ZAŘÍZENÍ</b>	
PS 43-07-01	Žst. Přerov, úprava rozvaděče nn v TS1
PS 43-07-02	Žst. Přerov, úprava rozvodny nn v TS3
PS 43-07-03	Žst. Přerov, úprava rozvaděče nn v TS6
PS 43-07-04	Žst. Přerov, úprava rozvaděče nn v TS8
PS 43-07-05	Žst. Přerov, rozvodna nn v ústředním stavědle
PS 43-08-01	Žst. Přerov, úprava STS 6kV č. 900 pro ústřední stavědlo
PS 43-08-02	Žst. Přerov, úprava STS 6kV č. 217
PS 43-08-03	Žst. Přerov, rozvodna 3kV vč. uzemnění pro EPZ - sever
PS 43-08-04	Žst. Přerov, rozvodna 3kV vč. uzemnění pro EPZ - jih
PS 43-08-05	Žst. Přerov, rozvodna 3kV vč. uzemnění pro EPZ - koleje 305 - 311
PS 12-07-01	Výhybna Dluhonice, rozvodna nn
PS 12-08-01	Výhybna Dluhonice, rekonstrukce STS 6kV
PS 12-09-01	Výhybna Dluhonice, úprava stožár.trafostanic 22/0,4kV
<b>C.4 DISPEČERSKÁ ŘÍDÍCÍ TECHNIKA</b>	
PS 43-05-01	Žst. Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému na ED ČD Přerov
PS 43-05-02	Žst. Přerov, trafostanice TS1 22/0,4kV - doplnění DŘT
PS 43-05-03	Žst. Přerov, trafostanice TS3 22/0,4kV - doplnění DŘT
PS 43-05-04	Žst. Přerov, trafostanice TS6 22/0,4kV - doplnění DŘT
PS 43-05-05	Žst. Přerov, trafostanice TS8 22/0,4kV - doplnění DŘT
PS 43-05-06	Žst. Přerov, STS 6kV č.900 - úprava DŘT
PS 43-05-07	Žst. Přerov, ústřední stavědlo - zařízení DŘT
PS 43-05-08	Žst. Přerov přednádraží - úprava DŘT
PS 43-05-09	Žst. Přerov , SpS - úprava DŘT
PS 43-05-10	Žst. Přerov , EPZ v km 182,192 - zařízení DŘT
PS 43-05-11	Žst. Přerov , EPZ v km 183,156 - zařízení DŘT
PS 43-05-12	Žst. Přerov , EPZ v km 183,688 - zařízení DŘT
PS 43-05-13	Žst. Přerov osobní - zařízení DŘT
PS 43-05-14	Žst. Přerov, STS6kV č.217 - úprava DŘT
PS 12-05-01	Výhybna Dluhonice - úprava DŘT
<b>C.5 TECHNOLOGIE ZDVIHACÍCH ZAŘÍZENÍ</b>	
PS 43-29-01	Žst. Přerov, samoobslužné výtahy
<b>D.1 KOLEJOVÉ ÚPRAVY, NÁSTUPIŠTĚ, PŘEJEZDY, ZPEVNĚNÉ PLOCHY</b>	
SO 42-16-01	t.ú. Říkovice - Přerov, železniční spodek
SO 42-17-01	t.ú. Říkovice - Přerov, železniční svršek
SO 43-16-01	Žst. Přerov, železniční spodek
SO 43-16-02	Žst. Přerov, nástupiště
SO 43-17-01	Žst. Přerov, železniční svršek
SO 43-17-02	Žst. Přerov, informační systém - piktogramy
SO 43-17-03	Žst. Přerov, úrovněvé křížení do DKV a DPOV
SO 43-18-01	Žst. Přerov, zpevněné plochy
SO 61-16-01	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční spodek
SO 61-17-01	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční svršek
SO 11-16-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční spodek
SO 11-17-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční svršek

