

B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
B.1.1	<i>Charakteristika stavebního pozemku.....</i>	2
B.1.2	<i>Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů.....</i>	2
B.1.3	<i>Stávající ochranná a bezpečnostní pásma.....</i>	8
B.1.4	<i>Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.....</i>	9
B.1.5	<i>Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území</i>	10
B.1.6	<i>Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin</i>	10
B.1.7	<i>Požadavky na zázemí zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesaPUPFL (dočasné / trvalé).....</i>	12
B.1.8	<i>Územně technické podmínky</i>	14
B.1.9	<i>Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.....</i>	14
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	14
B.2.1	<i>Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek</i>	14
B.2.2	<i>Celkové urbanistické a architektonické řešení.....</i>	14
B.2.3	<i>Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby.....</i>	21
B.2.4	<i>Bezbariérové užívání stavby.....</i>	22
B.2.5	<i>Bezpečnost při užívání stavby.....</i>	22
B.2.6	<i>Základní technický popis staveb.....</i>	22
B.2.7	<i>Technická a technologická zařízení</i>	136
B.2.8	<i>Požárně bezpečnostní řešení</i>	159
B.2.9	<i>Zásady hospodaření s energiemi.....</i>	160
B.2.10	<i>Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí</i>	160
B.2.11	<i>Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí</i>	160
B.3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	160
B.4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	161
B.5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	161
B.6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	161
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA	163
B.8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	163

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

Území je v současnosti využito tělesem železniční dráhy a má charakter plochy dopravy. Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách.

Řešená trať je stanovena v souladu se zadaným traťovým úsekem Vizovice – Otrokovice, jehož délka je vymezena staničeními výpravních budov a která činí 24,639 km.

Řešenou trať můžeme rozdělit do dvou částí. Traťový úsek Vizovice – Zlín střed patří do sítě regionální drah a traťový úsek Zlín střed – Otrokovice je dráhou celostátní. Podle služebních pomůcek SŽDC se jedná o trať číslo 316B a dle knižního jízdního řádu o trať číslo 331.

Trať je jednokolejná a není elektrizována. Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na traťovém úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí podle předpisu SŽDC D3 a na traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice podle předpisu SŽDC D1. Celá trať se nachází na území Zlínského kraje.

Odbočná stanice Otrokovice, jejíž stavební úpravy jsou rovněž předmětem řešení, je součástí dvoukolejné elektrizované celostátní dráhy Přerov – Nedakonice. Podle služebních pomůcek SŽDC se jedná o trať číslo 305F a dle knižního jízdního řádu o trať číslo 330. Organizování a provozování drážní dopravy zde probíhá podle předpisu SŽDC D1. Trať je dálkově ovládána z CDP Přerov.

Zlínský kraj			
obec s rozšířenou působností	obec, část obce	katastrální území	číslo k.ú.
Otrokovice	Otrokovice	Otrokovice	716731
		Kvítkovice u Otrokovic	716766
Zlín	Zlín	Malenovice u Zlína	635987
		Louky nad Dřevnicí	636118
		Prštné	636142
		Zlín	635561
		Příluky u Zlína	635812
	Želechovice nad Dřevnicí	Želechovice nad Dřevnicí	795909
	Lípa	Lípa nad Dřevnicí	795861
Vizovice	Zádveřice – Raková	Zádveřice	789747
	Vizovice	Vizovice	783196

B.1.1 CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU

Stavební pozemky stavby revitalizace mají charakter stavby provozované dráhy. Velká většina pozemku je vedená dle katastru nemovitostí způsobem využití jako „dráha“.

Stavba, tak jak je definována v dokumentu „Zásady územního rozvoje Zlínského kraje“, který nabyl účinnosti dne 23.10.2008, **MÁ VEŘEJNOU PROSPĚŠNOST**, v rámci které je možné stavbou dotčené pozemky vyvlastnit.

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje, 4.1.2 Železniční doprava, odst. 35:

„ZÚR navrhuje v rámci koridoru ŽD1 modernizaci stávající trati č. 300 Brno – Kojetín -) Chropyně – (Přerov) včetně zkapacitnění, modernizaci a elektrizaci stávající trati č. 303 (Kojetín -) Bezměrov – Hulín včetně zdvojkolejnění v plném rozsahu a modernizaci a elektrizaci stávající trati č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice včetně zdvojkolejnění v úseku Otrokovice – Zlín.“

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje, 7.1 Vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb, železnice mezinárodního významu:

Kód VPS: Z01, lokalizace: Otrokovice – Zlín – Vizovice – Valašská Polanka, modernizace a prodloužení trati, popis: 331, úsek Otrokovice – Vizovice, šířka: 120m.

Dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, § 5, odst. 1 v platném znění je stavba dráhy veřejně prospěšná.

B.1.2 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A ROZBORŮ

V rámci přípravy stavby byly provedeny průzkumy:

- Geotechnický průzkum pražcového podloží (GeoTec - GS, a.s., 2016)
- Geotechnický a stavebně technický průzkum mostních objektů (GeoTec - GS, a.s., 2016)

Přípravná dokumentace

- Geotechnický, stavebně technický průzkum a radonový průzkum pozemních objektů (GeoTec - GS, a.s., 2016)
- Biologický průzkum
- Kontaminace zeminy (GeoTec - GS, a.s., 2016)
- Korozní průzkum (První korozní spol. s r.o., 2016)
- Dendrologický průzkum zpracovaný v rámci přípravné dokumentace společností SUDOP Brno, spol s r.o., v 2016

Předkládaná zpráva zahrnuje přírodní charakteristiky zájmového území v úseku řešeného staničení, resp. úseku provedených průzkumů (km 0,000-24,779) a současně uvádí cíle, rozsahy a metodiky provedených prací:

1 GEOMORFOLOGICKÉ, KLIMATICKÉ, GEOLOGICKÉ A HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

1.1 GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

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

Provincie:	Západní Karpaty
Soustava (subprovincie):	Vnější Západní Karpaty
Podsoustava:	Slovensko-moravské Karpaty
Celek:	Vizovická vrchovina
Podcelek:	Zlínská vrchovina

Zájmové území leží v geomorfologickém podcelku Zlínská vrchovina a celku Vizovické vrchovina, které jsou dle širšího členění součástí podsoustavy Slovensko-moravské Karpaty, soustavy Vnější Západní Karpaty a provincie Západní Karpaty. Pouze část území Otrokovice včetně žst. Otrokovice náleží do soustavy Vněkarpatské sníženiny, která je zde reprezentována geomorfologickým celkem Hornomoravský úval s údolní nivou řeky Moravy.

Zlínská vrchovina je charakteristická členitým reliéfem se hřbety výšky okolo 450-550 m n. m., s nejvyšší kótou Vartovna (651 m n. m.) a četnými údolími. Centrální částí vrchoviny pak od východu na západ protéká řeka Lutoninka, po soutoku v obci Lípa pak již řeka Dřevnice, která tvoří široké údolí s údolní nivou (www.mapy.cz).

Trasa železniční trati je vedena rovinatou krajinou údolní nivy podél toku Dřevnice a Lutoninky. Ve směru staničení od žst. Otrokovice (cca 199,0 m n. m.) trať pozvolna stoupá až do žst. Vizovice (cca 285 m n. m.).

1.2 GEOLOGICKÁ STAVBA, TEKTONIKA A SEISMICKÁ AKTIVITA

Předkvartérní podklad

Zájmové území leží z regionálně geologického hlediska v oblasti flyšového pásma Západních Karpat. Flyšové pásmo je zde reprezentováno střídajícími se paleogenními jílovci a pískovci račanské jednotky magurské skupiny příkrovů. Jedná se převážně o zelenošedé vápnité jílovce a pískovce vsetínských vrstev o mocnosti cca 1700 – 2300 m (Chlupáč et al., 2011).

Průzkumnými pracemi byly tyto sedimentární hornin zastíženy.

Kvartérní pokryv

V zájmovém území je kvartérní pokryv tvořen jednak deluviálními sutěmi a hlínami na svazích a patách svahů lemujících údolí toků Dřevnice a Lutoninky a jednak mocnými fluviálními sedimenty těchto toků, které vytvářejí údolní nivu. Místy se vyskytují spraše a sprašové hlíny.

Přípravná dokumentace

Průzkumnými pracemi byly zastiženy ve velkém množství fluviální šterky a písky jílovité, hlinité, a s příměsí jemnozrnné zeminy (G5 GC, G4 GM, G3 G-F, S5 SC, S4 SM, S3 S-F) a dále různorodé hlíny a jíly.

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

Tektonika a seismická aktivita

Na základě informací z normy ČSN EN 1998 - 1 (73 0036) - „Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení - Část 1: Obecná pravidla, seismická zatížení a pravidla pro pozemní stavby“ je možné konstatovat, že v zájmovém území se nacházejí základové půdy třídy A. Pro třídu A je určena průměrná rychlost smykových vln průměrně v intervalu $V_{s,30} = 180-360$ [m/s].

Zájmové území leží v okrese Zlín, který je dle mapy seismických oblastí ČR (ČSN EN 1998 - 1, ZMĚNA Z4, Národní příloha) charakterizován referenčním zrychlením základové půdy agR s hodnotou 0,05 g.

Geodynamické jevy

V okolí trati Otrokovice – Vizovice je dle mapy svahových nestabilit ČGS evidováno množství svahových nestabilit. Jedná se jak o sesuvy dočasně uklidněné, tak o sesuvy potenciální a v menší míře i o sesuvy aktivní, částečně sanované. Níže uvádíme čísla objektů registru svahových nestabilit ČGS-Geofondu.

sesuvy aktivní: 2593 (km 6,300)

sesuvy potenciální: 2619 (km 14,500), 5657 (km 20,500), 5650 (km 22,300), 5651 (km 23,400), 2694 (km 24,100)

Poddolovaná území

V okolí železniční trati nejsou v archivu ČGS-Geofondu registrována žádná poddolovaná území.

Ložisková území

V blízkosti železniční trati je evidováno v Surovinovém informačním systému ČGS jediné ložisko nevyhrazených nerostů.

