



Správa železniční dopravní cesty

Díl 2

ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY VČETNĚ PŘÍLOH

Smlouva o dílo na zhotovení Záměru projektu a Přípravné dokumentace stavby

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

„Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“

Datum vydání: 14. 7. 2015

OBSAH

OBSAH	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....	3
1.3. HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	3
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI.....	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	3
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	3
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	3
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	3
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1. VŠEOBECNĚ.....	4
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	4
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY	4
4.4. STÁVAJÍCÍ TECHNICKÝ STAV	5
4.5. MOSTY A PROPUSTKY	6
4.6. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	11
4.7. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	12
4.8. NAVRHOVANÝ TECHNICKÝ STAV	14
4.9. KOLEJOVÉ ÚPRAVY A KOMUNIKACE	14
4.10. KONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	14
4.11. KONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO SPODKU.....	15
4.12. NÁSTUPIŠTĚ	15
4.13. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY PRO PĚŠÍ	15
4.14. TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH ÚSEKŮ.....	15
4.15. MOSTY A PROPUSTKY	16
4.16. POZEMNÍ OBJEKTY	21
4.17. TRAKČNÍ VEDENÍ A UKOLEJNĚNÍ	21
4.18. SILNOPROUDÉ ROZVODY A ZAŘÍZENÍ	22
4.19. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ V JEDNOTLIVÝCH ÚSECÍCH	22
4.20. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	24
4.21. TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	26
4.22. DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ	27
4.23. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	27
5. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	30
6. EKONOMICKÉ HODNOCENÍ A ZÁMĚR PROJEKTU	30

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zakázky je zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace včetně ekonomického hodnocení, geodetické dokumentace a nezbytných průzkumů (viz. Příloha č. 9 SoD).
- 1.1.2. Základním účelem posuzované stavby je dosáhnout moderního kapacitního a bezpečného železničního napojení krajského města Zlín a přilehlého regionu na kapacitní železniční infrastrukturu.
- 1.1.3. Dosažení hlavního účelu stavby, tj. převedení části dopravních proudů ze silnice na železnici, je třeba kromě zvýšení rychlosti a komfortu cestujících a odstranění přestupů při jízdě do vzdálenějších destinací provést i zkapacitnění trati. Trať je ve velké míře využívána i nákladní dopravou, ve které převažuje doprava kontejnerů do překladiště Lípa nad Dřevnicí a doprava teplárenského uhlí do centrální teplárny Zlín. Rovněž je třeba zajistit na důležitých křižích jejich bezkolizní řešení.

1.2. Identifikační údaje stavby:

Název stavby:	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice
Místo stavby:	Dopravna D3 Vizovice (včetně) – ŽST Otrokovice (včetně)
Kraj:	Zlínský
Charakter stavby:	Modernizace
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Vymezení zadání:	ZP a PD – varianta K3t studie proveditelnosti

1.3. Hlavní cíle stavby

- Zlepšení technického stavu a parametrů trati č. 331 Vizovice – Zlín – Otrokovice,
- zvýšení konkurenceschopnosti regionálního páteřního spojení v ose Vizovice – Otrokovice,
- zefektivnění systému plošné dopravní obsluhy potenciální koordinací páteřních regionálních železničních a návazných obslužných autobusových linek,
- zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení,
- zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy,
- snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva,
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících,
- zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- celkové zvýšení komfortu cestování.

1.4. Základní charakteristika trati

- 1.4.1. Trať je jednokolejná, v mezistaničních úsecích jsou kolejnice R65 a převažují pražce PB2 nebo buk. Ve stanicích jsou vloženy výhybky i kolejnice tvaru A, T, R65, S49 a pražce PB2 buk, dub, PAB, ocelové. Většina svršku byla vložena jako užitý v roce 1977, zlomek nového je vkládán od roku 1986.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Studie proveditelnosti „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ (SUDOP BRNO s r.o. 2014)

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Schvalovací protokol SP čj: 14008/205-O7 ze dne 12.05.2015

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Stavba bude koordinována následujícími investičními stavbami:

- Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50Hz v úseku Nedakonice - Říkovice

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

4.1.1. Dokumentace bude respektovat:

- Zpracovanou a schválenou SP „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ (z roku 2014)
- Podmínky schvalovacího protokolu SP
- Veřejnou prospěšnost stavby (VPS), pozemky smí být využívány pouze v souladu s VPS
- Bude stanoven harmonogram prací a požadavky na výlukovou činnost včetně zajištění bezpečnosti.
- Technická řešení a postupy navrhované v Přípravné dokumentaci budou v rámci projektových prací kladně projednány s odbornými složkami SŽDC. Dále budou projednány s dotčenými orgány a osobami v rozsahu nutném pro vydání potřebných povolení a příslušných rozhodnutí pro další přípravu stavby. Kladná vyjádření budou součástí dokladové části projektové dokumentace, připomínky přijaté objednatelům zapracuje zhotovitel do projektové dokumentace včetně vlečkařů.
- Veškerý odpadový materiál bude zlikvidován v souladu se zákonem o odpadech. Projektant zajistí vyjádření všech správců sítí a dotčených právnických a fyzických osob a orgánů státní správy.

4.2. Dopravní technologie

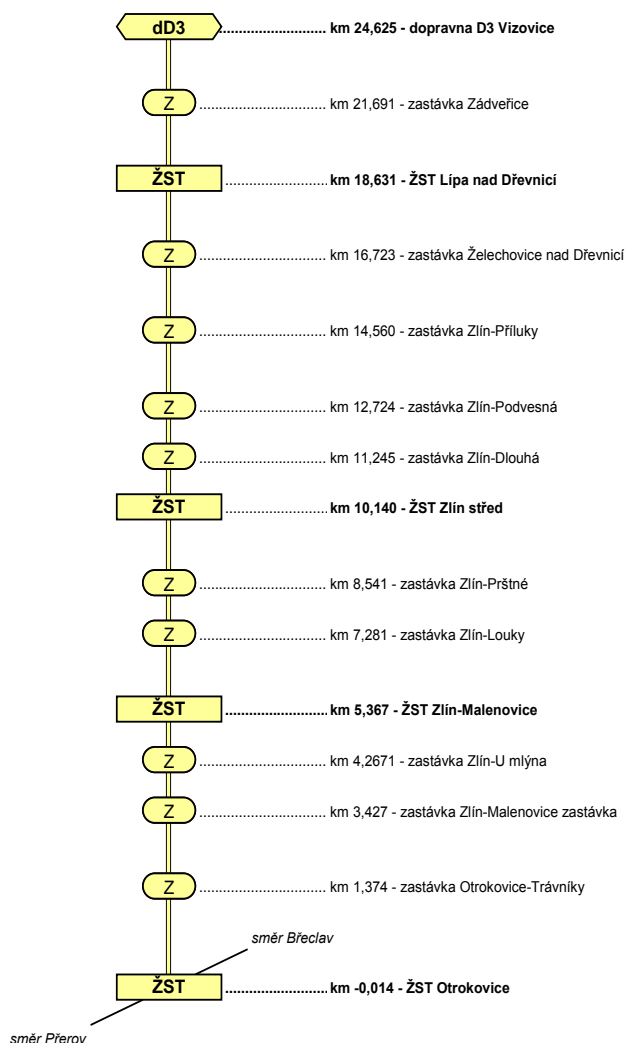
- 4.2.1. V rámci zpracování provozní a dopravní technologie bude vypracován výhledový GVD řešeného úseku a to na základě výhledového rozsahu dopravy (podklady zajistí zhotovitel dokumentace), který musí být odsouhlasen objednavatelem regionální dopravy a odborem strategie GŘ SŽDC (O26). Současně musí být s objednavatelem projednán předpokládaný typ a složení souprav, z čehož vyplynou požadované délky nástupních hran.
- 4.2.2. Na základě vypracované provozní a dopravní technologie (PDT) bude proveden návrh rozsahu kolejiště včetně rozsahu zatrolejování, počtu nástupišť a nástupních hran, příp. kolejí pro odstavení souprav, dále bude navržen rozsah zabezpečení kolejiště a elektrického ohřevu výhybek, informační zařízení pro cestující, předtápěcí zařízení atd. Rozsah navržené infrastruktury musí být řádně zdůvodněn a společný pro všechny dopravce.
- 4.2.3. Dopravní technologie navrhne způsob obsluhy staničního zab. zařízení při obsluze manipulačních kolejí a vleček. S majiteli vleček je nezbytné projednat, zda nadále předpokládají zachování vleček a rozsah předpokládaných výkonů na vlečkách, což má dopad na místní práci. Bude navrženo vybavení výhybek EOv.

4.3. Organizace výstavby

- 4.3.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.3.2. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.3. Organizace výstavby bude navržena s ohledem na potřeby terminálu v Lípě nad Dřevnicí.
- 4.3.4. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí /TV/ZZ:
- délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk)
 - vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky)
 - vymezení vylučovaného trakčního vedení
 - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízdy vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích).
 - stručný rozsah prací
 - počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout.

4.4. STÁVAJÍCÍ TECHNICKÝ STAV

4.4.1. Blokové schéma současného stavu



Vysvětlivky:

dD3 – doprava D3

Z – zastávka

ŽST – železniční stanice

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem zadání.

Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem zadání

- 4.4.2. Provoz na trati postavené z podnětu Vizovic, jejich podnikatelů, byl zahájen 8. října 1899. Trať v délce 25 km byla vybudována pro rychlost 30 km/hod, nápravový tlak 12.5t a byla provozována jako soukromá.
- 4.4.3. Během své existence prošla trať poměrně složitým vývojem a je spojena s mnoha neuskutečněnými záměry. Stavebně je od konce 30. let XX. století připraveno zdvoukolejnění v Malenovicích a ve Zlíně a prodloužení trati z Vizovic přes Jasennou a Pozdřechov do Valašské Polanky. Značně byly zredukovány vlečky především ve Zlíně a vznikl kontejnerový terminál v Lípě nad Dřevnicí.
- 4.4.4. V současnosti trať obsluhuje osobní dopravou v souběhu se silnicí I/49 údolí Dřevnice od Vizovic do Otrokovice, kde se dnes napojuje na druhý tranzitní koridor. Úsek Otrokovice Zlín je převážně v úseku převažující městskou zástavbou. Jde o průmysl, sklady, obchodní centra a bydlení v rodinných domech i panelové sídlištní zástavbě. Trať je v souběhu s I/49, na které je provozována trolejbusová dráha.
- 4.4.5. Úsek za Zlínem prochází otevřenou krajinou s obcemi oddělenými zemědělskými pozemky.
- 4.4.6. Stávající stanice jsou Vizovice, Lipa nad Dřevnicí, Zlín-střed, Zlín-Malenovice a Otrokovice.

- 4.4.7. Stávající zastávky jsou Zádveřice, Zlín-Přiluky, Zlín-Podvesná, Zlín-Dlouhá, Zlín-Prštné, Zlín-Louky, Zlín-U mlýna, Zlín-Malenovice zastávka a Otrokovice-Trávníky.
- 4.4.8. Vzhledem k významu krajského města je vlaková doprava využívána jak k dennímu dojíždění za prací a studiem, tak pro týdenní dojíždění a zajišťuje spojení k vlakům na hlavní, koridorové, trati. Jsou po ní vedeny i dálkové osobní vlaky, do a z Prahy. Nákladní doprava je významná především pro zásobování teplárny ve Zlíně uhlím a dálkové nákladní vlaky jezdí do kontejnerového terminálu v Lípě nad Dřevnicí.
- 4.4.9. Díky souběhu silnice I/49 s tratí je na trase řada přejezdů a přechodů. Dvakrát je křížena trolejbusová dráha, v Otrokovcích a ve Zlíně na Podvesné.
- 4.4.10. Mimoúrovňově je dráha křížena pozemními komunikacemi ve Zlíně silničním nadjezdem Gahurova, silničním podjezdem na Dlouhé a v Lípě nad Dřevnicí silničním nadjezdem. Dráha nepřekračuje žádný výrazný vodní tok.

4.5. Mosty a propustky

4.5.1. Most v km 155,505 trati Břeclav - Přerov

Most o dvou polích převádí tři koleje v žst. Otrokovice přes řeku Dřevnici. Nosnou konstrukci tvoří desky ze zabetonovaných nosníků o rozpětí 2 x 16,10 m.

4.5.2. Podchod v žst. Otrokovice km 154,956 trati Břeclav - Přerov

Stávající podchod v žst. Otrokovice zajišťuje přístup od výpravní budovy na ostrovní nástupiště č. 4 pomocí schodišť. Nosnou konstrukci podchodu tvoří železobetonový rám světélkové šířky 4,0 m, výšky 2,50 m.

4.5.3. Propustek v km 1,166

Stávající trubní propustek DN 1250 slouží k převedení srážkové vody z prostoru komunikace probíhající vpravo podél trati přes kolejiště, dále pokračuje pod místní komunikací a je zaústěn do šachty.

4.5.4. Propustek v km 2,121

Stávající novou konstrukcí je rám z r. 2006, z prefabrikovaných rámových dílů světlosti 1600 mm. Římky a křídla jsou provedeny jako staveništní prefabrikáty.