SO 11-17-02	t.ú. Přerov - Dluhonice, žel.úrovňový přejezd, ev. km 185,610
SO 12-16-01	Výhybna Dluhonice, železniční spodek
SO 12-17-01	Výhybna Dluhonice, železniční svršek
SO 12-17-02	Výhybna Dluhonice, železniční úrovňový přejezd, ev. km 186,124
SO 19-16-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, kolej č. 1s, železniční spodek
SO 19-17-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, kolej č. 1s, železniční svršek
SO 19-16-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, kolej č. 2s, železniční spodek
SO 19-17-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, kolej č. 2s, železniční svršek
SO 10-17-01	Výstroj trati
<b>D.2 MOSTNÍ OBJEKTY, PROPUSTKY, INŽ. OBJEKTY</b>	
SO 43-19-01	Žst. Přerov, železniční propustek v km 180,313
SO 43-19-81	Žst. Přerov, návěstní krakorec v km 181,164
SO 43-19-02	Žst. Přerov, železniční most v km 181,289
SO 43-19-03	Žst. Přerov, železniční propustek v km 181,550
SO 43-19-04	Žst. Přerov, železniční most v km 182,747 (Mádrův podjezd)
SO 43-19-05	Žst. Přerov, železniční propustek v km 182,830
SO 43-19-82	Žst. Přerov, návěstní lávka v km 182,956
SO 43-19-83	Žst. Přerov, návěstní krakorec v km 183,331
SO 43-19-84	Žst. Přerov, návěstní krakorec v km 183,356
SO 43-19-06	Žst. Přerov, lávka v km 183,380 - demontáž
SO 43-19-07	Žst. Přerov, železniční most (nový podchod) v km 183,391
SO 43-19-08	Žst. Přerov, železniční most (stávající podchod) v km 183,450
SO 43-19-09	Žst. Přerov, železniční most v km 183,742
SO 43-19-10	Žst. Přerov, železniční most přes Bečvu v km 183,974
SO 61-19-01	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 184,234 - zrušení
SO 61-19-81	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní krakorec v km 184,435
SO 61-19-02	t.ú. Přerov - Prosenice, sil.nadjezd v km 184,522 - zábrany proti dotyku
SO 61-19-03	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 184,533
SO 61-19-82	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní krakorec v km 184,968
SO 61-19-04	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční propustek v km 185,126 - zrušení
SO 61-19-83	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 185,605
SO 61-19-84	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 185,615 - zrušení
SO 61-19-05	t.ú. Přerov - Prosenice, žel.most v km 185,657=km3,082(1S)=km3,083(2S)
SO 61-19-06	t.ú. Přerov - Prosenice, železniční most v km 186,447 = km 3,874 (1S)
SO 61-19-85	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 186,729 - zrušení
SO 61-19-86	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 186,740
SO 61-19-07	t.ú. Přerov - Prosenice, žel.most v km 186,914 = km 4,339 (1S) - zrušení
SO 61-19-08	t.ú. Přerov - Prosenice, žel.propustek v km 187,358=km 4,785(1S)- zrušení
SO 61-19-87	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 187,860
SO 61-19-88	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 187,869 - zrušení
SO 61-19-89	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 188,883
SO 61-19-90	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 188,928 - zrušení
SO 61-19-91	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 189,920
SO 61-19-92	t.ú. Přerov - Prosenice, návěstní lávka v km 189,930 - zrušení
SO 11-19-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, železniční most v km 184,533
SO 11-19-81	t.ú. Přerov - Dluhonice, návěstní krakorec v km 184,550
SO 11-19-82	t.ú. Přerov - Dluhonice, návěstní lávka v km 185,470
SO 11-19-02	t.ú. Přerov - Dluhonice, žel.prop.v km 185,437=km1,336(1S)=km1,337(2S)