<i>ID</i>	<i>Název</i>	<i>Organizace</i>	<i>Surovina</i>	<i>Využití</i>
70765	Malenovice	Zlínské cihelny s.r.o.	cihlářská surovina	těžené

1.3 KLIMATICKÉ POMĚRY

Západní zájmové území dle Quittovi klasifikace náleží do teplé oblasti W2, východní část území pak do mírně teplých oblastí MW10 a MW7. Pro klimatickou oblast W2 je charakteristické dlouhé teplé léto a mírně suché, krátké přechodné období s mírně teplým jarem i podzimem, velmi suchá, mírně teplá, krátká zima s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Průměrná roční teplota vzduchu dosahuje 7 - 9 °C, přičemž v zimních měsících se pohybuje v rozmezí hodnot 0 °C až -2 °C, v letních pak 14 °C až 16 °C. Průměrný roční úhrn srážek je 600 – 800 mm, ve vegetačním období se pohybuje v rozmezí 200 - 300 mm. V dané oblasti lze uvažovat se 100 - 120 mrazovými dny a 40 – 80 dny se sněhovou pokrývkou (Míková et al., 2007).

1.4 HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Hydrologicky patří širší oblast zájmového území do povodí Moravy, konkrétně do povodí 3. řádu „Dřevnice a Morava od Dřevnice po Olšavu a Olšava“ s číslem hydrologického povodí 4-13-01 (Rozvodnice ČHMÚ). Z hlediska hydrogeologického rajónování spadá území do rajónu 3222, „Flyš v povodí Moravy – severní část“ (Hydrogeologická rajonizace ČGS)

Kvartérní fluviální uloženiny údolní nivy Dřevnice a Lutoninky představují zvodnělé písčité šterky a písky, které jsou překryty povodňovými hlínami a jíly o mocnostech minimálně 1 m a více, které působí jako stropní izolátor. Pod kvartérními sedimenty se vyskytují neogenní fluviální písčité

Přípravná dokumentace

šterky a písky, místy s polohami jílu a hlín, a spolu s kvartérními písky a šterky tvoří jednotný průlinově propustný hydrogeologický kolektor vyplňující údolí vyhloubené v paleogenních pískovcích a jílovcích. Hladina podzemní vody je mírně napjatá, dotována infiltrací z okolních svahů, srážek a částečně i břehovou infiltrací.

Dle provedených hydrodynamických zkoušek na vrtech HJ101, HJ112, HJ302, HJ304 a HJ306 se v kvartérním kolektoru pohybuje index transmisivity T v rozmezí $2,0 \cdot 10^{-3} - 4,8 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$ a koeficient hydraulické vodivosti k v rozmezí $1,7 \cdot 10^{-4} - 6,4 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$ (Beránek J., 2016).

Pískovce a jílovce flyšového pásma pak tvoří střídající se systémy kolektorů s průlinovo-puklinovou propustností (pískovce) a izolátorů (jílovce) o různých mocnostech.

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

Podle mapy záplavových území (DIBAVOD, VÚV TGM) železniční trať leží na hranici oblasti stoleté vody, v území Otrokovice pak uvnitř této oblasti.

2 ROZSAH A METODIKA PRŮZKUMNÝCH PRACÍ

2.1 GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ A ZDVOJKOLEJNĚNÍ

Práce spočívaly v provedení **ručně kopaných sond** v koleji mezi hlavami pražců stávajících traťových a staničních kolejí do úrovně zemní pláně a jejich dokumentace. Pouze v jednom případě byla ručně kopaná sonda provedena mimo vedení stávajících kolejí, resp. v prostoru mezi kolejemi. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat příslušné zkoušky. Ze dna sondy byl proveden vrt ruční soupravou a odběr porušených vzorků charakteristických zemin železničního spodku pro laboratorní rozbor.

Provedení **statických zatěžovacích zkoušek** deskou o průměru 0,30 m. Deska byla uložena do pískového lože na ručně dočištěném dně kopané sondy. Vzdálenost osy zatěžovací desky od osy příslušné koleje se pohybovala v rozmezí 0,95 až 1,05 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech.

Provedení **dynamických penetračních zkoušek** ze dna kopaných sond, lehkou penetrační soupravou s hmotností beranu 10 kg, jejíž technické parametry jsou v souladu s normou DIN 4094 pro lehkou dynamickou penetraci. Parametry soupravy jsou - hmotnost beranu 10 kg, výška pádu beranu 0,50 m, vrcholový úhel hrotu 90° , příčný průřez hrotu 1000 mm^2 . Specifický dynamický odpor byl určen na základě holandského vzorce.

V rámci průzkumu pro zdvojkolejnění byly prováděny i **dynamické penetrační zkoušky** těžkou dynamickou penetrací s hmotností beranu 50 kg a středně těžkou dynamickou penetrací hmotností beranu 30 kg, v obou případech s výškou pádu 0,50 m. Cílem penetračních zkoušek bylo stanovení specifického dynamického odporu Q_d [MPa] zemního, popř. horninového prostředí. Dynamický odpor byl určen na základě holandského vzorce.

Inženýrskogeologické jádrové vrty byly provedeny převážně pojízdnou vrtnou soupravou. Pouze ojediněle byly provedeny přenosnou vrtnou soupravou, a to z důvodu obtížné přístupnosti cílové lokality. Vrty byly provedeny jádrově rotačním způsobem, tvrdokovovými korunkami, převážně bez využití vodního výplachového média. Vodního výplachu bylo využito u vrtných sond realizovaných přenosnou vrtnou soupravou, a to pouze v těch úsecích vrtání, kde vrt procházel pevnými konstrukcemi zděných a betonových objektů.

Laboratorní zkoušky odebraných vzorků zemin. U všech odebraných vzorků byl proveden základní klasifikační rozbor (vlhkost, zrnitost, konzistenční meze) a následně zařazení podle příslušných norem. U vybraných vzorků byly provedeny technologické zkoušky (Proctor standard).

Kopané sondy pro průzkum pražcového podloží byly zaměřeny polohově ve vztahu ke konstrukci stávajících kolejí a dále jsou pozičně definovány staničením do místa, kde byly

Přípravná dokumentace

provedeny. Ostatní průzkumné sondy byly polohově a výškově zaměřeny v JTSK a BpV. Zaměření bylo provedeno metodou GPS. Souřadnice jsou uvedeny v dokumentaci jednotlivých sond.

Při vyhodnocení a zpracování nově provedených průzkumných prací bylo přihlédnuto k archivním sondám a zkouškám, které byly v zájmovém úseku provedeny v roce 2008.

2.2 GEOTECHNICKÝ, STAVEBNĚ TECHNICKÝ A RADONOVÝ PRŮZKUMU PRO INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

Průzkum byl proveden za účelem ověření základových poměrů stávajících a nově uvažovaných inženýrských objektů a dále posouzení stavu stavebních konstrukcí.

Inženýrskogeologické jádrové vrty byly provedeny převážně pojezdovou vrtnou soupravou. Pouze ojediněle byly provedeny přenosnou vrtnou soupravou, a to z důvodu obtížné přístupnosti cílové lokality. Vrty byly provedeny jádrově rotačním způsobem, tvrdokovovými korunkami, převážně bez využití vodního výplachového média. Vodního výplachu bylo využito u vrtaných sond realizovaných přenosnou vrtnou soupravou, a to pouze v těch úsecích vrtání, kde vrt procházel pevnými konstrukcemi zděných a betonových objektů.

Dynamické penetrační zkoušky - byly provedeny těžkou dynamickou penetrací s hmotností beranu 50 kg a výškou pádu 0,50 m. Cílem penetračních zkoušek bylo stanovení specifického dynamického odporu Q_d [MPa] zemního, popř. horninového prostředí. Dynamický odpor byl určen na základě holandského vzorce.

V průběhu průzkumných prací byly z vrtů, popř. kopaných sond odebírány vzorky zemin a podzemních vod, za účelem **laboratorních rozborů a zkoušek**. Vzorky zemin byly podrobeny základnímu klasifikačnímu rozboru (stanovení vlhkosti, zrnitosti a konzistenčních mezí). Vzorky podzemních vod byly podrobeny zkrácenému chemickému rozboru za účelem stanovení agresivity kapalného prostředí na betonové konstrukce a ocel.

Statické penetrační zkoušky - byly provedeny v místě projektovaného tunelu, kde se očekávaly složitější geologické poměry. Zkoušky byly provedeny za účelem upřesnění vlastností zemin a hornin v podloží (zejména jejich ulehlosti a konzistence a ověření úrovně pevného předkvartérního podkladu a stupně zvětrání hornin).

Statické penetrační zkoušky byly provedeny těžkou penetrační soupravou typu Gouda Holland s tlačnou kapacitou 200 kN za použití mechanického hrotu (dále CPTM) společností TERRATEST s.r.o. Souprava je usazena na podvozku nákladního vozidla Tatra 815, který současně tvoří potřebnou protizátěž pro vlastní provedení sond CPTM. Vlastní sondování je provedeno mechanickým hrotem typu Begemann typ M2 s měřenými parametry Q_t (celková penetrační síla), q_c (měrný penetrační odpor), f_s (měrné plášťové tření) a vypočteným parametrem R_f (třecí poměr). Měření je prováděno v hloubkových intervalech 0,2 m konstantní rychlostí 2 cm/s. Měření proběhlo dne 4.2.2015.

Všechny průzkumné sondy byly polohově a výškově zaměřeny v JTSK a BpV. Zaměření bylo provedeno metodou GPS. Souřadnice jsou uvedeny v dokumentaci jednotlivých sond.

Stavebnětechnický průzkum byl zaměřen na:

Vizuální prohlídka - byla provedena metodou subjektivního hodnocení přístupných částí konstrukce se zaměřením na viditelné poruchy konstrukce. Během prohlídky byla provedena fotodokumentace. Vizuální prohlídka se soustředila v souladu se zadáním na přístupné části konstrukce. Cílem prohlídky je získání zevrubné představy o skladbě konstrukcí, jejich porušení a vlivech, které porušení způsobily. V rámci vizuální prohlídky byl slovně hodnocen korozní stav ocelových prvků konstrukce.

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

Přípravná dokumentace

Pevnost betonu - stanovení pevnosti betonu v prostém tlaku bylo provedeno destruktivní metodou. Z provedených diagnostických vrtů byly odebrány vzorky jádra. V laboratoři z nich byla vyrobena zkušební tělíska a na nich provedeny zkoušky pevnosti v prostém tlaku. Výsledky zkoušek z laboratoře jsou v protokolech laboratorních zkoušek. Válcové pevnosti betonu $f_{c,cy}$ na tělískách byly převedeny pomocí opravných součinitelů štíhlosti a pevnosti betonu na dílčí krychelné pevnosti $f_{c,cu}$. Dále byly pro skupiny tělísek z vymezených částí konstrukce dle ČSN EN 13791 stanoveny charakteristické krychelné pevnosti betonu $f_{ck,cube}$. Zatřídění betonu dle pevnostních tříd bylo provedeno dle ČSN EN 13791.