4.5.5. Most v km 2,160

Most převádí jednokolejnou trať přes meliorační kanál. Nosnou konstrukci tvoří prostá železobetonová deska. Rozpětí je 6,5 m, celková délka desky činí 7,00 m. Šířka desky je 6000 mm. Šířka mezi zábradlím je 5600 mm. Stavební výška je 1210 mm.

4.5.6. Most v km 3,373

Most převádí jednokolejnou trať přes Hleděnovský potok. Nosnou konstrukci tvoří prostá železobetonová deska. Rozpětí je 6,82 m, celková délka desky činí 8,40 m. Šířka desky je 6300 mm. Stavební výška je 1375 mm.

4.5.7. Propustek v km 3,633

Stávající deskový propustek převádí jednu kolej přes odvodňovací příkop. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi v tl. 190 mm, která je z rubové strany překryta izolací. Opěry jsou z betonového zdiva tl. 1,2 m.

4.5.8. Propustek v km 4,285

Stávající propustek DN 500 (dle archivní dokumentace) slouží k převedení srážkové vody z prostoru komunikace probíhající vpravo podél trati přes kolejiště. Na propustku se nachází 4 koleje.

4.5.9. Propustek v km 4,492

Propustek slouží k převedení srážkové vody z prostoru komunikace probíhající vpravo podél trati přes kolejiště směrem k řece. Na propustku se nachází 4 koleje. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi Xa z roku 1951 o rozpětí 1,9m. Volná výška na výtokové straně je 0,63m, kolmá světlost je 1,5m.

4.5.10. Propustek v km 4,688

Propustek převádí jednokolejnou trať přes odvodňovací příkop. Konstrukce propustku je tvořena z patkových trub DN 800 (ŽPSV) s rovnoběžnými křídly délky 9465 mm. Propustek je přesypán, výška přesypávky je 2,0 m.

- 4.5.11. Most v km 5,140**
Most převádí železniční trať přes malý vodní tok – potok Baláš. Most má 1 otvor, na mostě je vedena jedna kolej, Nosnou konstrukci tvoří rámová konstrukce z prvků DZR sv. š. 4,05m, sv. v. 2,80m.
- 4.5.12. Propustek v km 5,595**
Propustek převádí tři koleje přes odvodňovací příkop. Nosnou konstrukci tvoří prostá deska se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí je 1,2 m, celková délka desky činí 1,80 m. Šířka desky je 15800 mm. Stavební výška je u koleje č.2 je 604 mm.
- 4.5.13. Propustek v km 5,951**
Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Klenbový propustek světlosti 2000 mm převádí jednu kolej přes občasnou vodoteč. Šířka propustku je 9,05 m. Opěry jsou betonové, nosná konstrukce je tvořena betonovou klenbou tl. 490 mm. Opěry jsou tloušťky 1050 mm.
- 4.5.14. Propustek v km 6,168**
Deskový propustek kolmé světlosti 1000 mm (šikmé 1012 mm) převádí jednu kolej přes vodoteč. Úhel křížení 80°. Šířka propustku kolmo k ose koleje je 8,52 m. Opěry jsou betonové, nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými kolejnicemi .
- 4.5.15. Propustek v km 6,621**
Klenbový propustek světlosti 1500 mm převádí jednu kolej. Šířka propustku je 4,95 m. Opěry jsou z části betonové, z části kamenné, nosná konstrukce je tvořena betonovou a kamennou klenbou. Propustek je přesypán, výška přesypávky 1500 mm. Vlevo není římsa ani čelo, ale vyzděná zeď z betonových bloků s vyčnívající betonovou rourou.
- 4.5.16. Propustek v km 6,685**
Klenbový propustek světlosti 1600 mm převádí jednu kolej přes stálou vodoteč. Šířka propustku pod kolejí je 9,58m. Propustek se skládá ze tří částí – původní kamenné klenby a opěr šířky 5760 mm, betonové klenby a opěr z třicátých let šířky 2900 mm a dobetonovaného čela šířky 920 mm z roku 2002. Nosná konstrukce je tvořena betonovou a kamennou klenbou.
- 4.5.17. Propustek v km 6,903**
Propustek slouží k převedení srážkové vody z prostoru komunikace probíhající vpravo podél trati přes kolejiště směrem k řece. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi Xa z roku 1951 o rozpětí 1,3m. Volná výška je na vtoku 0,316 m, na výtokové straně je 1,19 m, kolmá světlost je 1,0m. Propustek je pokračováním silničního mostního objektu.
- 4.5.18. Propustek v km 7,262**
Propustek pod jednou kolejí o světlosti 1000 mm a délce cca 8,0 m vybudován v r. 1968 je podle archivní dokumentace zaústěn na vtoku i výtoku do čtvercových kanalizačních šachet o půdorysných rozměrech cca 900x900 mm. Na kanalizační šachty navazuje kanalizace o světlosti 800 mm. Nosná konstrukce propustku je tvořena osmihrannými troubami, které jsou přesypány cca 1,5 m.
- 4.5.19. Propustek v km 7,420**
Propustek je zcela zanesen, zasypán - nenalezen. Předpokládá se trubní propustek o světlosti cca 500 mm.
- 4.5.20. Propustek v km 8,015**
Propustek převádí železniční trať vodoteč. Propustek má 1 otvor světlosti 1520 mm, volná výška je 1055 mm. Nosná konstrukce je betonová klenba tl. 600 mm. Spodní stavba je betonová.
- 4.5.21. Propustek v km 8,212**
Vizuálně byl identifikován poloha propustku dle žb. římsy. Otvor propustek je zcela zanesen, zasypán (nenalezen). Předpokládá se trubní propustek o světlosti cca 600 mm.

4.5.22. Most v km 9,282

Most se nachází v areálu závodu SVITtu, kde přemostňuje obslužnou komunikaci a chodník v prostorách závodu. Předpokládaný rok výstavby je 1933 (odvozeno z archivní dokumentace). Most je o jednom otvoru s. v. 3,09 m a s. š. 6,0 m. V příčném řezu je most složen ze čtyř konstrukcí.

4.5.23. Most v km 9,997

Most převádí železniční trať přes teplovod. Most má 1 otvor, na mostě je vedeno sedm kolejí, v žst. Zlín střed. Nosná konstrukce – původní desková nosná konstrukce ze zabetonovaných nosníků I 260. Místo zábradlí je na římse vpravo i vlevo betonová stěna vysoká 2,0m.

4.5.24. Most v km 11,070

Most má tři otvory. Nosná konstrukce je tvořena pro každý otvor samostatnou železobetonovou deskou se zabetonovanými nosníky z roku 1935.

4.5.25. Most v km 11,160

Nosnou konstrukci tvoří deska se zabetonovanými nosníky světlosti 3,97 m.

4.5.26. Propustek v km 12,374

Jedná se o trubní propustek o světlosti trub 800 mm. Vlevo i vpravo je propustek ukončen rovnoběžnými průčelními zdmi. Propustek dnes nemá možnost odtoku, ani přítoku.

4.5.27. Most v km 13,095

Jedná se o železniční most o 1 otvoru, pro 1 kolej. Kolej je v oblouku a převádí železniční trať přes potok. Světlost mostního otvoru je 2,50 m, volná výška pod mostem je 1,10 m. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými použitými kolejnicemi, opěry a rovnoběžná křídla jsou z prostého betonu.

4.5.28. Propustek v km 13,828

Jedná se o šikmý trubní propustek DN 800 převádějící odvodnění (či melioraci) ze svahu. Prochází pod silnicí a jednokolejnou železnicí. Propustek byl postaven roku 1967.

4.5.29. Propustek v km 14,324

Šikmý deskový propustek ze zabetonovaných nosníků o s. v. 0,7 m a o kolmé světlosti 2,0m převádějící bezejmenný potok. Propustek prochází pod silnicí a jednokolejnou železnicí.

4.5.30. Propustek v km 14,559

Jedná se o deskový betonový propustek o 1 otvoru, pro 1 kolej v přechodnici ke směrovému oblouku. Nosná konstrukce je betonová deska, světlost je 600 mm, opěry a čelní zídky jsou kamenné. Římsa na výtoku je přesypaná a je porostlá vegetací.

4.5.31. Propustek v km 14,495

Kolmý deskový propustek o s. v. 0,6 m a o kolmé světlosti 1,0 m a následně trubní propustek DN 1000 převádějící potok. Prochází pod zástavbou (nenalezen vtok), silnicí, jednokolejnou železnicí a obslužnou komunikací.

4.5.32. Propustek v km 14,770

Trubní propustek má světlý profil 1000 mm, čelní zeď na vtoku a vtoková jímka jsou betonové, na výtoku jsou kamenné zídky opěry a čelní zídky jsou kamenné. Propustek slouží pro převedení vody z drážního příkopu u paty opěrné zdi přes železniční násep.

4.5.33. Propustek v km 14,884

Trubní propustek má světlý profil 1000 mm, čelní rovnoběžná zeď na vtoku je betonová, na výtoku je čelní přesypaná zídka rovněž z prostého betonu. Propustek slouží pro převedení vody z drážního příkopu u paty opěrné zdi přes železniční násep.

4.5.34. Propustek v km 15,245

Trubní propustek má dle dokumentace světlý profil 800 mm, v terénu nebyl nalezen a není ani správcem sledován.

- 4.5.35. Propustek v km 15,289**
Kolmý trubní propustek průměru 600 mm, délky 8,10 m. Převádí vodu z blízké silniční komunikace. Na vtoku je umístěna železobetonová jímka, do které ústí odvodňovací potrubí od silnice. Na výtoku nízké čelo s římsou a sběrná jímka.
- 4.5.36. Propustek v km 15,585**
Šikmý trubní propustek průměru 1000 mm, délky 11,5 m. Slouží k odvodnění drážních příkopů. Vtok i výtok je opatřen železobetonovými čely s římsami.
- 4.5.37. Propustek v km 15,789**
Propustek přes inundační území o jednom otvoru. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi světlosti 0,9 m. Opěry a kolmá křídla jsou z betonového zdiva.
- 4.5.38. Propustek v km 16,120**
Kolmý trubní propustek průměru 1000 mm, délky 13,5 m. Slouží k odvodnění drážního příkopu a je do něj zaústěno odvodňovací potrubí pro zahrádky, vzdálené cca 230 m ve směru staničení trati. Na vtoku i výtoku jsou železobetonová čela s římsami.
- 4.5.39. Propustek v km 16,677**
Trubní propustek o jednom otvoru světlosti DN 600 pod jednokolejnou tratí. Nosná konstrukce monolitická betonová trouba. Na vtoku vpravo trati krytá betonová jímka, vlevo výtok nezjištěn. Propustek pravděpodobně narušen opěrnou zdí nástupiště a odtoku je dále zabráněno konstrukcí souběžné místní komunikace a zástavbou rodinných domků. Objekt je nefunkční.
- 4.5.40. Most v km 16,964**
Most se nachází v obci Želechovice. Je o čtyřech otvorech přemostujících ve směru staničení místní komunikaci s.v. 2,7 m a s.š. 4,9 m, silnici III/4913 s.v. 3,37 m a s.š. 5,0 m, potok Vidovku s.š. 12,9 m a místní komunikaci s.v. 3,0 m a s.š. 4,0 m. Je složen ze čtyř konstrukcí převádějící jednu kolej. Spodní stavba je tvořena krajními opěrami a třemi pilíři.
- 4.5.41. Propustek v km 17,145**
Trubní propustek o jednom otvoru světlosti DN 600 pod jednokolejnou tratí. Nosná konstrukce monolitická betonová trouba. Na vtoku vpravo objekt zasypán, vlevo výtok do dešťové kanalizace profilu cca 250 mm, která je výškově situována ve vrchlíku trouby propustku.
- 4.5.42. Propustek v km 17,432**
Propustek přes občasnou vodoteč o jednom otvoru. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi světlosti 0,8 m. Opěry a rovnoběžná křídla jsou z betonového zdiva.
- 4.5.43. Propustek v km 17,566**
Trubní propustek o jednom otvoru světlosti DN 600 pod jednokolejnou tratí. Nosná konstrukce monolitická betonová trouba. Na vtoku i výtoku objekt ukončen monolitickou betonovou šachtou.
- 4.5.44. Propustek v km 17,734**
Trubní propustek o jednom otvoru světlosti DN 500 pod jednokolejnou tratí. Nosná konstrukce prefabrikované betonové trouby. Na vtoku i výtoku objekt ukončen rovnoběžným čelem. Konstrukce propustku jsou staticky nevyhovující.
- 4.5.45. Propustek v km 17,867**
Trubní propustek o jednom otvoru světlosti DN 600 pod jednokolejnou tratí. Nosná konstrukce monolitická betonová trouba. Na vtok vlevo trati zasypán, vpravo trati propustek ukončen kanalizační šachtou, kterou navazuje na dešťovou kanalizaci areálu kontejnerového překladiště.
- 4.5.46. Propustek v km 17,950**
Trubní propustek o jednom otvoru světlosti DN 1000 pod jednokolejnou tratí. Nosná konstrukce prefabrikované betonové trouby. Na vtoku i výtoku objekt ukončen

rovnoběžným čelem. Konstrukce propustku jsou prostorově nevyhovující pro novou polohu koleje.