SO 11-19-83	t.ú. Přerov - Dluhonice, návěštní lávka v km 185,535 - zrušení
SO 12-19-01	Výhybna Dluhonice, žel.prop.v km185,743=km1,032(1S)=km1,033(2S)
SO 12-19-02	Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 186,230
SO 12-19-81	Výhybna Dluhonice, návěštní lávka v km 186,432
SO 12-19-03	Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 186,450
SO 12-19-82	Výhybna Dluhonice, návěštní krakorec v km 186,553
SO 12-19-04	Výhybna Dluhonice, silniční nadjezd v km 186,692
SO 12-19-83	Výhybna Dluhonice, návěštní krakorec v km 187,219
SO 12-19-84	Výhybna Dluhonice, návěštní krakorec v km 187,254
SO 12-19-85	Výhybna Dluhonice, návěštní lávka v km 187,348
SO 12-19-05	Výhybna Dluhonice, železniční most v km 187,408
SO 12-19-06	Výhybna Dluhonice, železniční propustek v km 187,780
SO 19-19-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, žel. propustek v km 1,772 = km 1,773 (2S)
SO 19-19-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, žel. propustek v km 2,360 = km 2,361 (2S)
<b>D.3 POZEMNÍ OBJEKTY, ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ, PROTIHLUK. OPATŘENÍ</b>	
SO 43-15-01	Žst. Přerov, Ústřední stavědlo
SO 43-15-02	Žst. Přerov, stavební úpravy ve výpravní budově
SO 43-15-03	Žst. Přerov, zastřešení ostrovních nástupišť
SO 43-15-04	Žst. Přerov, úprava zastřešení 1. nástupiště
SO 43-15-05	Žst. Přerov, rozvodna 3 kV pro EPZ v km 182,192
SO 43-15-06	Žst. Přerov, rozvodna 3 kV pro EPZ v km 183,156
SO 43-15-07	Žst. Přerov, rozvodna 3 kV pro EPZ v km 183,688
SO 43-15-08	Žst. Přerov, kabelovod
SO 43-15-09	Žst. Přerov, demolice
SO 43-15-10	Žst. Přerov, zastřešení výstupu z podchodu v km 183,391 na 1. nástupišti
SO 43-21-01	Žst. Přerov, přeložka parovodu v km 183,428
SO 43-21-01.1	Žst. Přerov, provizorní přeložka parovodu v km 183,428
SO 43-21-01.2	Žst. Přerov, definitivní přeložka parovodu v km 183,428
SO 43-27-01	Žst. Přerov, vodovodní přípojka k ústřednímu stavědlu
SO 43-27-02	Žst. Přerov, kanalizační přípojky
SO 43-34-01	Žst. Přerov, oplocení v areálu ústředního stavědla
SO 43-34-02	Žst. Přerov, PHS
SO 43-34-03	Žst. Přerov, IPO
SO 61-34-01	t.ú. Přerov - Prosenice, IPO
SO 11-15-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, releový domek
SO 12-15-01	Výhybna Dluhonice, stavební úpravy ve výpravní budově
SO 12-15-02	Výhybna Dluhonice, stavební úpravy v trafostanici
SO 12-15-03	Výhybna Dluhonice, releový domek
SO 12-34-01	Výhybna Dluhonice, PHS
SO 12-34-02	Výhybna Dluhonice, IPO
SO 19-34-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, PHS
SO 19-34-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, IPO
<b>D.4 KOMUNIKACE</b>	
SO 43-18-02	Žst. Přerov, úprava komunikace pod žel. mostem ev. km 182,747
<b>D.5 INŽ. SÍTĚ, VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY</b>	
SO 43-27-03	Žst. Přerov, kanalizace