Ověření výztuže - bylo provedeno za cílem ověření existence, technických parametrů a korozního stavu výztuže ve spodním líci nosné konstrukce. Ověření bylo provedeno destruktivním měřením pomocí sond do spodního líce nosné konstrukce.

Zvolená metodika spočívala nejprve v orientačním ověření výskytu výztuže pomocí přístroje HILTI PS35, poté následovalo provedení destruktivní sondy (rýhy) o rozměrech (délka x šířka x hloubka) cca 1100 x 100 x 50 mm. V sondě byla odhalena a dokumentována výztuž a poté byla sonda zapravena cementovou maltou.

Pro ověření **skrytých rozměrů vybraných částí konstrukce** u vybraných stavebních objektů byly provedeny ručně kopané sondy realizované za účelem odkryvu zájmových konstrukčních částí. Po odkryvu byly zájmové konstrukční části očištěny, makroskopicky a fotograficky zdokumentovány a bylo provedeno jejich zaměření. Na základě provedených terénních prací bylo vyhotoveno grafické schéma.

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

Všechny diagnostické vrty byly polohově a výškově zaměřeny relativně k hlavním obrysovým hranám konstrukce. Rozměry jsou uvedeny v dokumentaci jednotlivých sond a ve schématech u jednotlivých pasportů. Místa provedených zkoušek a sond do konstrukce jsou uvedena v dokumentaci zkoušek a také ve schématech u jednotlivých pasportů.

Radonový průzkum byl proveden u novostaveb pozemních objektů výpravních budov v žst. Otrokovice, v žst. Zlín-střed a žst. Vizovice a dále u technologické budovy v žst. Vizovice byl proveden radonový průzkum v rozsahu dle paragrafu 94, vyhlášky č. 307/2002 Sb.

V rámci **hydrogeologického průzkumu** byly u inženýrských objektů podchodů v žst. Otrokovice a žst. Zlín-střed a dále u tunelu v Otrokovicích realizovány trvale vystrojené hydrogeologické vrty, na kterých byly provedeny hydrodynamické (čerpací a stoupací) zkoušky. Výsledkem průzkumu bylo zhodnocení vlivu podzemní vody na stavbu tunelu a podchodů a ověření propustnosti zemin se stanovením koeficientu filtarce. Výsledky hydrogeologického průzkumu spolu s metodikou prací a detailním vyhodnocením jsou součástí příloh jednotlivých objektů.

2.3 CHEMICKÉ ANALÝZY ZNEČISTĚNÍ ZEMIN PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

Vzorky pro chemické analýzy byly odebrány z kopaných sond, které byly hloubeny ručně mezi pražci, pod úroveň železničního svršku, bezprostředně po jejich vyhloubení. Vzorky byly ihned po odběru i po kvartaci vloženy do dvojitého PE sáčku.

Vzorky byly odebrány zonálně z profilu v dané kopané sondě, následně síťovány na frakci menší než 1 cm a po kvartaci podsítné frakce byl odebrán reprezentativní vzorek. Místa odběrů byla vybrána tak, aby charakterizovala zkoušené zeminy v celém zájmovém prostoru uvažovaných stavebních úprav. Před převezením do laboratoře byly vzorky uchovány v chladu a temnu.

Výsledky kontrolních chemických analýz vzorků zemin a jejich vyhodnocení bude využito při přípravě podmínek a volbě opatření pro zabezpečení dalšího nakládání s použitým stavebním materiálem a s případnými stavebními odpady, které vzniknou v rámci stavebních prací.

Vzorky byly podrobeny analýzám v rozsahu ukazatelů dle přílohy č. 2 a tab. č. 2.1 a popřípadě přílohy č.4, tab. č.4.1. Dále pak byly provedeny rozbory dle přílohy č. 10, tabulky č. 10.1

Přípravná dokumentace

vyhlášky č. 294/2005 Sb. a dále s ohledem na tyto výsledky u vybraných vzorků rozboru dle přílohy č. 10, tabulky č. 10.2 vyhl. 294/2005 Sb.

V příloze č. 2 k vyhlášce č. 294/2005 Sb. jsou uvedeny požadavky na nejvýše přípustné hodnoty ukazatelů pro jednotlivé třídy vyluhovatelnosti.

V příloze č. 4 k vyhlášce č. 294/2005 Sb. jsou uvedeny podmínky, které musí splňovat odpady ukládané na skládky.

V příloze č. 10 k vyhlášce č. 294/2005 Sb. jsou uvedeny požadavky na obsah škodlivin v odpadech využívaných na povrchu terénu. Tabulka č. 10.1 uvádí nejvýše přípustné koncentrace škodlivin v sušině odpadů využívaných na povrchu terénu. Tabulka č. 10.2 uvádí požadavky na výsledky ekotoxikologických testů.

Výsledky průzkumů jsou promítnuty do technického řešení stavby.

B.1.3 STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Ochranné pásmo dráhy

Dle §8, zák. č.266/1994Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ochranné pásmo elektrického vedení

- zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu
- ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

-u napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
-u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
-u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
-u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 485/2000 Sb. Je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm 4 m

Přípravná dokumentace

- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Podle §23, zák. č.274/2001 Sb. je ochranné pásmo vodovodu a kanalizace vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu následně:

- do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- nad průměr 500 mm 2,5 m.
- vzdálenosti se zvyšují o 1,0 m pokud je potrubí uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem.

Ochranné pásmo teplovodů

Podle §87, zák. č.458/2000 Sb. je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

**B.1.4 POLOHA VZHLEDY K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ A
PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ****Záplavová území**

Záplavová území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu Q_{100} , což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let.

Záplavové území vodního toku Dřevnice stanovil Krajský úřad Zlínského kraje s platností od 10. 7. 2010 (č.j. KUZL 35788/2007) v úseku ř. km 0,0 - 29,167. ZÚ je stanoveno pro Q_5 , Q_{20} , Q_{100} a aktivní zónu.

Záplavové území vodního toku Dřevnice bylo v úseku ř. km 24,5 - 29,167 aktualizováno Krajským úřadem Zlínského kraje s platností od 22. 9. 2011 (č.j. KUZL 42138/2011). ZÚ je stanoveno pro Q_5 , Q_{20} , Q_{100} a aktivní zónu.

Na toku Dřevnice bylo Krajským úřadem Zlínského kraje aktualizováno záplavové území i aktivní zóna v úseku ř. km 22,071 (soutok s Lutoninkou) - 22,666 (jez Zádveřice) (č.j. KUZL 77526/2013) s platností od 2. 4. 2014. ZÚ je stanoveno pro Q_5 , Q_{20} , Q_{100} a aktivní zónu.

Záplavové území vodního toku Lutoninka je stanoveno Krajským úřadem Zlínského kraje ze dne 4. 7. 2007 (č.j. KUZL 35408/2007) v rozmezí 0,000 - 7,78 ř. km. Záplavové území je stanoveno pro Q_5 , Q_{20} , Q_{100} a aktivní zónu.

Násep železniční trati v některých úsecích tvoří hranici tohoto záplavového území a v některých místech jím trať prochází.

Tabulka: Záplavové území

K.ú.	vodoteč	km trati od - do	umístění
Kvítkovice u Otrokovic	Dřevnice	2,000 – 2,600	vlevo přiléhá k trati
Prštné	dtto	7,900 – 8,500	vlevo přiléhá k trati
Zlín	dtto	10,200 – 11,000	vlevo přiléhá k trati
Přiluky u Zlína	dtto	13,950 – 15,250	vlevo přiléhá k trati
Želechovice n. Dřevnicí	dtto	15,500 – 16,100	vlevo přiléhá k trati
Lípa, Zádveřice	Dřevnice a Lutoninka	18,500 – 19,600	vlevo přiléhá k trati
Zádveřice	Lutoninka	20,350 – 20,850	vlevo přiléhá k trati
Zádveřice	dtto	20,855	trať územím Q_{100} prochází
Zádveřice	dtto	20,855 – 22,850	vpravo přiléhá k trati

V záplavovém území je umístování jakýchkoliv staveb a zařízení včetně terénních úprav možné pouze se souhlasem věcně a místně příslušného vodoprávního úřadu v souladu s ustanovením §17 zák.č. 254/2001 Sb., vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon). Povinnost zpracování povodňového plánu dle §17 odst.4 vodního zákona mají všichni vlastníci staveb či pozemků, které se nacházejí v záplavovém území nebo mohou zhoršit průběh povodně. V aktivní zóně záplavového území se nesmí umísťovat, povolovat ani provádět stavby s výjimkou vodních děl (§67 odst.1) a dále provádět činnosti uvedené v §67 odst. 2, zák. Součástí dokumentace DUR je Povodňový plán stavby a Havarijný plán stavby.

Vlivy na nerostné zdroje

Informace o geologických územních limitech byly poskytnuty digitálně organizací Česká geologická služba – Geofond ČR r. 2008 pro daný záměr a aktuálně ověřeny podle databáze spravované ČGS - Geofondem ČR (www.mapy.geology.cz) v 02/2017.

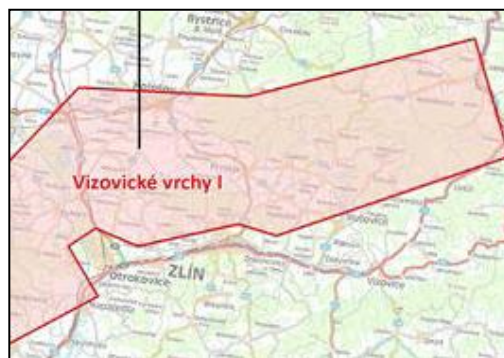
V místní části Malenovice se poblíž předmětné železniční trati nachází těžený dobývací prostor cihlářské suroviny (ID 70965), ve kterém se nachází výhradní plocha povrchově těženého ložiska cihlářských surovin Malenovice ID 3050800 (Zlínské cihelny s.r.o.). Nerosty zde těžené jsou: hlína, jíl, jílovec, pískovec. V blízkosti posuzovaného záměru se také nachází průzkumné území pro ropu a zemní plyn Vizovické vrchy I. (ID 040007). Hranice tohoto území sleduje přibližně linii Otrokovice – Zlín – Vizovice, severně od trati nejblíže ve vzdálenosti 1,5 km.