4.5.47. Most v km 18,012

Jedná se o železniční most o 1 otvoru, pro 1 kolej. Kolej převádí železniční trať přes potok. Světlost mostního otvoru je 3,05 m, volná výška pod mostem je cca 1,0 m. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovými rámovými prefabrikáty řady DZR.

4.5.48. Propustek v km 18,480

Stávající propustek byl rekonstruován 1953 a 1982 z původního propustku z roku 1899. Je tvořen žb deskou pod koleji č. 1. s betonovými čely. Na propustek navazuje přes šachtici trubní propustek DN 800 pod vlečkovými kolejemi délky cca 30 m.

4.5.49. Propustek v km 18,546

Stávající propustek byl rekonstruován 1958 a 1982 z původního propustku z roku 1899. Je tvořen troubami DN 1250 pod kolejí č. 1. s betonovými čely. Propustek pokračuje pod vlečkovými kolejemi bez čel v délce cca 30 m.

4.5.50. Propustek v km 19,004

Stávající propustek byl rekonstruován 1982 z původního propustku z roku 1899. Je tvořen potrubím DN 600 s betonovými čely. Otvor propustku, stejně jako předcházející příkop jsou zaneseny.

4.5.51. Most v km 19,109

Most převádí železniční trať Mlýnský náhon v Lípě. Most má 1 otvor světlosti 2300 mm, volná výška je 2096 mm, na mostě je vedena jedna kolej. Nosná konstrukce je kamenná klenba tl.500 mm. Spodní stavba je kamenná. Římsy jsou kamenné se zábradlím ocelovým z úhelníků s madlem a jednou příčlím. Minimální vzdálenost od osy koleje je 2240 mm.

4.5.52. Propustek v km 19,550

Stávající propustek byl rekonstruován 1959 z původního propustku z roku 1899. Je tvořen potrubím DN 1000 s betonovými čely a v průběhu konce minulého století byl rozšířen do stávajících rozměrů.

4.5.53. Propustek v km 20,234

Stávající propustek byl rekonstruován 1953 z původního propustku z roku 1899. Je tvořen potrubím DN 1000 s betonovými čely. Potrubí je popraskané z důvodu velké rychlosti proudění přívalové vody objektem.

4.5.54. Propustek v km 20,424

Klenbový betonový propustek o světlé šířce 0,7 m a světlé výšce 0,6 m pod jednokolejnou tratí. U vtoku propustku je kalová jámka.

4.5.55. Propustek v km 20,516

Kolmý trubní propustek DN 800mm, vpravo s rovnoběžným čelem a vtokovou jámou, vlevo se šikmo ukončenou odlážděnou troubou, přesypávka.

4.5.56. Most v km 20,855

Most převádí jednu kolej přes potok Lutonínka. Nosní konstrukce je plnostěnná, svařovaná s prvkovou mostovkou a s nýtovanými spoji. Rozpětí mostu je 24,0 m, délka nosné konstrukce je 27,9 mm. Spodní stavba je tvořena dvěma gravitačními opěrami.

4.5.57. Propustek v km 21,248

Trubní betonový propustek s čely rovnoběžnými s osou koleje o DN 500 mm pod jednokolejnou tratí.

4.5.58. Propustek v km 21,277

Jedná se o propustek ze železobetonových patkových trub DN 800, který má dvě čela z prostého betonu rovno-běžné s osou koleje. Stavební stav objektu je dobrý, objekt je udržovaný. Délka objektu nevyhovuje normovému tvaru nového drážního tělesa.

4.5.59. Propustek v km 21,774

ŽB deskový propustek s kolmými křídly a betonovými opěrami pod jednokolejnou tratí. Vtok a výtok je zazděn a z vnějších stran zasypán až po římsy. Vstup pod objekt je možný přes revizní šachtu umístěnou vpravo vedle římsy.

4.5.60. Propustek v km 22,005

Stávající propustek byl přestavěn v roce 1959. Je vybudován z trub TZR Ø1250 mm uložených do betonového lože.

4.5.61. Propustek v km 22,733

Monolitická ŽB deska světlosti 2,0 m s kolmými křídly a přechodovými zídkami na bet. úložných prazích a opěrách z kam. kvádrového zdiva.

4.5.62. Propustek v km 22,917

Monolitická ŽB deska světlosti 2,0 m s kolmými křídly a přechodovými zídkami na bet. úložných prazích a opěrách z kam. kvádrového zdiva.

4.5.63. Propustek v km 23,127

Monolitická ŽB deska světlosti 2,0 m s kolmými křídly a přechodovými zídkami na bet. úložných prazích a opěrách z kam. kvádrového zdiva.

4.5.64. Propustek v km 23,828

ŽB trubní propustek DN 1250 s křídly rovnoběžnými s osou koleje (pravé křídlo zalomené).

4.6. Zabezpečovací zařízení

- 4.6.1. Trať Vizovice - Zlín – Otrokovice je odbočnou jednokolejnou tratí, která má začátek trati ve Vizovicích a konec v Otrokovicích. Současná traťová rychlost je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost je 400 m. Trať odbočuje ze stanice Otrokovice, která se nachází na dvoukolejně trati Přerov – Břeclav s pravostranným provozem a která je součástí 2. tranzitního železničního koridoru Břeclav - Přerov - Ostrava - Petrovice u Karviné.
- 4.6.2. Stanice Vizovice je koncovou stanicí dirigovaného mezistaničního úseku dle předpisu D3. Ve stanici jsou výhybky zabezpečeny výměnovými zámky. Ve stanici je v km 24,404 úroňový nezabezpečený přejezd s výstražnými kříži.
- 4.6.3. Ve stanici Lípa nad Dřevnicí je staniční zabezpečovací zařízení 1. kategorie podle TNŽ 34 2620 mechanické se světelnými vjezdovými návěstidly mechanické a se světelnými předvěstmi s trvale svítícím znakem výstraha. Návěstidla nejsou závislá na výhybkách. Výhybky jsou uzamykány výměnovými zámky. Výhybky č. 1 a 4 jsou opatřeny samovratnými přestavníky. Stanice je dirigující stanicí pro směr Vizovice. V mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Vizovice je doprava organizována dle předpisu D3. Ve stanici se nachází úroňový přejezd v km 18,949, zabezpečený PZS VUD kategorie 3SNI s ventilovými kolejovými obvody. V mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín-střed je telefonický způsob dorozumívání. V úseku Lípa nad Dřevnicí – Vizovice je doprava organizována dle předpisu D3 s dirigujícím výpravčím v předmetné stanici. Stávající dopravní program umožňuje vlakové cesty na/z vlečkových kolejí.
- 4.6.4. Ve stanici Zlín-střed je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo ESA 11 (rok 2003) s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdů, volnost kolejí je zjišťována počítači náprav typu Frauscher. Sousedními stanicemi jsou Lípa nad Dřevnicí a Zlín–Malenovice. V přilehlém mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín-střed je telefonický způsob dorozumívání. V přilehlém mezistaničním úseku Zlín-střed - Zlín–Malenovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav typu Frauscher. Ve stanici na lichém zhlaví je v km 10,423 úroňový přejezd zabezpečený PZS 3SNI typu PZZ-AC a přejezd v km 10,729 zabezpečený pouze výstražnými kříži. Na sudém zhlaví je v km 9,609 úroňový přejezd zabezpečený PZS 3SNI typu PZZ-AC.
- 4.6.5. Ve stanici Zlín–Malenovice je v činnosti releové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu TEST B14 (rok 1991), volnost kolejí je zjišťována kolejovými obvody KO 3700 - 75 Hz. Sousedními stanicemi jsou Zlín-střed a Otrokovice. V přilehlých mezistaničních úsecích je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav ve směru na Otrokovice typu ALCATEL, ve směru na Zlín-střed typu Frauscher. Ve stanici na lichém zhlaví je v km 5,846 úroňový přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži. Na sudém zhlaví je v km 5,133 úroňový přejezd zabezpečený PZS 3SNI typu AŽD-71.

- 4.6.6. Ve stanici Otrokovice je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo ESA 11 (rok 2000) s integrovanou vnitřní částí automatického bloku, automatického hradla a závislostí přejezdů, volnost kolejí je zjišťována kolejovými obvody KO 4300 - 275Hz. V mezistaničních úsecích Tlumačov - Otrokovice a Otrokovice Napajedla je v činnosti elektronicky autoblok s kolejovými obvody 75Hz. Na odbočné trati v mezistaničním úseku Zlín Malenovice - Otrokovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu AH 88A s počítači náprav. Staniční zabezpečovací zařízení je dálkově ovládáno z CDP Přerov. Ve stanici je nezálohované obslužné pracoviště JOP pro ovládání stanice při mimořádnostech. Přejezd ve stanici v km 0,624 na záhlaví odbočné tratě směr Vizovice je zabezpečen PZS 3SBI typu AŽD-71, jehož závislosti jsou zapracovány i do ovládání světelné silniční křižovatky. Přejed pro pěší ve stanici v km 0,214 na koleji č. 7b odbočné tratě směr Vizovice je zabezpečen pouze výstražnými kříži. Pro odbočnou trať směr Vizovice slouží ve stanici dopravní koleje č. 7b, 5-5b a 3.
- 4.6.7. V mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Vizovice není traťové zabezpečovací zařízení, doprava je organizována dle předpisu D3 telefonickým způsobem dorozumíváním. V mezistaničním úseku se nachází celkem 8 přejezdů, z nichž jsou 2 přejezdy zabezpečeny zařízením VÚD.
- 4.6.8. V mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed se nachází 14 přejezdů z toho 6 zabezpečených přejezdů a 8 přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži (A32a). Přejezdy v km 11,311, 12,006, 12,743, 13,438 jsou zabezpečené PZS 3 SNI typu VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 12,743 PZS 3 SBI je zabezpečen typem VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 14,560 PZS 3 SBI je zabezpečen typem AŽD 71 s kolejovými úseky - počítače náprav RSR 180 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. PZS má dálkové nouzové vypnutí a vazbu na světelnou křižovatku. Přejezd v km 17,733 PZS 3 SNI je zabezpečen typem AŽD 71 s kolejovými obvody 3700 – relé DSŠ a kontrolou v DK žst. Lípa nad Dřevnicí. Anulace souborem ASE 3. V mezistaničním úseku se nachází závislostní zabezpečovací kabely, sdělovací kabel 10XN0,8, ve správě ČD Telematika a.s. Ve sdělovacím kabelu je veden okruh VT.
- 4.6.9. V mezistaničním úseku Zlín střed – Zlín Malenovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav typu Frauscher. Linky AH jsou přenášeny prostřednictvím přenosového zařízení ACS 2000. Na trati jsou zastávky Zlín-Prštné a Zlín Louky. Na trati jsou 3 přejezdy zabezpečené PZS a 2 přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži. Přejezdy v km 8,673 a 6,557 jsou zabezpečené PZS 3SBI typu AŽD-71 s KO 3700 – 75 Hz a PN Frauscher s vazbou na silniční křižovatku, zařízení je umístěno v RD. Přejezd v km 7,270 je zabezpečený PZS 3SBI typu VÚD s KO 2701 – jednopásové ventilové 50 Hz, zařízení je umístěno v rel. skříní u přejezdu.
- 4.6.10. V mezistaničním úseku Zlín Malenovice – Otrokovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav typu Alcatel. Linky AH jsou přenášeny prostřednictvím přenosového zařízení MUZA Procesor 94. Na trati jsou zastávky Zlín-U mlýna, Zlín Malenovice zastávka a Otrokovice Trávníky. Na trati odbočuje v km 4,051 vlečka ZPS. Odbočná i odvrtná výhybka jsou zabezpečeny výměnovými a odtlačnými zámky. Obsluha vlečky je prováděna ze stanice Otrokovice s traťovým klíčem, s uzamčením vlaku na vlečce a s návratem do stanice Otrokovice. Na trati jsou 3 přejezdy zabezpečené PZS a 2 přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži. Přejezdy v km 3,393 a 3,895 jsou zabezpečené PZS 3SBI typu AŽD-71 s KO 3700 – 75 Hz a s vazbou na silniční křižovatku. Přejezd v km 4,789 je zabezpečený PZS 3ZBI typu PZZ-RE s KO 3700 a PN Frauscher s vazbou na silniční křižovatku a vlečku ZPS. Umístění zařízení PZS je v RD u přejezdů.