SO 43-22-01	Žst. Přerov, přeložka NTL plynovodu v km 182,747
SO 43-22-03	Žst. Přerov, přeložka parovodu Dalkia
SO 61-27-01	t.ú. Přerov - Prosenice, snesení VTL plynovodu v km 186,447
<b>D.6 SILNOPROUDÉ ROZVODY A OSVĚTLENÍ</b>	
SO 43-04-01	Žst. Přerov, kabel 6kV
SO 43-04-02	Žst. Přerov, přeložky kabelu 6kV
SO 43-04-03	Žst. Přerov, EPZ vč. kabelových rozvodů - sever
SO 43-04-04	Žst. Přerov, EPZ vč. kabelových rozvodů - jih
SO 43-04-05	Žst. Přerov, EPZ vč. kabelových rozvodů - koleje 305 - 311
SO 43-06-01	Žst. Přerov, venkovní osvětlení vč. demontáže stáv.osvětlení
SO 43-06-02	Žst. Přerov, osvětlení podchodů a nástupišť
SO 43-06-03	Žst. Přerov, rozvody nn
SO 43-06-04	Žst. Přerov, přípojky nn pro provizorní staniční zabezpečovací zařízení
SO 43-06-05	Žst. Přerov, EOv
SO 43-06-06	Žst. Přerov, DOÚO z ústředního stavědla
SO 43-06-07	Žst. Přerov, osvětlení podjezdu v km 181,289
SO 43-06-08	Žst. Přerov, osvětlení podjezdu v km 182,747
SO 43-06-09	Žst. Přerov, osvětlení podjezdu v km 183,742
SO 43-06-10	Žst. Přerov, občasné návěsti
SO 43-06-11	Žst. Přerov, přeložky silnoproudých rozvodů nn, EOv a DOÚO
SO 43-12-01	Žst. Přerov, přeložky kabelu 22kV - ČD
SO 43-33-01	Žst. Přerov, úpravy uzemnění stávajících objektů
SO 61-04-01	t.ú. Přerov - Prosenice, přeložky kabelu 6kV
SO 61-06-01	t.ú. Přerov - Prosenice, osvětlení podjezdu v km 185,657 = km 3,082 (1S)
SO 11-04-01	t.ú. Přerov - Dluhonice, přeložky kabelu 6kV
SO 12-06-01	Výhybna Dluhonice, venkovní osvětlení vč. demontáže stáv.osvětlení
SO 12-06-02	Výhybna Dluhonice, úprava rozvodů nn
SO 12-06-03	Výhybna Dluhonice, EOv
SO 12-06-04	Výhybna Dluhonice, DOÚO
SO 12-06-05	Výhybna Dluhonice, přípojky nn pro provizorní staniční zab.zařízení
SO 10-04-01	Kabel 6kV (SpS Přerov - STS 6kV Dluhonice)
<b>D.7 PŘELOŽKY SILNOPROUDÝCH ZAŘÍZENÍ</b>	
SO 43-12-51	Žst. Přerov, přeložky kabelů VN a NN SME v km 183,770
SO 43-12-52	Žst. Přerov, přeložky kabelů 4xVN SME v km 183,948
SO 43-12-53	Žst. Přerov, přeložka kabelu VN SME v km 184,053
SO 61-12-51	t.ú. Přerov - Prosenice, přeložka kabelu NN SME v km 184,493
SO 10-12-51	Přeložka kabelu VN22kV SME v km184,514 a 184,524(Přerov-Dluhonice)
SO 10-12-52	Přeložka kabelu VN 22kV SME v km 185,129 a 2,554 (1S)
SO 10-12-53	Přeložka kabelů 2xVN 22kV SME v km 186,435 a 3,8515 (1S)
SO 10-12-54	Přeložka kabelů 2xVN 22kV SME v km 184,9055 a 1,8735 (1S)
<b>D.8 TRAKČNÍ VEDENÍ A UKOLEJNĚNÍ</b>	
SO 42-01-01	t.ú. Říkovice - Přerov, úprava TV
SO 42-01-02	t.ú. Říkovice - Přerov, převěšení ZOK
SO 42-01-03	t.ú. Říkovice - Přerov, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 43-01-01	Žst. Přerov, úprava trakčního vedení
SO 43-01-02	Žst. Přerov, úprava připojení Sp.stanice na TV

SO 43-01-03	Žst. Přerov, napájení EPZ z TV
SO 43-01-04	Žst. Přerov, převěšení ZOK
SO 43-01-05	Žst. Přerov, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 11-01-01	t.ú. Přerov-Dluhonice, úprava TV
SO 11-01-02	t.ú. Přerov-Dluhonice, převěšení ZOK
SO 11-01-03	t.ú. Přerov-Dluhonice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 12-01-01	Výhybna Dluhonice, úprava TV
SO 12-01-02	Výhybna Dluhonice, převěšení ZOK
SO 12-01-03	Výhybna Dluhonice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 61-01-01	t.ú. Přerov-Prosenice, úprava TV
SO 61-01-02	t.ú. Přerov-Prosenice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 19-01-01	t.ú. Dluhonice - Prosenice, úprava TV
SO 19-01-02	t.ú. Dluhonice - Prosenice, převěšení ZOK
SO 19-01-03	t.ú. Dluhonice - Prosenice, ukolejnění kovových konstrukcí
<b>D.9 PŘELOŽKY SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ</b>	
SO 10-14-01	Přeložky sdělovacích zařízení - Telecom
SO 10-14-02	Ochrana sdělovacích zařízení - jiní správci
<b>D.10 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ A ZABEZPEČENÍ VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ</b>	
SO 10-00-01	Rekonstrukce žst. Přerov, dopravní opatření
SO 10-00-02	Rekonstrukce žst. Přerov, provizorní dopravní opatření
SO 10-00-03	Rekonstrukce žst. Přerov, terénní a vegetační úpravy

*Legenda použitých zkratek (vyjma zkratek názvů organizací):*

žst.	...	železniční stanice
výh.	...	výhybna
DKV	...	Depo kolejových vozidel
DPOV	...	Dílny pro opravu vozidel
V.B.	...	výpravní budova ČD
EPS	...	elektrická požární signalizace
EZS	...	elektrická zabezpečovací signalizace
ITZ	...	integrované telekomunikační zařízení
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
SÚ	...	stavědlová ústředna
MK	...	místní kabelizace
DK	...	dálková kabelizace
TK	...	traťová kabelizace
MRTS	...	místní radiová technologická síť
TRS	...	traťový rádiový systém
ZOK	...	závěsný optický kabel
NS	...	napájecí stanice
TNS	...	trakční napájecí stanice
STS	...	spínací trafostanice
ED	...	elektrodispečink
DŘT	...	dispečerská řídicí technika
EOV	...	elektrický ohřev výhybek
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů



UNZ	...	univerzální napájecí zdroj
TV	...	trakční vedení
TR, TS	...	trafostanice
PHS	...	protihluková stěna
IPO	...	individuální protihluková opatření

*Poznámka:* Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie užívané v rámci sítě ČD.