Tabulka: Nerostné suroviny a přírodní zdroje

k.ú.	žkm trati	ID	lokalizace
Malenovice u Zlína	6,0 – 6,4	70965	vpravo, nejblíže ve vzdálenosti cca 70 m
		3050800	vpravo, nejblíže ve vzdálenosti cca 350 m

Do zájmového území nezasahují žádná chráněná ložisková území ani ložiskové výhradní plochy. Vlastní území posuzovaného záměru se nenachází v žádném těženém ložisku nerostných surovin, ve stanoveném dobývacím prostoru, chráněném ložiskovém území, či v území bilancovaných výhradních a nevýhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon v platném znění.

Stavba svým charakterem a umístěním nemůže ztížit či znemožnit realizaci hornické činnosti. Během stavby je třeba respektovat podmínky Báňského úřadu.



B.1.5 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

Jelikož má stavba charakter modernizace trati ve stávající ose a nedochází ke zřízení nových zásadních překážek v dotčeném prostoru, nebudou narušeny odtokové poměry v území.

B.1.6 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

V rámci stavby budou demolována stávající zařízení drážní infrastruktury a to zejména staré výpravní budovy, přístřešky pro cestující, nástupiště a jiná zařízení, která budou nahrazena novými.

Zcela zrušeny budou:

Přípravná dokumentace

ŽST Otrokovice, železniční propustek v km 1,166

T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,621

T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 7,420

T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 8,212

ŽST Zlín střed, demolice budovy na p. č. 5134

T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 12,374

T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 13,438

Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,245

T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 16,677

T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,145

T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,566

T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,248

T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,774

T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 19,004

ŽST Lípa nad Dřevnicí, demolice skladiště a rampy

T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, demolice objektů pod mostem

ŽST Zlín střed, demolice stávající VB

Kácení dřevin

Důvodem pro předpokládané kácení lesní a mimolesní zeleně v rámci stavby je:

- úsek zdvoukolejnění žst. Otrokovice – žst Zlín – střed (km 0,0 – 10,5)
- zřízení výhybny Zlín - Přiluky (km 14,8 – 15,7)
- modernizace trati, tj. směrové úpravy oblouků (např. km 13,8 – 14,3) a rekonstrukce odvodnění trati
- rekonstrukce mostních objektů a přejezdů
- zřízení trakčního vedení (ochranné pásmo)
- pokládka a přeložky kabelových tras
- zařízení stavenišť (POV)

Mimolesní zeleň

Řešené úpravy trati si vyžádají kácení mimolesní zeleně. Na základě dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že okolí trati je velmi dobře udržováno a čištěno od náletové zeleně v šířce cca 5 m od osy koleje. Dotčená zeleň se nachází podél železniční tratě po obou stranách v zářezech i na náspech. Místy se vyskytují se jak jednotlivé vzrostlé stromy a skupinky stromů, tak souvislé porosty náletových dřevin (stromů a keřů).

Původní vegetace se na území téměř nevyskytuje, kromě několika zachovalých lokalit, většinou ve větší vzdálenosti od trati. Co se týče přítomných druhů rostlin, ve stromovém patru najdeme podél trati různé druhy vrb (*Salix sp.*) dva druhy javorů (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dva druhy lip (*Tilia cordata*, *T. platyphyllos Scop.*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), dub zimní (*Quercus petraea*), břizu bělokorou (*Betula pendula*) borovici lesní (*Pinus sylvestris L.*), habr obecný (*Carpinus betulus L.*) a další.

V blízkosti vodních toků převažuje topol (*Populus sp.*), vrby (*Salix sp.*) s příměsí břízy (*Betula pendula*), olše (*Alnus glutinosa*), javoru (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*). Plané ovocné stromy jsou zastoupeny především jabloněmi (*Malus sp.*) a slivoněmi (*Prunus sp.*). Z přítomných keřů převažuje bez černý (*Sambucus nigra*) a růže sp. (*Rosa sp.*), keřovité druhy vrb a různé druhy rodu *Prunus*, dále lze zmínit hloh obecný (*Crataegus laevigata*), brslen evropský (*Euonymus europaea*), lísku obecnou (*Corylus avellana*), nebo trnku obecnou (*Prunus spinosa*) a další. V intravilánu města se nachází okrasné druhy dřevin.

Kácení je vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění

Přípravná dokumentace

pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení musí obsahovat údaje dle *vyhlášky č. 395/1992 Sb.* ve znění pozdějších předpisů (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení v souvislosti s realizací stavby je součástí samostatné části projektu *B.1.2.7 Dendrologický průzkum*. Zde, kromě výčtu dřevin a jejich specifikace (druh, průměr kmene stromů ve výšce 130 cm nad zemí, druhové složení, plocha, výška a pokryvnost keřových porostů) je uvedeno také jejich finanční ocenění na základě požadavků příslušných orgánů podle metodiky AOPK. Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

Ochrana zeleně při realizaci stavby vychází ze *zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny* a bude respektována ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením (např. potrháním kůry, kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a ostatními stavebními postupy je nutno stromy v prostoru stavby chránit stabilním cca 2 m vysokým plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu. Za kořenovou zónu se považuje plocha půdy pod korunou stromu rozšířená do stran o 1,5 m, u sloupových forem o 5 m. Není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit kmen vypolštářovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m. Ochranné zařízení je třeba připevnit bez poškození stromu.

Náhradní výsadby

Náhradní výsadby dřevin ke kompenzaci ekologické újmy budou stanoveny na základě dendrologického průzkumu a ocenění dřevin *dle zákona 114/1992 Sb a vyhl. 395/1992* ve znění pozdějších předpisů, a to rozhodnutím o kácení dřevin. Parametry dřevin a realizace výsadby budou v souladu s ustanovením norem. Součástí návrhů výsadeb bude i následná péče o dřeviny po nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na dobu pěti let. Parcelní čísla pozemků pro náhradní výsadby, přesné určení počtu, druhů a velikosti dřevin, umístění dřevin a další podmínky náhradních výsadeb budou upřesněny ve výše uvedeném rozhodnutí.

Předběžné vyčíslení náhradních výsadeb je včetně rozpočtu uvedeno v samostatné části dokumentace *D.5.5.3 Náhradní výsadby a vegetační úpravy*, ve stejnojmenném SO 90-00-01.

Lesní zeleň

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) se vyskytují v blízkosti trati v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí v km cca 15,0 – 15,3 pravostranně a v k.ú. Zádvěřice v km cca 21,3 – 21,5 pravostranně a levostranně 22,1 až 22,5. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků je nutný souhlas referátu životního prostředí MěÚ Zlín a MěÚ Vizovice, dle §14 odst. 2. zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění. Důvodem pro předpokládané dotčení OP lesa a případné kácení lesní zeleně bude převážně vybudování trakčního vedení. Specifikace záborů PUPFL a kácení lesní zeleně je podrobně řešena v samostatné části projektu B.3.6 Lesní příloha.

Veškeré stavební činnosti v na pozemcích určených k plnění funkcí lesa PUPFL a OP lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt.

B.1.7 POŽADAVKY NA ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA**Vlivy na půdu**

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích, během výstavby však dojde k i záborům půdy jiných vlastníků a to jak k dočasným, tak k trvalým.

Zábory zemědělského půdního fondu (ZPF)

Pedologické poměry v okolí záměru jsou vázány na poměrně jednotvárnou geologickou a geomorfologickou stavbu území. Z hlediska pedologického je velká část území v nivě řeky Dřevnice, kde převažují zde fluvizemě glejové (FLg) a modální (FLm). Další výrazněji zastoupený typ je luvizem v subtypech modální (LUM) a oglejená (LUG). Pedologickou skladbu doplňují hnědozem luvická (HNI) a hnědozem oglejená (HNG). Z dalších půdních typů se zde jen okrajově vyskytují antropozemě, kambizemě a gleje.

Dle katastru nemovitostí se v okolí zájmové lokality nacházejí pozemky náležející do ZPF s I. (BPEJ 35600, 65600), II. (BPEJ 35800, 65800, 75800), III. (BPEJ 35900, 62411, 62451, 65900, 61310) IV. (BPEJ 32210, 62051, 64911) a V. (BPEJ 36701) třídou ochrany dle vyhlášky MŽP ČR č. 48/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Důvodem pro trvalý zábor ZPF jsou v úsecích zdvoukolejnění a rekonstrukce železničního svršku směrové a výškové úpravy drážního tělesa, úprava stávajícího odvodnění a úpravy přejezdů, mostních objektů atd. Vzhledem k zadání stavby a charakteru trati zůstane trasa ve stávající stopě vyjma zdvoukolejněného úseku Otrokovice – Zlín-střed a v místě zřízení nové výhybny Zlín - Příluky.

V těchto případech bude postupováno dle § 9 odst. zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Podle ustanovení § 11a odst. 1, písm. a) zák. se odvody za trvale odňatou půdu nestanoví, jde-li o odnětí zemědělské půdy ze ZPF pro „stavby drah včetně jejich součástí, je-li stavebníkem a následně vlastníkem stát“.

Důvodem pro dočasný zábor ZPF jsou vedení kabelové trasy (nová nebo doplňovaná kabelizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, přeložky mimodrážních sítí, ochrana kabelových tras), přeložky inženýrských sítí, nezbytná zařízení stavenišť, manipulační plochy pro opravy mostů a obslužné komunikace. Stavební práce nepřekročí časově dobu 1 roku včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu, tzn., že se jedná o nezemědělské využití pozemků dle §9, odst. (2), písm. c) zák., kdy souhlasu orgánu zemědělského půdního fondu rovněž není třeba. V případech vedení kabelových tras je třeba dle §7 odst. 4 zák. zaslat žádost „o souhlas s návrhem trasy podzemního vedení“. Při provádění výkopových prací bude provedena odděleně skrývka ornice a podorniči tak, aby mohly být tyto vrstvy půdního horizontu vráceny bezprostředně po dokončení poklady sítí zpět v původním sledu. Během stavby budou stavebníkem učiněna opatření k zabránění úniku pevných, kapalných a plyných látek poškozujících zemědělský půdní fond a jeho vegetační kryt. Další podmínky, za nichž může být zábor realizován, budou stanoveny stanoviskem / souhlasem s vedením trasy nebo v rámci územního řízení.