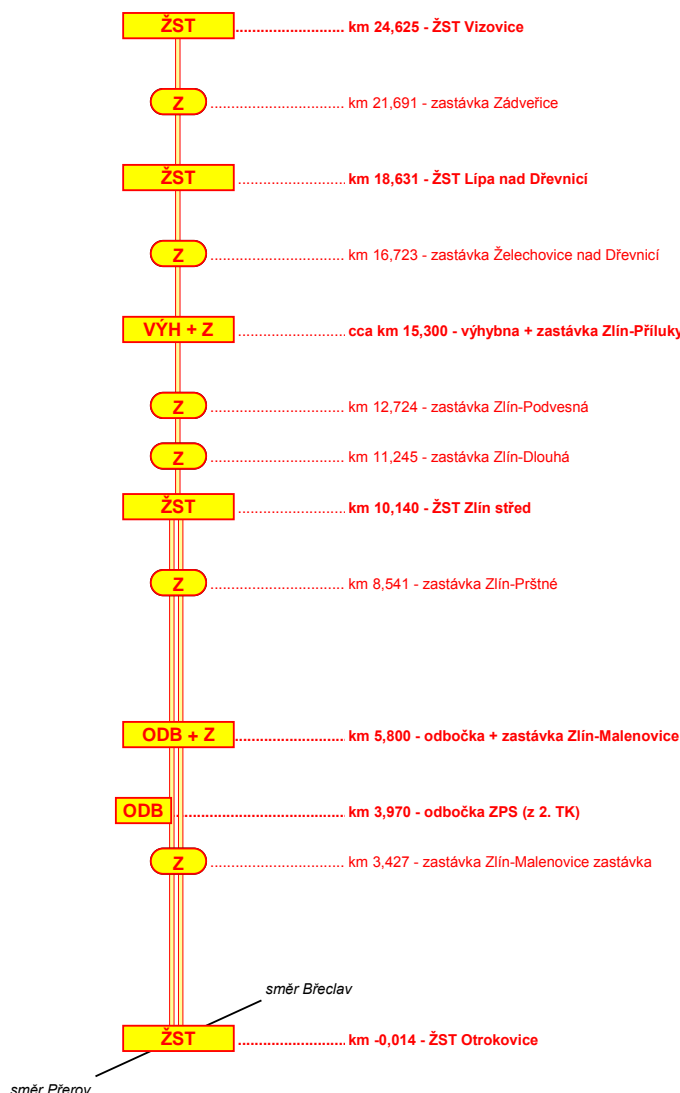
4.7. Sdělovací zařízení

- 4.7.1. Podél železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je v úseku od žst. Otrokovice po stávající žst. Malenovice položen stávající dálkový pupinovaný kabel PK16. Od stávající žst. Malenovice po žst. Zlín Střed pokračuje dále dálkový pupinovaný kabel PK17. V úseku od žst. Otrokovice až po žst. Zlín Střed byl dále v rámci samostatné investiční akce uložen v trubce HDPE v drážním pozemku dálkový optický kabel s dimenzí 36 optických vláken. Současně s tímto optickým kabelem byla uložena v kynetě i další rezervní trubka HDPE, do které byl dodatečně zafouknut další optický kabel ČDT s dimenzí 72 optických vláken. V uvedených stávajících optických kabelech ČDT má investor k dispozici pouze smluvní počet vláken, tato přidělená kapacita výše uvedených kabelů však nedostačuje potřebám provozu elektrizované tratě (přenosy a pronájmy optických vláken pro nedrážní subjekty). V úseku od žst. Zlín Střed až po žst. Vizovice není podél železniční trati uložen žádný optický kabel, metalická kabeláž je provedena různými typy kabelů různých dimenzí. Metalické kabely jsou v některých úsecích na hranici životnosti, avšak dosud zajišťují veškerý telefonní a vůbec sdělovací provoz v mezistaničních úsecích.

- 4.7.2. Stávající místní kabelizace v železničních stanicích jsou většinou zastaralé, při rekonstrukci kolejíště budou stávající místní kabelizace ve fatálním rozsahu dotčeny stavebními pracemi.
- 4.7.3. V současné době není v úseku Otrokovice – Zlín - Vizovice instalováno na stáv. metalickém kabelu ani na optických kabelech žádné přenosové zařízení využívané pro železniční provoz.
- 4.7.4. V současné době je na předmětné trati (mimo žst. Otrokovice) instalováno informační zařízení jen v žst. Zlín Střed a ve zbývajících stanicích je pouze rozhlas. Zastávky nejsou vybaveny žádným informačním systémem.
- 4.7.5. Na trati není v současné době provozován traťový radiový systém.
- 4.7.6. Současné době jsou v oblasti dotčené výstavbou v provozu spojovací systémy Hicom 300E propojené různými přenosovými cestami přes E1.
- 4.7.7. Vzhledem k vedení železniční trati Otrokovice - Zlín - Vizovice v městské zástavbě dochází ke křížování řadou metalických i optických zemních (v některých případech metalických vedení i nadzemních) kabelových tras cizích správců (Telefónica O2, EON, Dopravní podnik, Zlín Net, České radiokomunikace, R. Jelínek...), případně jdou tyto trasy v souběhu se železniční tratí. Zejména komplikované kolizní prostory budou při výstavbě mimoúrovňových křížení, kde bude dotčeno komplikovaně velké množství stávajících sdělovacích kabelů. Ve všech výše uvedených případech se jedná jak o kabelová vedení charakteru místních vedení (distribuční kabelová síť), tak i kabelová vedení dálková (optické dálkové kabely, metalické dálkové kabely) a to v různém provedení – převážně úložná vedení, v některých případech však i závěsná vedení.

4.8. NAVRHOVANÝ TECHNICKÝ STAV

4.8.1. Blokové schéma navrhovaného stavu



Vysvětlivky:

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem stavebních úprav.

Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem stavebních úprav.

4.9. Kolejové úpravy a komunikace

- 4.9.1. Kolejové úpravy v rámci stavby se týkají trati Otrokovice - Vizovice v celém jejím rozsahu. Cílem stavby je zkapacitnění trati plným zdvoukolejněním v úseku Otrokovice - Zlín střed a v úseku Zlín - Vizovice zřízením nové výhybny Zlín - Přiluky. Dalšími cíli jsou odstranění nevyhovujícího stavu žel. svršku a spodku, zvýšení traťové rychlosti až na 100km/h. Zajištění nápravového tlaku 22,5t je nutné kvůli vzbě nákladních vlaků do žst. Lípa nad Dřevnicí, kde se nachází kontejnerový terminál.

4.10. Konstrukce železničního svršku

- 4.10.1. V rámci stavby bude rekonstruována hlavní traťová kolej v celém úseku a některé koleje v železničních stanicích. Důvodem je nevyhovující stav svrškového materiálu (svršek R65 na pražcích PB3 z roku 1982) a nevyhovující izolační stav.
- 4.10.2. Svršek v rekonstruovaných kolejích je uvažován nový S49 na pražcích betonových bezpodkladnicových s pružným upevněním, rozdělení „u“. Nově rekonstruované koleje budou svařeny.
- 4.10.3. Výhybky v hlavní koleji jsou navrženy tvaru S49 na betonových pražcích se žlabovými pražci. Výhybky v předjízdňích kolejích jsou navrženy tvaru S49 na betonových pražcích bez žlabového pražce – nové,

v případě dostupnosti regenerovaného materiálu budou použity výhybky regenerované. Všechny nově vkládané výhybky budou vybaveny čelistovými závěry, budou opatřeny zařízením pro snižování přestavných sil výměn a budou vevazeny do bezстыkové koleje.

4.11. Konstrukce železničního spodku

- 4.11.1. Při zdvoukolejnění bude částečně využito tělesa vybudovaného již v první polovině minulého století. Při přisypávkách tělesa bude sanována vrstva podloží náspu, samotná přisypávka bude založena zazuběním. Na zemní pláni bude zřízena konstrukční vrstva ze štěrkodri, v neúnosných úsecích bude zemní pláň zlepšena pojivem. V celém úseku bude zajištěno odvodnění zemní pláňe příkopy, trativody a příkopovými zídkami. Hodnoty modulu přetvárnosti zemní pláňe a pláňe tělesa železničního spodku budou pro úsek Zlín střed – Vizovice zpracovatelem dokumentace projednány s GŘ SZDC O13.

4.12. Nástupiště

- 4.12.1. Všechna nástupiště (mimo rušených), budou rekonstruována na výšku 550 mm nad T.K., bude k nim zřízen bezbariérový přístup a budou opatřena všemi prvky pro orientaci osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

4.13. Železniční přejezdy a přechody pro pěší

- 4.13.1. V rámci stavby budou rekonstruovány úrovně přejezdy pozemních komunikací a přechody pro pěší. V případě, že vzdálenost nebezpečného pásma přejezdu od hranice křižovatky nevyhoví ČSN 736380, je navrženo opatření pro dodržení bezpečnosti – úprava dopravního značení s úpravou přednosti v jízdě, nebo vazba se světelnou signalizací přilehlé křižovatky.
- 4.13.2. Nejproblematictější přejezdy (km 0,624 Otrokovice, km 8,673 Pršténé a km 12,743 Podvesná) budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením.

4.14. Technický popis jednotlivých úseků

4.14.1. Žst. Otrokovice

4.14.1.1. Rozsah úseku je km 0,000 – 0,700.

V žst. Otrokovice se navrhnu úpravy dobudování potřebného počtu nástupištních hran pro vlaky přijíždějící/odjíždějící ve směru z/do Zlína. Poloha nových nástupišť bude volena s ohledem na využitelnost stávajícího podchodu pro přístup cestujících na zmíněná nástupiště a zlepšení vazeb na přednádražní prostor, tj. dosažení minimalizace vzdáleností pro přestup mezi vlakovou dopravou a stávající zastávkou MHD.

4.14.2. Mimoúrovňové křížení žel. trati a silnice II/655 Otrokovice

Bude navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati a silnice II/655 Otrokovice. Délka tunelové části by neměla překročit 350 m. Vedení kanalizace bude nadále fungovat jako gravitační.

4.14.3. Úsek Otrokovice – Zlín střed

4.14.3.1. Rozsah tohoto úseku je km 0,700 – 9,235.

V úseku Otrokovice – Zlín bude v celém úseku navrženo zdvoukolejnění:

4.14.3.2. Přejezd v km 6,577 a křižovatky u obchodního domu OBI

- Pro zajištění bezpečnosti bude realizováno propojení signalizačního značení křižovatky a přejezdu.
- Pro případ výpadku bude navrženo bezpečnostní opatření včetně analýzy a posouzení rizik navrženého řešení.

4.14.3.3. Mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova (Pršténé)

Bude navržen nový most. Niveleta mostu bude splňovat průtočný profil Q100.

4.14.4. žst. Zlín – střed

4.14.4.1. Rozsah úseku je km 9,235 – 11,000.

V žst. se navrhnu úpravy dobudování potřebného počtu nástupištních hran včetně zvýšení rychlosti dle doporučení ve SP

4.14.5. Úsek Zlín střed - Zlín - Příluky

4.14.5.1. Rozsah úseku je km 11,000 000 – km 14,800 07.

V jednokolejném úseku bude navrženo zvýšení rychlosti úpravou převýšení v obloucích, se snahou o minimalizaci směrových posunů a tedy i záborů mimodrážních pozemků.

4.14.5.2. Mimoúrovňové křížení ul. Podvesná XVII se žel. tratí ve Zlíně

Stávající úrovňové křížení trati s trolejbusovým trakčním vedením v km 12,743 ve Zlíně bude z důvodu křížení trolejbusového a železničního vedení navrženo mimoúrovňové řešení křižovatky. Převedení místní komunikace bude navrženo nad částečně zahloubenou železnicí.

4.14.5.3. Křižovatka s I/49 v km 13,475

Bude navržena nová komunikace včetně odvodnění s novým šířkovým uspořádáním. Konstrukce komunikace bude z asfaltového betonu.

4.14.6. Výhybna Zlín - Příluky

4.14.6.1. Rozsah úseku km 14,800 07 – km 15,740 56.

Pro navýšení kapacity tratě v jednokolejném úseku se zřídí nová výhybna Zlín – Příluky.

4.14.7. Úsek výhybna Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí

4.14.7.1. Rozsah úseku (km 15,740 56 – km 17,929 07)

Navrhovaná niveleta koleje bude v převážné části sledovat stávající stav s minimálními výškovými výkyvy.

4.14.7.2. Křižovatka s polní cestou v km 16,005

Z důvodů rušení stávajícího úrovňového železničního přejezdu v ev. km 16,530, který bude nově nahrazen přechodem, se buduje nová komunikace včetně odvodnění, která vyústí na silnici I/49 v prostoru stávající polní komunikace. Návrh nivelety bude respektovat stávající poměry s ohledem na možnosti odvodnění komunikace. Křižovatka bude vybavena v každém směru samostatnými odbočovacími pruhy.

4.14.7.3. Komunikace podél trati v km 17.4 - 17.7

Z důvodů rušení stávajícího úrovňového železničního přejezdu v ev. km 17,427 bude přístup nahrazen nově zřízenou komunikací. Konstrukce komunikace je z asfaltového betonu.

4.14.8. Žst. Lípa nad Dřevnicí

4.14.8.1. Rozsah úseku km 17,929 07 – km 18,888 44

Kolejiště bude navrženo s dopravními kolejemi. V žst. se navrhnou potřebné počty nástupištních hran.

4.14.9. Úsek Lípa nad Dřevnicí - Vizovice

4.14.9.1. Rozsah úseku km 18,888 443 – 24,356 425

V traťovém úseku Želechovice n. Dřevnicí–Lípa – Vizovice bude trať navržena na rychlost až V=100km/h.