## **A.6 Rozsah zpracování dokumentace**

### **A.6.1 Rozsah zpracování dokumentace**

Členění přípravné dokumentace odpovídá požadavkům Zadávacích podmínek na vypracování projektové dokumentace a soutěžní nabídce projektanta. Dále je členění přípravné dokumentace stavby přizpůsobeno znění dokumentu „Vzorové členění projektové dokumentace“ dle Dodatku č. 9 k opatření VŘ DDC č.j. 1009/94-O7 ze dne 22. prosince 1994. Zároveň bylo členění projektu, včetně způsobu zpracování, detailně projednáno a odsouhlaseno zástupcem objednatele – hlavním inženýrem stavby.

### **A.6.2 Základní členění přípravné dokumentace**

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná technická zpráva
- C. Technologická část
- D. Stavební část
- E. Náklady a ekonomické hodnocení
- F. Výkresy
- G. Doklady
- H. Geodetická dokumentace

### **A.6.3 Dílčí členění základních částí přípravné dokumentace**

<b>A. Průvodní zpráva</b>
<b>B. Souhrnná technická zpráva</b>
B.1. Provozní a dopravní technologie
B.2. Koncepce stavby
B.3. Vliv stavby na životní prostředí
B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí
B.3.2. Odpadové hospodářství
B.3.3. Zemědělská příloha
B.3.5 Aktualizovaná akustická studie
B.3.6 Biologický průzkum území stavby
B.3.7. Rozptylová studie

B.3.8. Dendrologický průzkum
B.4. Požárně bezpečnostní řešení
B.5. Energetické výpočty a bilance
B.6. Korozní průzkum a antikorozní ochrana
B.7. Graf rychlostí
B.8. Návrh konstrukce pražcového podloží
B.9. Vliv vedení VVN na stavbu
B.10. Organizace výstavby
<b>C. Technologická část</b>
C.1. Zabezpečovací zařízení
C.2. Sdělovací zařízení
C.3. Silnoprůdové zařízení
C.4. Dispečerská řídicí technika
C.5. Technologie zdvihacích zařízení
<b>D. Stavební část</b>
D.1. Kolejové úpravy, nástupiště, přejezdy, zpevněné plochy
D.2. Mostní objekty, propustky, inženýrské objekty
D.3. Pozemní objekty, zastřešení nástupišť, protihluková opatření
D.4. Komunikace
D.5. Inženýrské sítě, vodohospodářské objekty
D.6. Silnoprůdové rozvody a osvětlení
D.7. Přeložky silnoprůdových zařízení
D.8. Trakční vedení a ukolejnění
D.9. Sdělovací rozvody a přeložky
D.10. Příprava území a zabezpečení veřejných zájmů
<b>E. Náklady a ekonomické hodnocení</b>
E.1. Náklady stavby
E.2. Ekonomické hodnocení
<b>F. Výkresy</b>
F.1. Celková situace stavby M 1 : 10 000
F.2. Přehledná situace stavby M 1 : 5 000
F.3. Koordinační situace stavby M 1 : 1000
F.4. Situace stávajících inženýrských sítí
F.5. Situace POV
<b>G. Doklady</b>
G.1. Průzkumy
G.1.1 Geodetické zaměření staveniště - (podklad od investora - jen CD)
G.1.2. Doplnkový geotechnický průzkum
G.1.3. Měření izolačního stavu kolejiště
G.2. Doklady k výběru staveniště
G.3. Vyjádření ke stávajícím inž. sítím
G.4. Doklady z projednání dokumentace (mimodrážní)
G.5. Projednání s odbornými útvary objednatele (SŽDC, ČD), zápisy z porad

<b>H. Geodetická dokumentace</b>
H.2. Majetkoprávní část
H.3. Situační výkresy území na podkladu katastrální mapy se zakreslením polohy předmětu územního rozhodnutí s vyznačením vazeb na okolí

Ve Valašském Meziříčí, březen 2005

Zpracoval: ing. Stanislav Vávra  
MCO a.s.  
*Hlavní inženýr projektu*