Hodnocení záborů zemědělského půdního fondu je pro DÚR zpracováno podle zák. č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu dle znění pozdějších předpisů, a dle vyhl. MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. Specifikace trvalých a dočasných záborů pozemků je podrobně řešena v části projektu B.3.6 Zemědělská příloha.

Zábory pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL)

Specifikace záborů PUPFL a kácení lesní zeleně je podrobně řešena v samostatné části projektu B.3.6 Lesní příloha.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa se vyskytují podél trati pouze v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí pravostranně v km 15,05 až 15,30, dále v k.ú. Zádveřice pravostranně v km 21,3 až 21,5 a levostranně 22,1 až 22,5.

K jejich dotčení může dojít v souvislosti s výkopy při umístění hlavní kabelové trasy v úsecích, kde nebude jiná varianta jejího vedení (+ nutnost zřízení věcného břemene, tj. omezení ve využívání PUPFL). Trvalý zábor PUPFL, dočasný zábor PUPFL po dobu stavby a trvalé omezení

Přípravná dokumentace

hospodaření na pozemcích z důvodu zřízení věcného břemene bude projednáno dle zák. č.289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

Veškeré stavební činnosti v na pozemcích určených k plnění funkcí lesa PUPFL a OP lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt. Stavební práce, tj. režim dotčení ochranného pásma lesa, bude stanoven rozhodnutím příslušného správního orgánu dle §14 odst. 2. zák. č.289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

B.1.8 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Jelikož se jedná o stavbu dráhy, je stavba sama o sobě dopravní infrastrukturou.

B.1.9 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE.

Termíny zahájení a ukončení stavby:

Zahájení stavby:	1. 1. 2020
Ukončení stavby:	30. 6. 2023
Doba výstavby:	1 277 dní

Související a podmiňující investicí je:

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

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY, ZÁKLADNÍ KAPACITY FUNKČNÍCH JEDNOTEK

Účelem stavby je provoz železniční drážní dopravy dle zákona o drahách. Stavba modernizace slouží pro zrychlení, zkapačtitnění a zkvalitnění železniční dopravy.

Délka liniové stavby je asi	24,639 km
Modernizace železničních stanic	5 ks
Modernizace a zřízení zastávek	8 ks
Zřízení železničního svršku UIC60	2680 bm
Zřízení železničního svršku S49	44792 bm
Zřízení konstrukčních vrstev žel. spodku	47757 bm
Rekonstrukce žel. přejezdu nebo přechodu	37 ks
Rekonstruované a nové železniční mosty, podchody a propustky	55ks
Nové tunely	1ks (200m)
Výpravní budovy	3ks
	67 580 m ³

B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Navržené urbanistické řešení vychází ze stávajícího stavu železniční trasy a celkového charakteru liniové stavby. Vzhledem ke konfiguraci terénu, zastavěnosti území a navazujícím komunikačním vazbám nelze nové řešení zcela zásadně měnit. Odchytky od původní kolejové trasy jsou minimální a jsou vyvolané především požadavkem na požadované zvýšení rychlosti železniční dopravy. Urbanistické řešení dále vychází ze zadávací dokumentace a z PD zpracované v minulých letech, ve kterých byly prověřovány různé možnosti a varianty řešení kolizních míst.

Přípravná dokumentace

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

- A) pozemní stavební objekty (nové VB)
- B) inženýrské objekty (železniční svršek a spodek, silniční mimoúrovňové křížení, železniční mosty a silniční mosty, tunely a opěrné zdi, podchody)

Stavba obsahuje i další inženýrské a pozemní stavební objekty, které se však pohledově příliš neuplatňují a stavebně-architektonické řešení je v maximální míře podřízeno jejich utilitární funkci. Do této kategorie můžeme zařadit následující objekty:

- nástupiště a zastřešení nástupišť
- technologické objekty a RD
- přístřešky pro cestující
- železniční přejezdy
- pozemní komunikace
- ostatní inženýrské objekty (přeložky inž. sítí)
- kabelovody, PHS

Z hlediska významu a funkce jsou kladeny velké architektonické nároky na novostavby výpravních budov v ŽST Otrokovice, ŽST Zlín střed a ŽST Vizovice.

SO 01-15-01 ŽST Otrokovice, výpravní budova

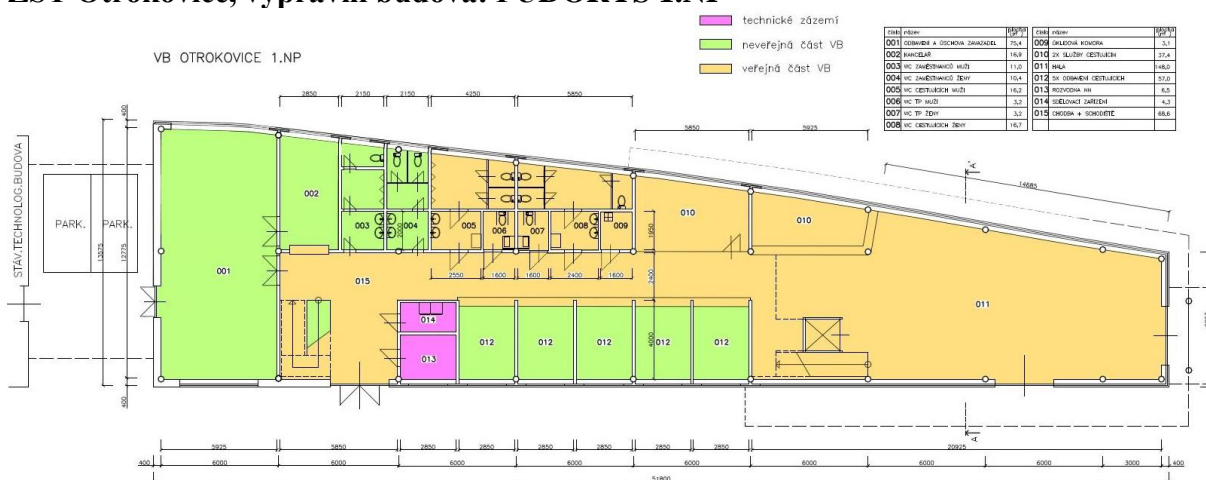
Urbanistické a architektonické řešení

Nová výpravní budova je navržena zhruba v místě stávající výpravní budovy. Její lichoběžníkový půdorys je limitován polohou nového kolejiště a podchodu, stávající uliční čarou a technologickou budovou. Vzhledem k tomuto půdorysu není možné architektonicky přizpůsobit zastřešení sousední technologické budově (polovalba). Proto je navržena plochá střecha nové budovy v kontrastu se střechou sousední budovy stávající.

Budova o půdorysných rozměrech 51,8x6,9 až 13,6m bude dvoupodlažní nepodsklepená. Celková výška nad terénem bude 12,1m.

Fasády budovy jsou okenními pásy členěny výrazně horizontálně. Plné plochy jsou materiálově a barevně řešeny v kombinaci šedý obklad - bílá omítka. Ke zpestření přispívá konzolovitě vyložení celoprosklené horní části odjezdové haly v severní polovině budovy.

ŽST Otrokovice, výpravní budova: PŮDORYS 1.NP



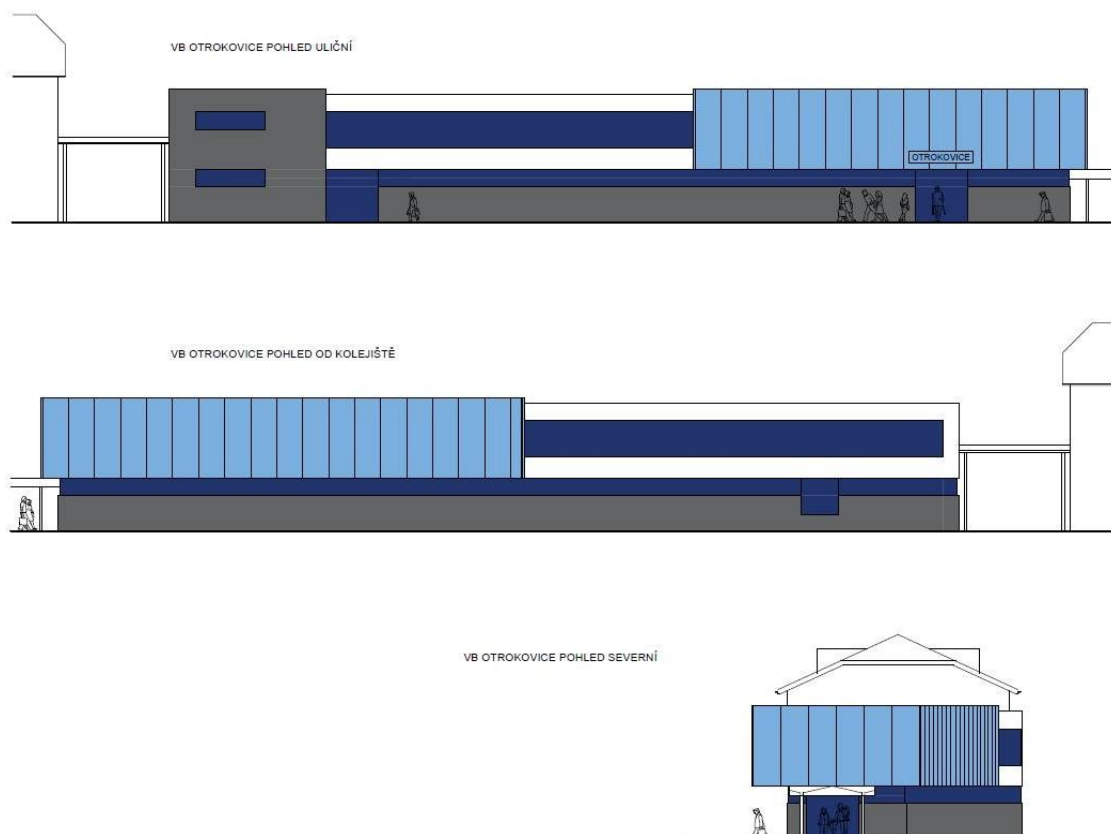
Konstrukční řešení

Předpokládá se, že budova bude založena na základových železobetonových monolitických pasech doplněných pilotami průměru 900mm. Hydrogeologický průzkum, podrobné statické posouzení a návrh založení budou provedeny v dalším stupni PD.