4.14.9.2. Komunikace k trakční měnící v km 19.6

Nová komunikace včetně odvodnění bude budována pro napojení nové trakční měnící. Konstrukce komunikace je z asfaltového betonu. Návrh nivelety bude respektovat výškové poměry stávajícího terénu a navržených kolejí.

4.14.9.3. Komunikace podél trati v km 23.1 - 23.6

Z důvodů rušení stávajícího úrovňového železničního přejezdu v ev. km 23,297 bude přístup nahrazen nově zřízenou komunikací. Konstrukce komunikace je z asfaltového betonu.

4.14.10. Žst. Vizovice

4.14.10.1. Rozsah úseku km 24,356 42- 24,799 22.

Bude navržena úplná rekonstrukce zlínského zhlaví, s návrhem potřebných počtů nástupištních hran.

4.15. Mosty a propustky

4.15.1. Most v km 155,505

Navrhne se výstavba nového mostu pro dvě nové koleje. Nový mostní objekt bude proveden ve shodných parametrech otvorů se stávajícím.

4.15.2. Podchod v žst. Otrokovice km 154,956

Pro zajištění přístupu na nově zřizované ostrovní nástupiště č. 2 bude vybourána část stěny podchodu. Bude zde napojeno schodiště pro přístup na nástupiště a realizována výtahová šachta pro osazení výtahu.

4.15.3. Propustek v km 1,166

Stávající trubní propustek bude nahrazen novým trubním propustkem tvořeným železobetonovými troubami. Délka propustku bude zvětšena s ohledem na navrhované zdvoukolejnění.

4.15.4. Propustek v km 2,121

Vzhledem k zdvoukolejnění trati je navrženo prodloužení propustku pod novou kolej ve stejném profilu, jako stávající část. Stávající křídla a římsy vlevo trati budou ubourána v potřebném rozsahu.

4.15.5. Most v km 2,160

S ohledem na zdvoukolejnění traťového úseku bude navržena rekonstrukce mostního objektu. Stávající nosná konstrukce – železobetonová deska bude ponechána, odbourá se pouze část s římsou vlevo a tomu odpovídající část úložných prahů. Nová část mostu pod kolejí č. 2 bude založena na velkopřůměrových pilotách, na kterých budou provedeny úložné prahy. Nová nosná konstrukce bude shodná se stávající.

4.15.6. Most v km 3,373

S ohledem na zdvoukolejnění traťového úseku bude navržena rekonstrukce mostního objektu.

4.15.7. Propustek v km 3,633

Stávající deskový propustek bude nahrazen novým trubním propustkem tvořeným železobetonovými troubami DN 1200. Stávající spodní stavba bude odstraněna.

4.15.8. Propustek v km 4,285

Vzhledem ke skutečnému stavu objektu se navrhne sanace objektu. Průčelí a římsa bude plošně ošetřeno sanační maltou a sjednocovacím nátěrem.

4.15.9. Propustek v km 4,492

Vzhledem ke skutečnému stavu bude navržena sanace objektu. Stávající nosná konstrukce – železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi bude v rámci sanace ponechána, provede se její sanace, nová izolace a odvodnění rubu opěr. Spodní stavba bude ponechána, provede se pouze její sanace.

4.15.10. Propustek v km 4,688

S ohledem na zdvoukolejnění traťového úseku bude navržena rekonstrukce mostního objektu. Stávající nosná konstrukce – železobetonové trouby bude ponechána, odbourá se pouze část římsy vlevo pod úroveň sanačních vrstev železničního spodku. Nová část propustku pod kolejí č. 2 bude provedena prodloužením stávajících železobetonových trub.

4.15.11. Most v km 5,140

Bude navrženo rozšíření pro převedení druhé koleje ze stejných prvků, jako je stávající část.

4.15.12. Most na místní komunikaci v km 2,138

Mostní objekt bude navržen o jednom poli.

4.15.13. Propustek v km 5,595

Navrhne se sanace propustku, která zahrne nadbetonování římsy vlevo, novou izolaci nosné konstrukce, sanaci pohledových ploch.

4.15.14. Propustek v km 5,951

Navrhne se rekonstrukce propustku. Stávající nosná konstrukce – betonová klenba bude odstraněna a nahrazena novou rámovou konstrukcí.

4.15.15. Propustek v km 6,168

Stávající nosná konstrukce – deska se zabetonovanými kolejnicemi bude odstraněna a nahrazena novou rámovou konstrukcí.

- 4.15.16. Propustek v km 6,621**
Objekt bude zrušen.
- 4.15.17. Propustek v km 6,685**
S ohledem na zdvojkolejnění traťového úseku bude navrženo prodloužení stávajícího propustku pod nově zřizovanou kolejí a sanace ponechaných částí.
- 4.15.18. Propustek v km 6,903**
Navrhne se komplexní rekonstrukce objektu.
- 4.15.19. Propustek v km 7,262**
Navrhne se přestavba propustku, která zahrne kompletní přestavbu celého objektu.
- 4.15.20. Propustek v km 7,420**
Objekt bude zrušen.
- 4.15.21. Propustek v km 8,015**
Navrhne se přestavba propustku. Nosná konstrukce je navržena jako železobetonová prefabrikovaná klenba.
- 4.15.22. Propustek v km 8,212**
Objekt bude zrušen.
- 4.15.23. Mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova**
Navrhne se mimoúrovňové křížení s železniční tratí ocelobetonovou konstrukcí.
- 4.15.24. Most v km 9,282**
Navrhne se kompletní přestavba zachovávající stávající podjezdnou výšku
- 4.15.25. Most v km 9,997**
Navrhne se rekonstrukce mostu, která zahrne výstavbu nové nosné konstrukce, úložných prahů a zesílení spodní stavby.
- 4.15.26. Podchod v žst. Zlín střed**
Most bude navržen pro zajištění mimoúrovňového přístupu na nově zřizovaná ostrovní nástupiště. Pro zajištění přístupu osob se sníženou pohyblivostí budou mimo výstupní schodiště na ostrovní nástupiště navrženy výtahy.
- 4.15.27. Most v km 11,070**
Navrhne se rekonstrukce mostu, která zahrnuje výstavbu nové nosné konstrukce, opěr a pilířů.
- 4.15.28. Most v km 11,160**
Navrhne se přestavba mostu.
- 4.15.29. Propustek v km 12,374**
Objekt bude zrušen.
- 4.15.30. Most v km 13,095**
Navrhne se výstavba nové mostní konstrukce.
- 4.15.31. Propustek v km 13,828**
Navrhne se prodloužení stávajícího propustku o 10,5 m. Na výtoku bude provedeno odláždění. Stávající propustek i s náspem bude ponechán a sanován.
- 4.15.32. Propustek v km 14,324**
Bude navrženo prodloužení stávajícího propustku, který bude ukončen šikmým čelem a opatřený římsou.
- 4.15.33. Propustek v km 14,495**
Stávající objekt bude ponechán. Propustek bude pročištěn a provede se sanace trhlín v žb. desce.
- 4.15.34. Propustek v km 14,559**
Navrhne se rekonstrukce propustku, která zahrne sanaci čelního zdiva včetně římsy na výtakovém čele, pročištění propustku, dlažbu na vtoku a úpravu dlažby na výtoku.

4.15.35. Most silniční přes železniční trať v ulici Podvesná XVII

Stávající úroňové křížení trati s trolejbusovým trakčním vedením v km 12,743 ve Zlíně bude z důvodu křížení trolejbusového a železničního vedení navrženo mimoúrovňové řešení křižovatky. Převedení místní komunikace bude navrženo nad částečně zahloubenou železnicí.

4.15.36. Propustek v km 13,997

Bude vybudován nový ŽB trubní propustek délky cca 12,2 m. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn.

4.15.37. Propustek v km 14,155

Bude vybudován nový ŽB trubní propustek délky cca 12,2 m. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn.

4.15.38. Propustek v km 14,770

Navrhne se sanace propustku, která zahrne sanaci vtokové jímky včetně římsy, doplnění zábradlí na římse.

4.15.39. Propustek v km 14,884

Navrhne se sanace propustku, která zahrne sanaci vtokové jímky včetně opravy podrceného zdiva římsy, doplnění zábradlí na římse.

4.15.40. Propustek v km 15,245

Objekt bude zrušen.

4.15.41. Propustek v km 15,289

Nová konstrukce z železobetonových trub. Jímka na vtoku bude vybourána a zhotovena nová, na římse přiléhající k trati bude osazeno nové zábradlí. Na výtoku bude provedeno šikmé odlážděné čelo.

4.15.42. Propustek v km 15,585

Bude navržena nová konstrukce z železobetonových trub.

4.15.43. Propustek v km 15,789

Je navržena komplexní rekonstrukce objektu. Stávající nosná konstrukce včetně spodní stavby bude odstraněna a nahrazena novým trubním propustkem. Na vtoku je propustek ukončen rovnoběžným křídlem, na výtokové straně bude navržena železobetonová šachta.

4.15.44. Propustek v km 16,120

Navrhne se nová konstrukce. V nové poloze bude propustek mírně půdorysně natočen. Nová konstrukce bude z železobetonových trub. Na vtoku bude provedeno železobetonové čelo s římsou, na jejímž horním povrchu bude osazeno zábradlí. Na výtoku šikmé čelo s odlážděním lomovým kamenem.

4.15.45. Propustek v km 16,677

Objekt bude zrušen.

4.15.46. Most v km 16,964

Navrhne se kompletní přestavba.

4.15.47. Propustek v km 17,145

Objekt bude zrušen.

4.15.48. Propustek v km 17,432

Navrhne se komplexní rekonstrukce objektu z důvodu velmi špatného stavu spodní stavby. Stávající nosná konstrukce včetně spodní stavby bude odstraněna a nahrazena novým propustkem. Na vtoku bude propustek ukončen rovnoběžným křídlem, na výtokové straně bude navržena železobetonová šachta.

4.15.49. Propustek v km 17,566

Objekt bude zrušen.

4.15.50. Propustek v km 17,734

Náhrada stávajícího objektu novým trubním propustkem světlosti, vybudovaným ve stávající ose objektu.

4.15.51. Propustek v km 17,867

Nosná konstrukce propustku bude zesílena obetonováním a vpravo nově ukončena svahovým monolitickým betonovým čelem.

4.15.52. Propustek v km 17,950

Nosná konstrukce propustku bude sanována a rozšířena vpravo trati prefabrikovanými patkovými troubami. Stávající čelo vlevo bude sanováno nadbetonováním nové římsy, vpravo bude propustek ukončen tvarovým prefabrikátem se šikmým čelem a opevněním svahu.

4.15.53. Most v km 18,012

Navrhne se rekonstrukce mostu, která zahrne rozšíření mostu pro posunutou kolej vpravo dosavadní trati, dostavbu nových křídel, úpravu vtokové části potoka a terénní úpravy v okolí mostu včetně nové dlažby.

4.15.54. Propustek v km 18,480

Navrhne se ve stanici nastavit propustek na vtoku. Stávající deskový propustek bude snesen.

4.15.55. Propustek v km 18,546

Navrhne se ve stanici prodloužit propustek na vtoku v profilu. Na stávajícím propustku budou odbourány římsy a čela do úrovně trub.

4.15.56. Propustek v km 19,004

Stávající propustek bude ponechán a doplněn opevněním svahu zemního tělesa trati nad pravou římsou.

4.15.57. Most v km 19,109

Nosná konstrukce je navržena jako železobetonová prefabrikovaná klenba. Opěry jsou součástí prefabrikované konstrukce.

4.15.58. Propustek v km 19,550

Bude navržena rekonstrukce propustku ve stávající poloze. Po převedení vody dočasným potrubím bude provedeno kvalitní zastěrkování chybějícího betonu, přestěrkování prasklin na čelech a osazení zábradlí.

4.15.59. Propustek v km 20,234

Bude navrženo vybudování nového propustku ve stávající poloze.

4.15.60. Propustek v km 20,424

Stávající propustek bude nahrazen novým, šikmým trubním propustkem z patkových trub s přesypávkou.

4.15.61. Propustek v km 20,516

Stávající propustek bude nahrazen novým, kolmým trubním propustkem z patkových trub s přesypávkou.

4.15.62. Most v km 20,855

Na ocelové konstrukci bude provedena obnova PKO a výměna mostnic za nové, které se výškově upraví dle nového kolejového řešení.

4.15.63. Propustek v km 21,248

Objekt bude zrušen.

4.15.64. Propustek v km 21,277

Stávající propustek bude prodloužen. Čela stávajícího propustku budou ubourány tak, aby propustek mohl být doplněn novými patkovými troubami. Trouby na vtoku a odtoku budou zešikmeny.

4.15.65. Propustek v km 21,774

Objekt bude zrušen.

4.15.66. Propustek v km 22,005

Objekt bude přestavěn na monolitický ŽB rámový propustek se šikmými křídly.

4.15.67. Propustek v km 22,733

Navrhne se odbourání stávající ŽB desky a části opěr. Provede se rozšíření stávajících opěr, vybetonují se nové úložné prahy, vytvoří se nová ŽB deska s římsami a přechodové zídky. Na římsy a přechodové zídky se osadí zábradlí.