Konstrukci nepodsklepené dvoupodlažní budovy bude tvořit železobetonový monolitický skelet s opláštěním v kombinaci vyzdívka-sklo. Střecha budovy bude plochá, krytinu budou tvořit folie.

Budova bude v rámci SO vybavena elektroinstalací, hromosvodem, zdravotnickou instalací, plynoinstalací, ústředním vytápěním, regulací a měřením, trubkováním pro strukturovanou kabeláž a výtahem.

ŽST Otrokovice, výpravní budova: POHLEDY NA FASÁDY



SO 05-15-01 ŽST Zlín střed, výpravní budova**Urbanistické a architektonické řešení**

Jedná se o novostavbu samostatně stojícího objektu VB v žst. Zlín střed. Celkové urbanistické řešení umístění nové VB vychází z urbanistické studie, která řešila celý přednádraží prostor vymezený stávající výpravní budovou a objektem Univerzity T. Bati. vč. autobusového nádraží. Na výstavbu nové V.B. bude v budoucnu navazovat komerční objekt, jehož plánovaná obchodní pasáž bude v 1. PP komunikačně propojena se suterénem V.B.

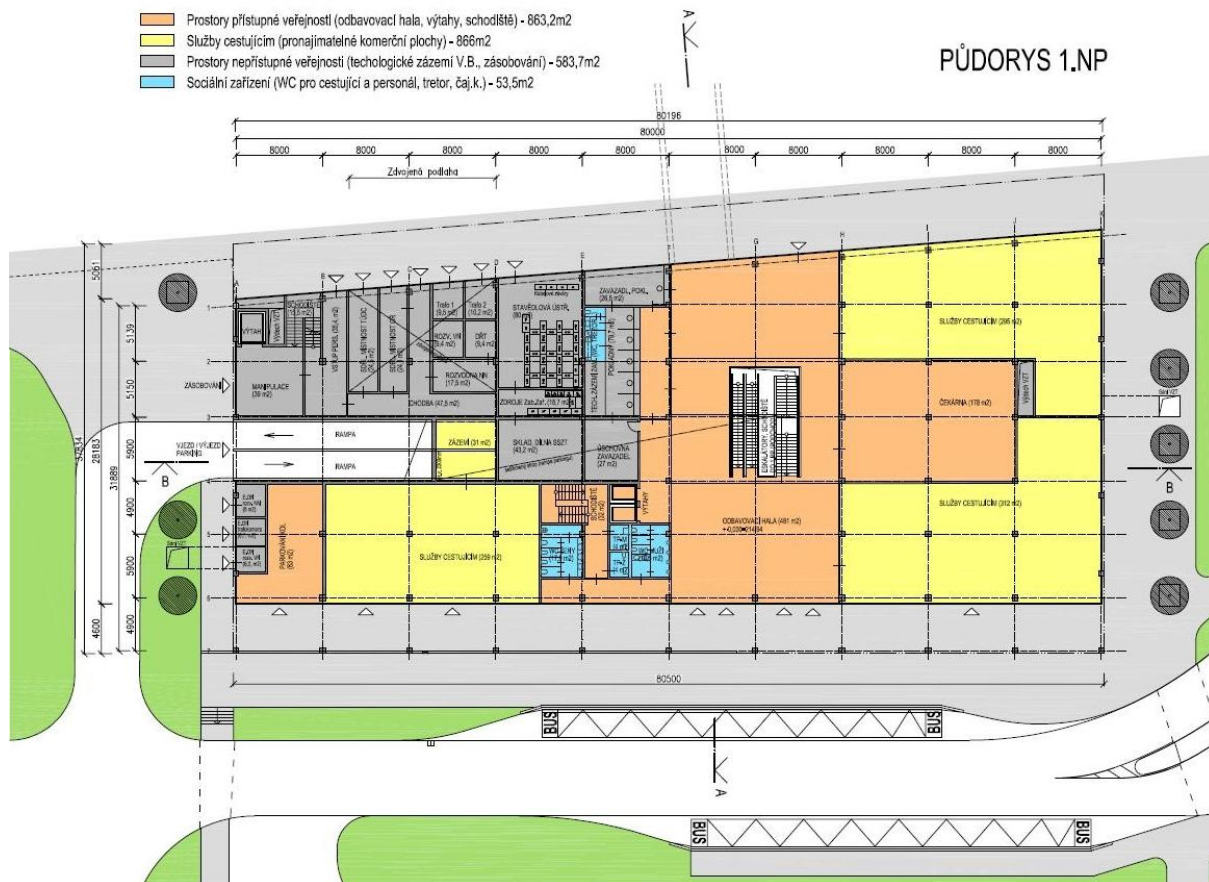
Objekt má celkem 8 nadzemních podlaží a jedno podzemní podlaží komunikačně propojené s navazujícím podchodem /viz SO 05-19-03 Železniční most (podchod) v km 10,202/. Pro potřeby SŽDC s.o. slouží část pouze část podlažní plochy v suterénu, dále část 1.NP a 2.NP. Zbývající plocha těchto podlaží slouží k poskytování služeb cestujícím. Ve 3.NP – 7.NP je navrženo parkovací stání pro osobní automobily. V 8. NP jsou navrženy pronajímatelé administrativní prostory – kanceláře. Funkčnímu využití jednotlivých podlaží odpovídá i celková hmotová kompozice objektu: rozšířená prosklená dvoupodlažní část s výrazným přesahem střechy směrem ke kolejišti v kombinaci s jednoznačně definovaným hranolovitým objemem části budovy sloužící jako parkovací dům. Výšková hladina střechy nad 7. podlažím navazuje na okolní zástavbu a je cca v úrovni střechy objektu Univerzity T. Bati. 8. nadzemní podlaží pak hmotově ustupuje hmotě nadzemních garáží a vytváří tak logické ukončení celého objektu.

Výrazně změny v umístění nového objektu SO 05-15-01 oproti studii proveditelnosti nejsou. Z důvodu značného rozsahu podlažních ploch sloužících pro služby cestujících a navrženého 5-ti podlažního parkovacího domu ve 3.NP – 7.NP nelze na realizaci objektu čerpat dotace z Evropských fondů. Výstavbu budovy nebude realizovat SŽDC s.o..

ŽST Zlín střed, výpravní budova: PŮDORYS

ZÁKLADNÍ DĚLENÍ PLOCH DLE FUNKCE:

- Prostory přístupné veřejnosti (odbavovací hala, výtahy, schodiště) - 863,2m²
- Služby cestujícím (pronajímatelné komerční plochy) - 868m²
- Prostory nepřístupné veřejnosti (technologické zázemí V.B., zásobování) - 583,7m²
- Sociální zařízení (WC pro cestující a personál, trezor, čaj.k.) - 53,5m²



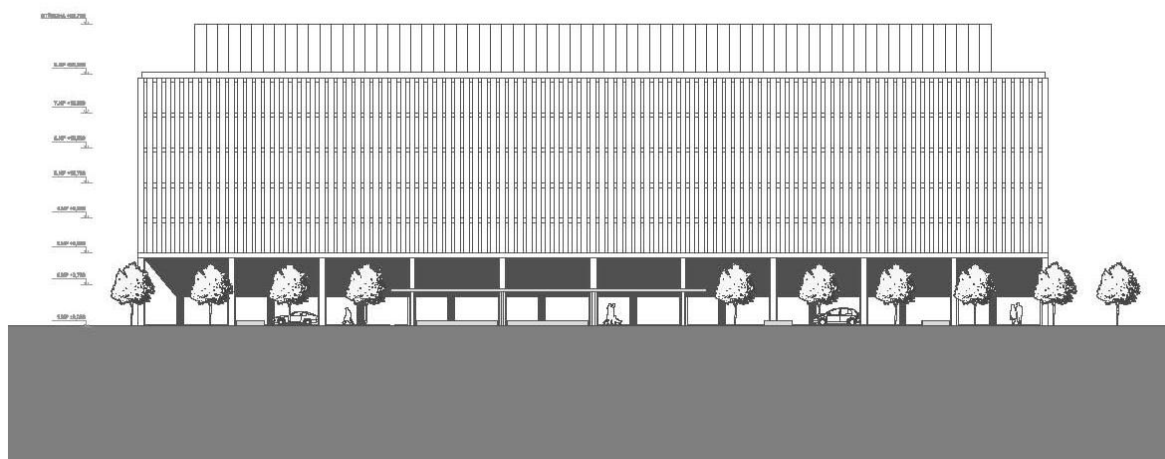
Přípravná dokumentace

Konstrukční řešení

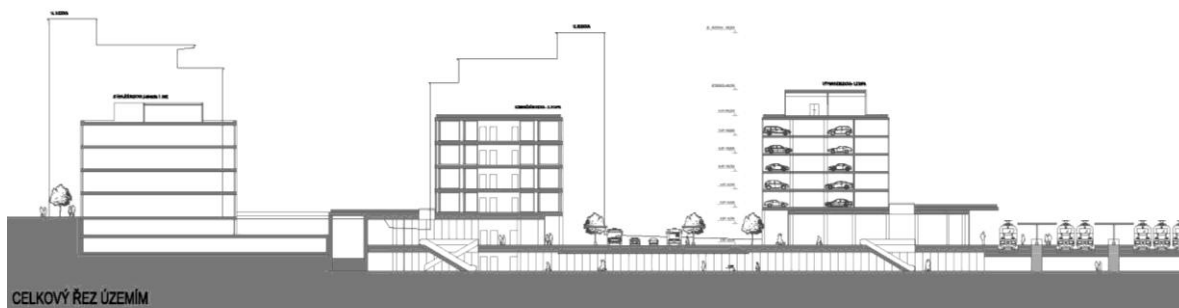
Nosnou konstrukci nové VB tvoří monolitický ŽB skelet založený na betonových pilotách (průměr 1,6m, dl. 2,5m), monolitická ŽB základová deska je vyztužena betonovými pasy v rastru skeletového systému. Stropy jsou ŽB monolitické, případně montované betonové panelové (3.NP – 7.NP). Stěny pod úroveň terénu jsou uvažovány z vodonepropustného betonu doplněného dvojitou tlakovou hydroizolací s kontrolním a sanačním systémem. Obvodový plášť tvoří v 1.NP – 2.NP tepelně izolační trojskla s ochrannou protisluneční vrstvou (montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení fasád) v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci (technologické zázemí v části 1.NP). Fasádu 3.NP – 7.NP (parking) tvoří exteriérové keramické panely s výrazným svislým rastrem. Panely jsou oboustranně pohledové, kotvené do ŽB stropů vždy na celou výšku podlaží. Fasáda 8.NP je prosklená - tepelně izolační trojskla s ochrannou protisluneční vrstvou (montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení fasád) v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci. Střechy jsou navrženy ploché s foliovou hydroizolací, pohledově exponovaná střecha nad dvoupodlažní částí je doplněna kačírkovým posypem.