4.15.68. Propustek v km 22,917

Stávající konstrukce propustku bude odbourána a vybuduje se nový rámový most s přechodovými zídkami.

4.15.69. Propustek v km 23,127

Stávající nosná konstrukce bude ubourána až po terén, rozšíří se základy, vybudují se nové opěry a bude vytvořena nová ŽB deska. Dno propustku bude pročištěno a odlážděno.

4.15.70. Propustek v km 23,828

Propustek bude pročištěn, provede se sanace trub a nadvýšení levé římsy. Na obě římsy se osadí zábradlí.

4.15.71. Zahloubení železniční tratě v Otrokovících – náhrada přejezdu v km 0,624

Stávající silniční komunikace budou ponechány ve stávajícím stavu. Pro vedení železniční trati pod povrchem je nutné podejít kanalizační stoky nacházející se v hloubce cca 3,0 m pod terénem.

V lokalitě bude vybudován nový železniční tunel, na který budou navazovat zárubní zdi v celkové délce 600 m. Tunelová konstrukce se navrhne hloubená.

4.16. Pozemní objekty

4.16.1. Předmětem této části je výstavba nových budov nebo stavební úpravy stávajících budov za účelem umístění nové technologie zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé. Jedná se o výstavbu nových technologických budov, technologických objektů na zastávkách, reléových domků a stavební úpravy výpravních budov. Dále se počítá s novou výpravní budovou v žst. Zlín - střed. Z hlediska trakčního vedení budou provedeny úpravy v TM Otrokovice. V areálu TNS Lípa bude vybudována trakční transformovna 110/25kV a rozvodna 110kV. Dále bude součástí akce zřízení zastřešení pro ukrytí cestujících. V Otrokovících, Zlíně a Vizovicích budou zastřešeny části nástupišť, na zastávkách budou zřízeny přístřešky pro cestující. V Otrokovících, Zlíně, TT Lípa a ve Vizovicích se vybuduje kabelovod. Z hlediska protihlukových úprav budou v místech určených hlukovou studií zřízeny protihlukové stěny doplněné individuálními protihlukovými opatřeními. Stávající budovy a konstrukce zavazující nové výstavbě budou demolovány. Narušená stávající oplocení budou doplněna novými částmi.

4.16.2. V Otrokovících bude navrženo doplnění zastřešení nástupišť a rozšíření stavebních úprav VB nebo její demolice, v žst. Zlín – střed bude situování výpravní budovy v přímé návaznosti na terminál MHD a autobusový a na nově navržené kolejové řešení. V žst. Otrokovice bude nutno demolovat v nezbytném rozsahu budovy, které překážejí navrženému řešení, tak aby bylo nutno nahradit jen nezbytné minimum.

4.16.3. Součástí PD bude vybudování spínací stanice, jejíž poloha bude upřesněna v rámci zpracování dokumentace.

4.16.4. Rozsah prostorů pro cestující v nové výpravní budově bude určen na základě konzultace s O13 a případně dalšími útvary GŘ SŽDC (O28, O29). Vzhledem k předpokládaným vysokým požadavkům na architektonické ztvárnění objektu bude pro jeho zpracování určen zodpovědný architekt. Architektonické řešení objektu bude reagovat na výhledové záměry města, požadavky provozovatele dráhy a zároveň umožní úsporný provoz (včetně údržby). V rámci zpracování budou navrženy principy architektonického řešení budovy ve třech pracovních variantách, které budou dokumentovány rovněž vizualizací. Po projednání těchto variant na společném jednání zadavatele, O6, O13 a případně dalších útvarů GŘ SŽDC a zástupců města, případně dalších osob městem určených, bude výsledné řešení objektu nové výpravní budovy dopsáno.

4.17. Trakční vedení a ukolejnění

4.17.1. Traťový úsek Otrokovice – Zlín – Vizovice bude elektrizován dle platných TKP a norem. Bude elektrizován střídavou trakční soustavou 25kV 50Hz. Napojení tohoto úseku bude na rovněž úsek s napětovou soustavou 25kV 50Hz, kdy v rámci samostatné investice dojde k přepnutí úseku Nedakonice – Říkovice na střídavou trakční soustavu.

4.18. Silnoproudé rozvody a zařízení

4.18.1. Silnoproudá technologie

- 4.18.1.1. Předmětem této části projektové dokumentace je stanovení rozsahu požadavků na úpravy, případně výstavbu nových silnoproudých technologických zařízení, které je nutno zahrnout do technologické části předmětné stavby, jejímž cílem je elektrizace a modernizace trati Otrokovice – Zlín - Vizovice.
- 4.18.1.2. Napájení vlastní spotřeby zastávek a železničních stanic, včetně případných dalších odběrů např. v tunelu bude zajištěno z nového distribučního rozvodu 22kV, který bude realizován pomocí závěsného kabelu 22kV uchyceným na stožárech trakčního vedení. V jednotlivých zastávkách a stanicích budou vybudovány trafostanice 22/0,4kV vč. rozvodu nn. Ve stanicích bude závěsný kabel zajišťovat i napájení zabezpečovacího zařízení a všech ostatních spotřeb. Veškeré technologické zařízení bude vybaveno prvky pro možnost dálkového řízení a dohledu s příslušného dispečerského pracoviště.
- 4.18.1.3. Pro možnost dálkového řízení a dohledu bude vybudován systém dálkové řídicí techniky (DŘT) a dálkové diagnostiky TS ŽDC.

4.18.2. Silnoproudé rozvody

- 4.18.2.1. Předmětem této části projektové dokumentace je stanovení rozsahu požadavků na úpravy, případně výstavbu nových silnoproudých rozvodů, které je nutno zahrnout do stavební části předmětné stavby, jejímž cílem je elektrizace a modernizace trati Otrokovice – Zlín - Vizovice.
- 4.18.2.2. V rámci rozsahu stavby budou řešena veškeré silnoproudá zařízení a rozvody jako nové.
- 4.18.2.3. V železničních stanicích bude řešen elektrický ohřev výhybek dle požadavků dopravní technologie, v žst. Zlín střed bude řešeno i nové předtápěcí zařízení 3kV (EPZ).
- 4.18.2.4. V jednotlivých zastávkách bude řešeno nové osvětlení a příslušné rozvody nn. Napájení odběrů na zastávkách bude řešeno z kabelového rozvodu 22kV, resp. z trafostanice 22/0,4kV. Kabel 22kV bude napájen z důvodu zálohování z TNS Otrokovice a TNS Lípa.
- 4.18.2.5. Ve stanicích bude řešeno nové osvětlení stanice a nástupišť, nové rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení odběrů ve stanicích bude řešeno z kabelového rozvodu 22kV, resp. z trafostanice 22/0,4kV.
- 4.18.2.6. V rámci stavby je dále nutno řešit přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení je nutno přeložit v předstihu před zahájení stavby mimo oblast výstavby.

4.19. Technické řešení v jednotlivých úsecích

4.19.1. TNS Otrokovice

Pro zajištění napájení trakčního vedení bude v rámci stavby upraveno technologické zařízení ve stávající trakční napájecí stanici (TNS) Otrokovice. Budou realizovány nové kabelové propoje a upravena vlastní spotřeba. Nové zařízení bude napojeno na místní řídicí systém a systém DŘT. V TNS bude dále zřízena nová napájecí stanice 22kV, která bude zajišťovat napájení nového distribučního rozvodu 22kV, resp. napájení vlastní spotřeby zastávek a železničních stanic, včetně případných dalších odběrů např. v tunelu.

4.19.2. Žst. Otrokovice

V souvislosti s úpravami kolejiště a zřízením nového nástupiště bude v železniční stanici řešen na vybraných výhybkách nový elektrický ohřev výhybek, úprava osvětlení, úprava rozvodů nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení nového zařízení bude provedeno ze stávající rozvodny nn, resp. trafostanice 22/0,4kV.

4.19.3. T.Ú. Otrokovice - Zlín střed

V traťovém úseku bude řešeno nové osvětlení zastávek vč. nových kabelových rozvodů, na odbočkách a ve stanici bude řešen na vybraných výhybkách nový elektrický ohřev výhybek, úprava osvětlení, úprava rozvodů nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Pro napájení jednotlivých odběrů vč. okolních PZS bude na každé zastávce, odbočce i stanici vybudována trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného

podél trati. Nový distribuční rozvod 22kV bude realizován pomocí závěsného kabelu 22kV uchyceným na stožárech trakčního vedení.

Dále budou řešeny silnoproudé rozvody a zařízení v místě mimoúrovňových křížení vč. veřejného osvětlení a přeložek kabelů dopravního podniku.

V souvislosti s touto stavbou bude nutno řešit i přeložky mimodrážních silnoproudých kabelových i venkovních vedení, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi nebo svou výškou nevyhovují elektrizaci trati.

4.19.4. Žst. Zlín střed

V souvislosti s úpravami kolejíště, zřízením nových nástupišť a podchodu bude v železniční stanici řešen na vybraných výhybkách nový elektrický ohřev výhybek, nové venkovní osvětlení, osvětlení podchodu a nástupišť, nové rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení nového zařízení bude provedeno z nové trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati. Dále bude ve stanici zřízeno elektrické předtápěcí zařízení 3kV DC. V souvislosti s touto stavbou je nutno řešit ve stanici i přeložky mimodrážních silnoproudých kabelových vedení, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi nebo svou výškou nevyhovují elektrizaci trati.

4.19.5. T.Ú. Zlín střed – výhybna Zlín - Příluky

V traťovém úseku bude řešeno nové osvětlení zastávek vč. nových kabelových rozvodů. Pro napájení jednotlivých odběrů vč. okolních PZS bude na každé zastávce vybudována trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati. Nový distribuční rozvod 22kV bude realizován pomocí závěsného kabelu 22kV uchyceným na stožárech trakčního vedení.

Dále budou řešeny silnoproudé rozvody a zařízení v místě mimoúrovňového křížení vč. veřejného osvětlení a přeložek kabelů dopravního podniku.

V souvislosti s touto stavbou je nutno řešit i přeložky mimodrážních silnoproudých kabelových i venkovních vedení, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi nebo svou výškou nevyhovují elektrizaci trati.

4.19.6. Výhybna Zlín - Příluky

Ve výhybně bude řešen elektrický ohřev výhybek, nové venkovní osvětlení a rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení nového zařízení bude provedeno z nové trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati.

4.19.7. T.Ú. výhybna Zlín – Příluky Lípa nad Dřevnicí

V traťovém úseku bude řešeno nové osvětlení zastávky vč. nových kabelových rozvodů. Pro napájení jednotlivých odběrů vč. okolních PZS bude na zastávce vybudována trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati.

V souvislosti s touto stavbou je nutno řešit i přeložky mimodrážních silnoproudých kabelových i venkovních vedení, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi nebo svou výškou nevyhovují elektrizaci trati.

4.19.8. Žst. Lípa nad Dřevnicí

V souvislosti s úpravami kolejíště a zřízením nových nástupišť bude v železniční stanici řešen na vybraných výhybkách nový elektrický ohřev výhybek, nové venkovní osvětlení, osvětlení nástupišť, nové rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení nového zařízení bude provedeno z nové trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati. V rámci stavby bude řešena rovněž úprava osvětlení, rozvodů nn a EOVS na vlečkovém kolejíšti firmy Metrans, které bude v rámci stavby rekonstruováno.

4.19.9. TNS Lípa nad Dřevnicí

Pro zajištění napájení trakčního vedení bude v rámci stavby vybudována nová trakční napájecí stanice Lípa nad Dřevnicí.

Veškerá technologie bude instalována v provozní budově TNS. Nové zařízení bude napojeno na místní řídicí systém a systém DŘT.. V TNS bude dále zřízena nová napájecí stanice 22kV, která bude zajišťovat napájení nového distribučního rozvodu 22kV, resp. napájení vlastní spotřeby zastávek a železničních stanic, včetně případných dalších odběrů např. v tunelu.

4.19.10. T.Ú. Lípa nad Dřevnicí – Vizovice

V traťovém úseku bude řešeno nové osvětlení zastávky vč. nových kabelových rozvodů. Pro napájení jednotlivých odběrů vč. okolních PZS bude na zastávce vybudována trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati.

V souvislosti s touto stavbou je nutno řešit i přeložky mimodrážních silnoproudých kabelových i venkovních vedení, které se dostanou do kolize se stavebními pracemi nebo svou výškou nevyhovují elektrizaci trati.

4.19.11. Žst. Vizovice

V souvislosti s úpravami kolejiště a zřízením nového nástupiště bude v železniční stanici řešen na vybraných výhybkách nový elektrický ohřev výhybek, nové venkovní osvětlení, osvětlení nástupiště, nové rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení nového zařízení bude provedeno z nové trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati. Náhradní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z místní sítě přípojkou nn.