ŽST Zlín střed, výpravní budova: POHLED NA FASÁDU A CELKOVÝ ŘEZ

VÝPRAVNÍ BUDOVA - 1. ETAPA
JÍŽNÍ POHLED 1:250



CELKOVÝ ŘEZ ÚZEMÍM
Řez 0-0 1:250



SO 11-15-01 ŽST Vizovice, výpravní budova**SO 11-15-02 Vizovice, technologická budova*****Urbanistické a architektonické řešení***

Při návrhu umístění výpravní a technologické budovy bylo zpracováno více variantních řešení. Jediným průchozím návrhem nakonec bylo umístění společné výpravní a technologické budovy na místě stávající výpravní budovy. Z hlediska území musely být respektovány tyto situační podmínky – průjezd kamionů k likérce, slepá kolej s dynamickým zarážedlem a výhled stavby autobusového terminálu města Vizovice. Proto i obsazení společné budovy bylo korigováno s ohledem na tyto podmínky.

S ohledem na stavebně technický stav a nevhodnost stávající výpravní budovy (dále VB) z hlediska nových požadavků pro výpravní a technologickou budovu, bylo rozhodnuto o demolici stávající VB a výstavbě nové výpravní a technologické budovy.

Objekt VB+TB je jednopodlažní, šířky 11 m, délky 41,05 m a výšky v hřebeni 7,475 m nad terénem. Z toho délka části VB činí cca 18,45 m, délka části TB činí cca 22,6 m. Založení je na betonových pásových základech. Pod převážnou částí TB je vytvořen průlezný betonový kabelový prostor světlé výšky 1,2 m.

ŽST Vizovice, výpravní a technologická budova: POHLEDY NA FASÁDY***Konstrukční řešení***

Nosná konstrukce VB+TB je zděná z tepelně izolačních keramických bloků. Příčky jsou předpokládány zděné z akustických bloků. Podélnou osou budovy prochází ocelový rám, založený na patkách a na dolní desce kabelového prostoru. Podlaha v části TB je stropem nad kabelovým prostorem. Uložení betonové konstrukce podlahy bude na betonových příčkách kabelového prostoru, případně na středovém ocelovém průvlaku podélného patrového rámu, který vynáší i betonový strop nad 1.NP. Strop nad 1.NP je vytvořen betonovými panely, uloženými na obvodových stěnách a středovém ocelovém průvlaku. Sedlová střešní konstrukce je z dřevěných vazníků s krajními a vnitřními podporami. Tepelná izolace stropu z minerální vlny je uložena přímo na betonový strop, nad ní je silně větraná vzduchová mezera. Přístup do mezistřešního prostoru bude JZ štítovou stěnou objektu.

Výplně otvorů předpokládáme hliníkové – okna, dveře (hledisko bezpečnosti a odolnosti). Zasklení bude kombinací bezpečnostních skel a skel s příslušným solárním faktorem, v určených místech doplněných žaluziemi.

Před VB+TB je navržen otevřený přístřešek pro cestující. Nosná konstrukce přístřešku je ocelová, střecha z trapézového plechu, s živičnou, popř. fóliovou krytinou.

Přípravná dokumentace

Krytina sedlové střechy VB+TB bude drážkovaná, se stojatou drážkou, z poplastovaného plechu. Povrch stěn bude tvořen převážně hladkou rýhovanou omítkou, na menších plochách výrazněji dekorovanou. Sokl bude mít dekorovou úpravu „zateplovanych“ soklů.

ŽST Vizovice, výpravní a technologická budova: PŮDORYS 1.NP

Z inženýrských objektů se pohledově uplatňují stavby, které řeší mimoúrovňové křížení dopravy (pozemních komunikace / železnice). Jedná se zejména o lokalitu „Prstenská příčka“ a Podvesná.

SO 04-18-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova

Přípravná dokumentace

V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo mimoúrovňové křížení dvojkolejně železniční tratě a místní komunikace (Prštenská příčka), dále je nově navržena mimoúrovňová křižovatka silnice I/49 třída Tomáše Bati a Prštenské příčky. Na Prštenské příčce jsou navrženy dvě průsečné křižovatky (jedna se SSZ) a jedna styková křižovatka pro napojení místních obslužných komunikací (ulic L. Váchy, Malotova a Přímá).

Silnice I/49 třída Tomáše Bati je navržena jako čtyřpruhová se šířkou jízdní pruhu 3,25 m, vodící proužek šířky 0,25 m, rampy Prštenské příčky jsou navrženy jako dvoupruhové se šířkou jízdního pruhu 3,00 m, vodícím proužkem šířky 0,25 m, Prštenská příčka je navržena jako dvoupruhová s odbočujícími pruhy po celé její délce se šířkou jízdního pruhu 3,50 m a vodícím proužkem šířky 0,50 m. Ulice L. Váchy, Přímá a Malotova je navržena jako dvoupruhová se šířkou jízdních pruhu 3,00 m a vodícím proužkem šířky 0,25 m.

SO 06-18-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII

Z důvodu nevyhovujícího křížení místní komunikace Podvesná XVII a železniční trati a zvýšení propustnosti na trati Otrokovice - Vizovice a navazující stavby "Obchvat Zálešná" je navrženo mimoúrovňové křížení. Řazení jízdních pruhů zůstává, pouze se upraví délky řadících pruhů, které vychází z kapacitního posouzení. Šířky jízdních pruhů jsou v celém úseku 3,50 m, vodící proužek šířky 0,5m. Stavbou dojde ke znemožnění přímého odbočení z MK Broučkova a Hornomlýnská na Podvesná XVII.

**B.2.3 DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGIE VÝROBY**

Dispoziční uspořádání stavby vychází ze stávajícího stavu dráhy, výrazně se mění v žst. Otrokovice, Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice, kde dochází ke komplexní rekonstrukci železniční stanice.

Přípravná dokumentace

V rámci stavby bude zrušena zastávka Otrokovice-Trávníky, Zlín-U mlýna, Zlín-Malenovice a Zlín-Louky.

Na trati bude zřízena nebo modernizována zastávka Zlín-Malenovice zastávka, odbočka Zlín-Malenovice, nová zastávka Zlín-Malenovice obec, Zlín-Prštné, Zlín-Dlouhá, Zlín-Podvesná, Zlín-Přiluky, výhybna Zlín-Přiluky, zastávka Želechovice nad Dřevnicí a Zádveřice.

Veškeré dispozice a provozní řešení odpovídají požadavkům objednatele dokumentace.

B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba respektuje obecně platné technické požadavky na stavbu dráhy dané zákonem o drahách a stavebně technickým řádem drah, prováděcími vyhláškami a technickými normami.

Ve všech zastávkách a stanicích v dotčeném úseku budou zřízena nástupiště odpovídající vyhlášce o pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tzn., že k nim bude zřízen bezbariérový přístup a budou opatřena všemi prvky pro orientaci osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Dokumentace je projednána s organizací NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s..

B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Bezpečnost stavby na provozované dráze je řešena v rámci platné legislativy (zákon o drahách) a s ohledem na stávající předpisy spojené s provozováním dráhy.

Stavba dráhy obecně není stavbou veřejně přístupnou, když zákonem o drahách je vstup na dráhu, s výhradou míst k tomu určených (např. nástupiště, podchod, výpravní budovy, přejezdy a přechody) zcela zakázán.

B.2.6 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Koleje

D.5.4. Železniční spodek a svršek

D.5.5. Nástupiště

Kolejové úpravy v rámci stavby se týkají trati Otrokovice - Vizovice v celém jejím rozsahu. Cílem předelektrizačních úprav 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 železničního svršku a spodku, zvýšení traťové rychlosti až na 100km/h. Zajištění nápravového tlaku 22,5t je nutné kvůli vozbě nákladních vlaků do žst. Lípa nad Dřevnicí, kde se nachází kontejnerový terminál. Ve všech zastávkách a stanicích v úseku Otrokovice - Zlín střed budou zřízena nástupiště odpovídající vyhlášce o pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Výrazně bude rekonstruována i odbočná stanice Otrokovice, kde bude posílena lichá kolejová skupina, vybudováno jedno ostrovní, jedno ostrovní jednostranné a jedno vnější nástupiště, a koleje č. 3 a 5 prodlouženy na min. 800m užitečné délky. V úseku Otrokovice – Zlín-střed je trať kategorizována jako dvoukolejná celostátní, v úseku Zlín-střed – Vizovice pak jako jednokolejná regionální.

Tabulka rychlostí po modernizaci a elektrizaci

od km	do km	V (km/h)	V130 (km/h)
0,000	0,458	50	50
0,458	9,411	100	100
9,411	11,551	80	80
11,551	11,974	75	80
11,974	20,564	100	100
20,564	21,265	80	85
21,265	21,538	55	60
21,538	22,080	70	75
22,080	24,289	80	85
24,289	24,781	80	80

V ... rychlost s nedostatkem převýšení do 100mm

V130 ... rychlost s nedostatkem převýšení do 130mm

Konstrukce železničního svršku

V rámci stavby bude rekonstruována hlavní traťová kolej v celém úseku Otrokovice – Vizovice a většina kolejí v železničních stanicích. Důvodem je nevyhovující stav svrškového materiálu (převážně svršek R65 na pražcích PB3 z roku 1982).

Svršek v rekonstruovaných kolejích je uvažován nový 49E1 na pražcích betonových bezpodkladnicových s pružným upevněním, rozdělení „u“. Nově rekonstruované koleje budou svařeny.

V hlavních kolejích žst. Otrokovice bude vložen svršek tvaru 60E2.