4.20. Zabezpečovací zařízení

4.20.1. Staniční zabezpečovací zařízení

4.20.1.1. Vzhledem k tomu, že v době realizace stavby již bude patrně v provozu na II. TŽK ETCS, bude nutné v rámci úpravy ŽST Otrokovice a navazujícího úseku do Zlína upravit odpovídajícím způsobem i již vybudované ETCS. Je proto nutno v PD a ZP také navrhnout zásahy do systému ETCS a vyčíslit jejich náklady. V rámci PD bude navržena traťová část ETCS v celém úseku Otrokovice – Vizovice (pozn: vyplývá z požadavku O14 a O26).

4.20.1.2. O typu TZZ v úseku Zlín – Otrokovice (AB nebo AH s návěstními body) bude rozhodnuto až na základě rozpracování příslušných částí dopravní technologie a zabezpečovacího zařízení

4.20.1.3. Systém pro detekci vlaků – Pokud bude navrženo použití kolejových obvodů, volnost kolejových úseků bude kontrolována kolejovými obvody s pracovním kmitočtovým pásmem 75 Hz, resp. 275 Hz. Použité kolejové obvody musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–2 (parametrům pro Českou republiku), ČSN 34 2613 ed. 3 požadavkům na kolejové obvody s digitálními kolejovými přijímači a ČSN 34 2614 ed. 3.

4.20.1.4. Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3.

4.20.2. Žst. Vizovice, staniční zabezpečovací zařízení

4.20.2.1. Stanice bude zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 jako traťové stavědlo součástí SZZ žst. Zlín-střed s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdů. Ve stanici nebudou technologické počítače, ale pouze prováděcí počítače.

4.20.2.2. Zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov. Ve stanici nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP. Stanice bude vybavena deskou nouzové obsluhy pro nouzové ovládání výhybek a přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech s možností ovládání přejezdů a jejich indikací.

4.20.2.3. V místě stanice bude pouze technologické zařízení umístěné v nové technologické budově.

4.20.2.4. Přejezd v km 24,404 bude zabezpečený novým PZS. Počet výstražníků je dán rozhodnutím Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu. Přejezd se nachází v intravilánu obce a bude vybaven signalizací pro nevidomé.

4.20.3. Žst. Lípa nad Dřevnicí, staniční zabezpečovací zařízení

4.20.3.1. Stanice bude zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 jako traťové stavědlo součástí SZZ žst. Zlín-střed s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdů. Ve stanici nebudou technologické počítače, ale pouze prováděcí počítače. Zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov. Ve stanici nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP. Stanice bude vybavena deskou nouzové obsluhy pro nouzové ovládání výhybek a přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech s možností ovládání a kontroly přejezdů.

4.20.3.2. Přejezd km 17,731 bude v novém stavu v obvodu stanice. Tento přejezd a přejezd v km 18,949 bude nahrazen novým PZS. Počet výstražníků, světelných skříní a závor je dán

rozhodnutím Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu. Oba přejezdy jsou v intravilánu obce a budou vybaveny signalizací pro nevidomé.

4.20.4. Výhybna Zlín-Přiluky, staniční zabezpečovací zařízení

- 4.20.4.1. Výhybna bude určena pro křižování nákladních vlaků a pro křižování nákladního a osobního vlaku. Bude zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 jako traťové stavědlo součástí SZZ žst. Zlín-střed s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdů. Ve stanici nebudou technologické počítače, ale pouze prováděcí počítače.
- 4.20.4.2. Zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov. Ve stanici nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP. Stanice bude vybavena deskou nouzové obsluhy pro nouzové ovládání výhybek a přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech, s možností ovládání a kontroly přejezdů.
- 4.20.4.3. V místě výhybny bude pouze technologické zařízení, umístěné v nové technologické budově a kolejová deska nouzové obsluhy.
- 4.20.4.4. Přejezd evid. km 16,004 bude v novém stavu v obvodu výhybny. Přejezd bude vybaven novým PZS. Počet výstražníků je dán Rozhodnutím Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu. Přejezd je v intravilánu obce a bude vybaven signalizací pro nevidomé.

4.20.5. Žst. Zlín-střed, staniční zabezpečovací zařízení

- 4.20.5.1. Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 s integrovaným traťovým stavědlem v žst Vizovice, žst Lípapod Dřevnicí, výh. Zlín-Přiluky na odbočkách Zlín Malenovice a ZPS a s integrovanou vnitřní částí automatického bloku, automatického hradla a závislostí přejezdů. Zařízení bude navrženo na novou konfiguraci kolejíště. Zařízení bude zabezpečovat všechny vlakové i posunové cesty v dohodnutém rozsahu. Zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov. Ve stanici nebudou zřízeny ovládací pracoviště JOP. Stanice bude vybavena deskou nouzové obsluhy pro nouzové ovládání výhybek a přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech, s možností ovládání a kontroly přejezdů.
- 4.20.5.2. Dopravní kancelář, stavědlová ústředna, místnost zdrojů a místnost pro udržující personál budou umístěny v nové výpravní budově.
- 4.20.5.3. Přejezd ev. km 9,609 v km 9,596 bude v novém stavu zabezpečen stávajícím světelným zabezpečovacím zařízením, dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Umístění výstražníků bude odpovídat nové konfiguraci kolejíště.
- 4.20.5.4. Přejed ev. km 10,423 v km 10,422 bude zrušen a nahrazen lávkou pro pěší.
- 4.20.5.5. Přejed ev. km 10,729 v km 10,678 bude v novém stavu v obvodu stanice. Přejed bude nově zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením, dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Přejed i přechody budou vybaveny signalizací pro nevidomé.

4.20.6. Odbočka Zlín-Malenovice, staniční zabezpečovací zařízení

- 4.20.6.1. Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 jako traťové stavědlo součástí SZZ žst. Zlín-střed s integrovanou vnitřní částí automatického bloku a závislostí přejezdů. Na odbočce nebudou technologické počítače ale pouze prováděcí počítače.
- 4.20.6.2. Odbočka bude vybavena deskou nouzové obsluhy pro nouzové ovládání výhybek a přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech s možností ovládání přejezdů a jejich indikací.
- 4.20.6.3. Přejed ev. km 5,846 v km 5,873 v obvodu Odbočky bude nově zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI, dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Přejed bude vybaven signalizací pro nevidomé.
- 4.20.6.4. Do zab. zař. odbočky Zlín-Malenovice bude zahrnuto zabezpečovací zařízení Odbočky ZPS, která bude zřízena pouze ve 2. traťové koleji. Odbočka ZPS je zřízena pro napojení vlečky ZPS do staniční koleje odbočky. Vlečka ZPS se nachází v blízkosti technologické budovy odb. Zlín-Malenovice, a proto bude mít Odbočka ZPS umístěnou veškerou vnitřní výstroj včetně napájení v technologickém objektu na Odb. Zlín-Malenovice. Odbočka bude zabezpečena traťovým stavědlem.

4.20.7. Žst. Otrokovice, doplnění staničního zabezpečovacího zařízení

- 4.20.7.1. Pro návrh úpravy SZZ je určující stávající dopravní program, který bude rozšířen o novou část kolejiště. Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo ponechání stávajícího elektronického SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620.
- 4.20.7.2. Vnitřní část SZZ pro nové kolejiště budované v této stavbě a výstroj nového automatického hradla mezistaničního úseku Odb. Otrokovice Trávníky - Otrokovice bude umístěna do stávající stavědlové ústředny.
- 4.20.7.3. Stanice Otrokovice zůstane dálkově ovládána z CDP Přerov. Pro zjišťování volnosti kolejí budou v upravované části stanice doplněny kolejové obvody. Kabelizace bude upravena dle požadavků ČSN 34 2040 ed. 2 v souvislosti se střídavou trakční soustavou.
- 4.20.7.4. Ve stanici bude doplněna indikace přibližovacích úseků ze směru od Zlína v délce odpovídající dráze železničního vozidla, kterou ujede za 100 s, pro zvýšenou traťovou rychlost. Napájení zabezpečovacího zařízení zůstane stávající.
- 4.20.7.5. Přechod km 0,214 v km 0,266 bude nově zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením, dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Napájení staničního PZS bude ze zdroje staničního zařízení. Vlastní zařízení PZS bude napájeno z bezúdržbové akumulátorové baterie s dobíječem, která bude současně sloužit jako nouzový zdroj. Vnitřní část PZS bude umístěna v novém reléovém domku. Přechod bude vybaven signalizací pro nevidomé.
- 4.20.7.6. Přejezd km 0,624 v km 0,653 bude zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením.
- 4.20.7.7. Provizorní zabezpečovací zařízení v žst. Otrokovice nebude vybudováno. Při realizaci stavby a při aktivaci doplněného zařízení bude stanice zabezpečena stávajícím zabezpečovacím zařízením, které bude v jednotlivých stavebních postupech upravováno. Ve vypnuté části SZZ budou závislosti výhybek zajištěny výměnovými zámky se zavěšováním klíčů na tabuli na klíče v DK, volnost cesty bude vyhodnocována dopravními zaměstnanci.
- 4.20.7.8. Vložené nové výhybky budou zabezpečeny výměnovými a odtlačnými zámky do doby jejich definitivního zabezpečení přestavníky. Klíče budou na tabuli na klíče v DK. Výměna softwaru pro ovládání stanice bude probíhat ve vlakových přestávkách v nočních hodinách.

4.21. Traťové zabezpečovací zařízení

4.21.1. Vizovice - Lípa nad Dřevnicí, traťové zabezpečovací zařízení

- 4.21.1.1. V mezistaničním úseku Vizovice - Lípa nad Dřevnicí bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Jako traťové zařízení bude navrženo automatické hradlo bez hradla na trati s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení.
- 4.21.1.2. 7 přejezdů na trati bude nově zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením kategorie dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Přejezd v ev. km 23,297 bude zrušen a nahrazen nově zřízenou komunikací vedenou k přejezdu v ev. km 23,594.

4.21.2. Lípa nad Dřevnicí - Výh. Zlín-Přiluky, traťové zabezpečovací zařízení

- 4.21.2.1. V novém mezistaničním úseku výhybna žst. Lípa nad Dřevnicí – Zlín-Přiluky se navrhne nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Jako traťové zařízení bude navrženo automatické hradlo bez hradla na trati s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení.
- 4.21.2.2. Přejezd v ev.km 17,731 bude nově zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením kategorie dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.
- 4.21.2.3. Přejezd v ev. km 17,427 bude zrušen a nahrazen nově zřízenou komunikací vedenou k přejezdu v ev. km 17,731.
- 4.21.2.4. Přejezd v ev. km 16,530 bude změněn na přechod pro pěší a bude zabezpečen dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.

4.21.3. Výh. Zlín-Přiluky - Zlín-Střed, traťové zabezpečovací zařízení

V novém mezistaničním úseku výh. Zlín-Přiluky – žst. Zlín-střed se navrhne nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, dle TNŽ 34 2620.

8 přejezdů na trati bude nově zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením kategorie dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.

Přejezd v ev. km 12,743 bude zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením.

4.21.4. Zlín střed - Odb. Zlín Malenovice, traťové zabezpečovací zařízení

4.21.4.1. Mezistaniční úsek žst. Zlín střed - Odb. Zlín Louky bude nově dvoukolejný. Na trati bude zřízena zastávka Zlín-Prštné. V tomto mezistaničním úseku bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - elektronický automatický blok s výstrojí integrovanou ve staničních zabezpečovacích zařízeních sousedních stanic.

4.21.4.2. Přejezd v km 8,673 bude zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením.

4.21.4.3. Přechod a 2 přejezdy na trati budou nově zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením kategorie dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.

4.21.5. Odb. Zlín Malenovice - Otrokovice, traťové zabezpečovací zařízení

4.21.5.1. Úsek trati Odb. Zlín Malenovice – Odb. Otrokovice Trávníky bude nově dvoukolejný. V mezistaničním úseku se navrhne nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - elektronický automatický blok s výstrojí integrovanou ve staničních zabezpečovacích zařízeních sousedních stanic.

4.21.5.2. Všechny 4 přejezdy na trati budou nově zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.

4.21.5.3. Přejezd v ev. km 1,286 bude změněn na přechod pro pěší a bude zabezpečen dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.

4.22. Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

4.22.1. Otrokovice - Vizovice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

4.22.1.1. V žst. Zlín střed bude vybudováno elektronické SZZ, které bude ovládat traťová stavědla v celém úseku Otrokovice (mimo) – Zlín střed a Zlín střed – Vizovice.

4.22.1.2. V rámci této stavby bude navrženo dálkové ovládání tratě Otrokovice – Vizovice z CDP Přerov. V žst. Zlín střed bude zřízena skříň DOZ a budou do ní přivedena vlákna optického kabelu s jejich zakončením na optickém rozvaděči. Bude vyřešeno automatizované předávání čísel vlaků mezi dvěma řízenými oblastmi (Přerov – Břeclav a Otrokovice – Vizovice) nebo integrována celá řízená oblast (Otrokovice (mimo) – Vizovice) do stávajícího DOZ Přerov – Břeclav.

4.22.1.3. Stanice Otrokovice zůstane dálkově ovládána z CDP Přerov tak jako doposud. S ohledem na změnu konfigurace kolejiště je nutno tuto změnu provést i v DOZ v CDP Přerov. Nebude-li pro dálkové ovládání traťového úseku Otrokovice – Vizovice využito některého z dříve vybavených sálů CDP Přerov, musí být v rámci zpracování PD a ZP taktéž navrženo vybavení sálu CDP potřebnými technologiemi DOZ a sdělovacího zařízení a taktéž doplnění pracoviště DŽDC.

4.22.1.4. Nouzové pracoviště pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení nebude zřizováno.

4.22.1.5. Vlastní technologické zařízení bude umístěno v technologických budovách zmíněných stanic.

4.22.1.6. V PD je nutno řešit ochranu zabezpečovacího zařízení před účinky atmosférického přepětí.

4.22.1.7. Je požadováno řešení systému diagnostiky pro zabezpečovací zařízení, přičemž se předpokládá navržení systému kategorie 5H dle technických specifikací SZDC TS 2/2007 Z.

4.23. Sdělovací zařízení

4.23.1. Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

4.23.1.1. Podél předmětného traťového úseku bude položen nový traťový kabel, společně s ním budou v hlavní kabelové trase uloženy ochranné trubky a v částech společné zemní trasy rovněž místní sdělovací kabely.

4.23.1.2. Nový traťový kabel bude realizován v úseku od stávajícího objektu ATÚ (RZZ) v žst. Otrokovice až po novou technologickou budovu v žst. Vizovice. V rámci této trasy s

kabelovými žlaby budou vedeny i zabezpečovací kabely. Přes stanice kabely vedeny v nových kolektorech.

- 4.23.1.3. DOK bude vyveden ve stejných žst. jako traťový kabel, část vláken bude rovněž vyváděna v RD zastávek a v technologických objektech odb. Zlín Malenovice a výh. Zlín Příluky. DOK bude ukončen dle obvyklých zvyklostí. Přesné dimenze kapacity vláken optických kabelů budou stanoveny v rámci zpracování PD.. Mezi sdělovací místností a stavědlovou ústřednou se položí MOK. Rezervy a spojky na trati se uloží do podzemních kabelových komor. Rezervy budou zřízeny u všech význačnějších objektů (mosty, nadjezdy, přejezdy, zastávky a v místech ukončení kabelu).
- 4.23.1.4. Místní kabelizace MK v železničních stanicích bude v rámci těchto provozních souborů realizována pokládka nových místních kabelizací. Ty budou respektovat stávající objekty i úpravy vyvolané kolejovými a stavebními úpravami, případně budou provedeny úpravy stávajících kabelů. Budou též zapracovány požadavky ostatních profesí stavby a složek na MK. V rámci stavby budou realizována nová centra místní kabelizace v technologických objektech. V rámci MK budou kromě standardních metalických rozvodů realizovány i pokládky trubek HDPE a MOK po stanici. V rámci MK se většinou provede propojení techn. objektů, výpravní budovy a techn. zařízení (EOV, VTO, EZ, PSt).
- 4.23.1.5. Kabely budou ukončeny v technologických objektech, případně v terénu v plastové skříni.
- 4.23.1.6. Na nový optický kabel se nasadí přenosový systém, který zajistí v rámci předmětné stavby přenosy pro DŘT, dálkové ovládání železniční infrastruktury, propojení telefonní sítě SZDC, propojení zapojovačů vč. dálkového ovládání, propojení BTS a přenosy dohledů.
- 4.23.1.7. V žst. Zlín Střed, Lípa n. D. a Vizovice bude provedena nová místní kabelizace, která bude respektovat stávající objekty i úpravy vyvolané kolejovými a stavebními úpravami, jakož i respektovat potřeby ostatních profesí stavby. V žst. Otrokovice bude rovněž provedeno nezbytné doplnění stávající místní kabelizace.
- 4.23.1.8. Přenosový systém je požadován výhradně v technologii přepojování paketů s možností vytváření virtuálních privátních sítí a definicí priorit pro jednotlivé technologie. V místech, kde by byl i nadále nezbytný přenos technologie s časovým dělením kanálů (TDM-E1), bude navržena emulace okruhů E1 po paketových sítích.
- 4.23.2. Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ASHS, EZS, atd.)**
- 4.23.2.1. V jednotlivých žst. se instalují nové matečné hodiny s přijímačem signálu DCF a vybudují nové rozvody jednotného času, na nástupištích budou hodiny součástí informačního zařízení.
- 4.23.2.2. Ve stanicích bude vybudován nový telefonní zapojovač vhodný pro úsekové řízení, který bude kompatibilní se zařízením v nadřazené žst., případně dispečinku. Zapojovače musí umožňovat ovládání rozhlasu pro cestující v příslušných žst., vstup do GSM-R sítě, mít E1/IP konektivitu, zajistit digitalizaci hlasu, převod signalizací, záznam provozu zapojovače na zařízení REDAT server a splňovat další standardy a požadavky na tuto technologii v době realizace. Současně se do stolu výpravčího vybuduje nový náhradní zapojovač s indikací příchozích hovorů. Napájení sdělovacího zařízení se předpokládá ze sítě nn, pro případ výpadku napájení nn je zařízení opatřeno zálohovaným zdrojem na dobu min. 6 hodin.
- 4.23.2.3. V jednotlivých žst. bude provedena instalace telefonních rozvodů tak, aby odpovídaly novým požadavkům pozemních staveb. V nových nebo rekonstruovaných objektech se instalují dle potřeby strukturované kabeláže.
- 4.23.2.4. Komplexní ASHS, s potřebnými stavebními úpravami bude nasazen ve všech žst. v důležitých technologických místnostech jako jsou stavědlové ústředny, zdroje ZZ, místnosti sdělovacího zařízení, místnosti DŘT, příp. rozvodny nn.
- 4.23.2.5. V jednotlivých lokalitách budou technologické objekty vybaveny plášťovou ochranou, doplněnou místy o prostorovou ochranu. Budou použity obvyklé kombinace ochranných prvků a poplachové ústředny zavedené u SZDC se zálohovaným napájením na 24 hodin a přenosy na řídicí pracoviště.
- 4.23.2.6. V žst. Zlín Střed se instaluje nový digitální spojovací systém, který bude napojen na nadřazený uzel Otrokovice. Nový systém bude již s technologií IP, ale musí spolupracovat se

stávajícími ústřednami v oblasti. V rámci spojovacího systému se doplní nebo vymění jednotlivé pobočky v celém úseku trati.

- 4.23.2.7. V rámci PS sdělovacího zařízení se zajistí rovněž všechny provizorní stavy stávajícího sdělovacího zařízení při jednotlivých stavebních postupech.

4.23.3. Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)

- 4.23.3.1. V jednotlivých žst. bude vybudován nový komplexní informační systém sestávající z klasických prvků, jako jsou nástupištní oboustranné panely, podchodové panely, odjezdové a příjezdové panely, informační monitory atd. Malý informační systém se instaluje rovněž na jednotlivých zastávkách, kde budou malé panely na nástupištích v duchu panelů MHD (IDS). Systém bude připraven pro úsekové řízení trati a bude obsahovat i automatické hlášení, potřebný software. Panely budou umožňovat, kromě obvyklých informací, zobrazení informace pro rozlišení dopravce aktuálního spoje (IDS). Dále budou obsahovat informační řádek a zvukový hlásič pro nevidomé. Pro nové informační zařízení budou vybudovány nové kabelové rozvody a samostatně jištěné přípojky.

- 4.23.3.2. V žst. bude v rámci stavby instalováno rozhlasové zařízení, které zabezpečí ozvučení vnitřních i venkovních prostor stanic, vč. nástupišť. Nové rozhlasové zařízení bude vybudováno i v jednotlivých zastávkách na nástupištích. V zastávkách bude využit systém automatického hlášení. Veškeré nové RÚ budou připraveny pro dálkové řízení. Součástí rozhlasového zařízení je i budování nových kabelových rozvodů. Na důležitá místa přístupová místa stanic a zastávek se umístí hlasové majáčky pro nevidomé a slabozraké. Rozhlas pro posun nebude budován, v plném rozsahu bude zajištěn místními radiovými technologickými sítěmi. Napájení RÚ bude ze zajištěné sítě, pokud to nebude možné, bude zřízen potřebný UPS.

- 4.23.3.3. Pro dohled nad bezpečností cestujících na nástupištích bude vybudován v železničních stanicích nový kamerový systém. Předpokládá se osazení nástupišť, podchodů a důležitých prostor kamerou s IP konektivitou přes optický kabel. V rámci kamer bude zbudováno i dostatečné záznamové zařízení pro uchování videosignálu. Při návrhu kamerového systému budou dodrženy „Základní technické požadavky na kamerové systémy v železničních stanicích“ vydané odborem automatizace a elektrotechniky (O14) dne 13.2.2015 čj. 7058/2015-O14.

- 4.23.3.4. Veškeré informační zařízení bude realizováno v provedení "antivandal" a případně klimatizované.

4.23.4. Rádiové spojení (MRTS, SOE, GSM-R)

- 4.23.4.1. Funkci sítí MRTS a SOE převezme GSM-R.
- 4.23.4.2. V rámci stavby bude v daném úseku počítáno s vybudováním sítě GSM-R (a dalších doplňujících technologií), která bude napojena na technologii GSM-R 2. NŽK a zajistí pokrytí signálem dotčenou trať a přilehlé traťové úseky. Rozmístění BTS bude navrženo na základě měření a možnosti připojení k infrastruktuře.

4.23.5. Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

- 4.23.5.1. V rámci stavby bude zařízení MRTS v jednotlivých železničních stanicích vybaveno novými interfejsy pro dálkové ovládání MRTS.
- 4.23.5.2. Na novém přenosovém zařízení budou provozovány i nové pobočky elektrodispečerského spoje, případně další spojovací systémy.
- 4.23.5.3. V rámci stavby bude realizováno (doplněno) pracoviště (žst. Otrokovice) pro řízení provozu daného úseku s dálkovým ovládáním rozhlasu, IZ a kamerového systému v jednotlivých železničních stanicích.
- 4.23.5.4. Diagnostika všech uvedených systémů musí být zapojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle Technických specifikací SZDC č. 2/2008 – ZSE. Diagnostické informace musí být soustředěny do stávajícího integračního serveru DDTS ŽDC na CDP Přerov.

4.23.6. Přeložky sdělovacích zařízení

- 4.23.6.1. Předpokládá se, že s výjimkou mimořádných jízd bude na dotčené železniční trati po zahájení stavby nickolejný provoz, není nutno tedy zachovat provoz na stávajících metalických kabelech, jak dálkových, tak i místních v jednotlivých železničních stanicích.
- 4.23.6.2. Přeložky kabelů budou převážně realizovány "stranovou přeložkou" vložení nové délky odpovídajícího kabelu nebo využitím rezervy, u optických kabelů bude často nutné vyfouknout dotčený úsek mezi spojkami a zafouknout nový kabel v pozměněné trase.
- 4.23.6.3. Přeložky a měření jednotlivých kabelů je nutné provést dle zvyklostí a požadavků správců.
- 4.23.6.4. Optické kabely v úseku Otrokovice – Zlín Střed musí zůstat po celou dobu stavby v provozu, po ukončení stavby však bude veškerý provoz na těchto kabelech převeden na nově vybudovanou kabeláž a stávající provizorní závěsný optický kabel se zruší. Ve všech místech, kde budou ohroženy stavebními pracemi, budou oba stávající optické kabely v předstihu před zahájením těchto prací přeloženy. Pro překládky kabelů, které budou prováděny pomocí závěsného optického kabelu v jednotlivých úsecích, budou využity v předstihu budované definitivní podpěry trakčního vedení nebo trasa na jednoduchých dřevěných sloupech. Tyto části závěsné trasy provizorního optického kabelu bude možno dle potřeby postupu stavebních prací s využitím dostatečných délkových rezerv pružně přemísťovat.

5. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- 5.1.1. Část dokumentace týkající se životního prostředí je řešena v předstihu v rámci jiné veřejné soutěže, jejíchž předmětem je „Zpracování podkladů k posouzení vlivu stavby na životní prostředí pro nové vedení trasy železniční tratě Otrokovice - Vizovice. Nově vedená trasa se bude opírat o schválenou Studii proveditelnosti Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice. Vyhodnocení vlivu stavby na životní prostředí – dle Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a jeho samotné projednání. Pro tento účel budou provedeny veškeré průzkumy v oblasti životního prostředí (např. dendrologický, pedologický, geologický a hydrogeologický, botanický, zoologický, měření hluku a vibrací, průzkum kontaminace šterku). Zpracování dokumentace EIA. Zajištění stanoviska MŽP ČR pro EIA. „další nezbytné části vztahující se k životnímu prostředí budou zpracovány v rámci této přípravné dokumentace.

6. EKONOMICKÉ HODNOCENÍ A ZÁMĚR PROJEKTU

- 6.1.1. Ekonomické hodnocení bude zpracováno podle „Metodiky hodnocení efektivnosti investic – železniční infrastruktura“ a „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“, publikovaných ve Věstníku dopravy číslo 11/2013 dne 22. 5. 2013.
- 6.1.2. Záměr projektu bude zpracován podle Směrnice MD ČR č. V-2/2012 v platném znění.
- 6.1.3. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.4. Zadavatel umožňuje dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.