Konstrukce železničního spodku

Při zdvoukolejnění bude částečně využito tělesa vybudovaného již v první polovině minulého století. Při přispávkách tělesa bude sanována vrstva podloží náspu, samotná přispávka bude založena zazubením. Na zemní pláni bude zřízena konstrukční vrstva ze štěrkodrtí, v neúnosných úsecích bude zemní pláň zlepšena pojivy. V celém úseku bude zajištěno odvodnění zemní pláne příkopy, trativody a příkopovými zídkami. V úsecích dotyku se záplavovým územím bude svah drážního tělesa zpevněn.

Nástupiště

V rámci stavby budou zrušeny stávající zastávky Otrokovice-Trávníky, Zlín-U Mlýna a Zlín-Louky. Nově bude zřízena zastávka s pracovním názvem Zlín Malenovice obec, která nahradí nástupiště rušené žst. Zlín-Malenovice (ta bude nahrazena odbočkou). Všechna nástupiště na zastávkách (mimo rušených), budou rekonstruována na výšku 550 mm nad TK a délku 120m, bude k nim zřízen bezbariérový přístup a budou opatřena všemi prvky pro orientaci osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Konstrukce nástupištních hran se předpokládá převážně z prefabrikátů „L“, které tvoří nástupní hranu. Pouze u dvoukolejných zastávek na trati se předpokládá použití prefabrikátů SUDOP, z důvodu odvodnění.

Přípravná dokumentace

Přehled zastávek po elektrizaci:

Zlín – Malenovice zastávka

Zlín – Malenovice obec

Zlín – Prštné

Zlín – Dlouhá

Zlín – Podvesná

Zlín – Příluky

Želechovice nad Dřevnicí

Zádveřice

Popis technického řešení jednotlivých objektů**SO 01-16-01 ŽST Otrokovice, železniční spodek**

Úpravy železničního spodku v žst. Otrokovice jsou navrženy ve staničení km 156,243 - 154,525, včetně výběhu do trati směr Vizovice do km 1,350. Součástí objektu není úsek km 0,217 – 1,285, kde je navržena vodotěsná betonová vana s oboustrannými zdmi a tunel v rámci samostatného stavebního objektu.

Předmětem stavebního objektu je zřízení konstrukčních vrstev a odvodnění pod rekonstruovanými kolejemi a výhybkami. Pražcové podloží je tvořeno podkladními vrstvami ze šterkodrti frakce 0-32, v neúnosných úsecích doplněnými o vrstvu zlepšené zeminy.

Odvodnění je tvořeno trativodním systémem zaústěným do stávajících drážních kanalizací, dále do nově budované kanalizace, která vede za kolejištěm, a nově je vybudována jedna výust' do řeky Dřevnice.

Rozšíření drážního tělesa pro prodloužené koleje č. 3 a 5 se realizuje zčásti na opěrné zdi, zčásti je rozšířen svah zářezu.

Součástí stavebního objektu je také zřízení drážního tělesa a podkladních vrstev pro provizorní kolejové propojení kolem nově budovaného tunelu, který nahradí stávající úrovňový přejezd, včetně provizorní opěrné zdi.

Součástí objektu je zrušení propustku v km 1,166, který bude nahrazen kanalizací.

SO 01-16-02 ŽST Otrokovice, nástupiště

V železniční stanici Otrokovice budou vybudována tři nová nástupiště, stávající ostrovní nástupiště mezi kolejemi 2 a 4 bude ponecháno bez úprav (pouze s úpravou a doplněním orientačního systému). Budou zřízena tato nová nástupiště:

- nástupiště 1 – vnější, s nástupištní hranou délky 120 m u koleje č. 9, základní šířka 3,00 m; typ L s předsunutou nástupní hranou (bez konzolových nástupištních desek)

- nástupiště 2 – ostrovní jednostranné mezi kolejemi č. 9 a 5, nástupištní hrana u koleje č. 5, základní šířka 3,00 m; typ L s předsunutou nástupní hranou (bez konzolových nástupištních desek)

- nástupiště 3 – ostrovní oboustranné mezi kolejemi č. 3 a 1, základní šířka 6,65 m (osová vzdálenost kolejí 10,00 m), na konci minimálně 5,595 m; typ „SUDOP“ (s konzolovými nástupištními deskami)

Výška všech nástupištních hran bude 550 mm nad TK, vzdálenost nástupištní hrany od osy koleje 1,67 m (v přímé) nebo 1,68 m (v oblouku o poloměru menším než 1 500 m). Část nástupišť je zastřešena (v návaznosti na zastřešení výstupních schodišť z podchodu).

Plocha nástupiště mezi nástupištními prefabrikáty L, resp. konzolovými deskami bude zpevněna betonovou pravoúhlou dlažbou tloušťky 80 mm. Příčný sklon oboustranného ostrovního nástupiště je střechovitý směrem k oběma kolejím, sklon vnějšího a jednostranného ostrovního nástupiště je jednostranný ve směru od nástupištní hrany na svah zemního tělesa nástupiště. Nástupiště jsou opatřena úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Přípravná dokumentace

Přístup na nástupiště 1 je přímo od výpravní budovy šikmým chodníkem ve sklonu 8 %, pro zkrácení přístupu z přednádraží jsou navrženy dvojce terénní schody a spojovací chodníky šířky 3,00 m (je nutno překonat výškový rozdíl cca 0,25 m). Přístup na nástupiště 2 a 3 bude rekonstruovaným podchodem v km 154,986 pevnými schodišti (na ostrovní oboustranné nástupiště jsou navržena dvě schodišťová ramena, na ostatní dvě nová nástupiště vždy jedno schodišťové rameno) a výtahem.

Nástupiště 1 (vnější) a 2 (jednostranné ostrovní) jsou na konci směrem k napajedelskému zhlaví ukončena monolitickou betonovou zídou se zábradlím bez služebních schodů, na konci směrem k tlumačovskému zhlaví šikmým chodníkem ve sklonu 8 %, na který navazuje přejezd pro vozíky přes kolej č. 9. Nástupiště 3 (oboustranné ostrovní) je na konci směrem k napajedelskému zhlaví ukončeno monolitickou betonovou zídou se zábradlím se služebními schody, na konci směrem k napajedelskému zhlaví ukončeno šikmým chodníkem ve sklonu 8 %, na který navazuje přejezd pro vozíky přes kolej č. 3 a 5 (pokračuje dále až na stávající ostrovní nástupiště 4). Oba tyto přejezdy slouží rovněž jako náhradní přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu pro případ poruchy technologického zařízení výtahu.

Na nenástupní hraně nástupiště 1 (vnější) a 2 (jednostranné ostrovní) je navrženo ochranné ocelové trubkové zábradlí. Nová nástupiště budou vybavena mobiliářem.

SO 01-16-03 ŽST Otrokovice, úprava kolejiště ČD, železniční spodek

Předmětem stavebního objektu je zřízení podkladních vrstev a odvodnění pod vlečkovými kolejemi ČD, a to pod kolejí do strojní stanice a kolejí č.7b (odstavná kolej a kolej pro zbrojení). Součástí objektu je i demolice stávající prohlížecké jámy u stávající koleje č.7a. Odvodnění je zaústěno do drážního kanalizačního sběrače.

SO 01-17-01 ŽST Otrokovice, železniční svršek

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce kolejiště žst. Otrokovice vyvolaná zdvoukolejněním trati do Vizovic. V rámci rekonstrukce bude kompletně přestavěna lichá kolejová skupina stanice, budou podstatně prodlouženy dopravní koleje č. 3 a 5 na délku 800m, a uspořádání kolejí umožní zřízení plné peronizace ve stanici. Pro dosažení potřebného počtu nástupištních hran bude v liché skupině vybudována další dopravní kolej č. 9. V majetku SŽDC bude také jedna manipulační odstavná kolej č.7b.

Rychlost v hlavních kolejích přes stanici zůstane stávající 120km/h. Rychlosti do kolejí č. 3 a 5 ve směru od Přerova budou zvýšeny na 80km/h. Rychlost ve výjezdu trati směr Vizovice v oblouku navazujícím na krajní výhybky bude zvýšena ze 40km/h na 50km/h v oblouku o poloměru $r=190\text{m}$. Větší poloměr nelze v daném prostoru navrhnout. Dále přes tunel až do konce úseku je navržena traťová rychlost 100km/h.

Rozsah stavebního objektu je od km 156,442, kde začíná směrová a výšková úprava koleje č. 1, až do km 154,486, kde končí úprava liché kolejové skupiny. Ve směru na Vizovice je součástí objektu výstavba dvoukolejné trati až do km 1,350. V tomto úseku je navrženo nové mimoúrovňové křížení trati se silnicí I/55 – železniční tunel jako náhrada stávajícího železničního úrovňového přejezdu v km 0,624. Výškový rozdíl potřebný pro vyvinutí mimoúrovňového křížení je dosažen úsekem v klesání 14,5 ‰ v délce 450 m, následuje stoupání 15,5 ‰ v délce 537 m.

Součástí stavebního objektu je také zřízení železničního svršku na jednokolejném provizorním kolejovém propojení v km 0,4 – 1,240, kolem stavební jámy nově budovaného tunelu. Rychlost na tomto provizorním propojení se uvažuje max. 50km/h (poloměry směrových oblouků $r=300\text{m}$).

SO 01-17-04 ŽST Otrokovice, úprava kolejiště ČD, železniční svršek

Předmětem stavebního objektu je úprava stávajících vlečkových kolejí ČD a to stávající koleje č.5a do budovy strojní stanice a koleje č.7a (do zbrojicí stanice PHM). Kolej do depa bude zkrácena a nově zapojena přímo do prodloužené koleje č. 5. Kolej do zbrojicí stanice nové č.7b bude

Přípravná dokumentace

prodloužena (část bude využívána pro odstavení souprav) a zapojena do koleje č. 9. Zbrojicí stanice bude vybudována v nové poloze koleje – samostatný stavební objekt.

SO 02-16-01 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, železniční spodek

Předmětný SO řeší rekonstrukci stávajícího železničního spodku pod stávající jednokolejnou tratí a navržení železničního spodku pod přidanou kolejí č. 2 a přeložkách železniční tratě. Návrh konstrukčních vrstev železničního spodku vychází z návrhu pražcového podloží. Pod železničními přejezdy a na mostech je navržena ZKPP typ 4.1. Na návodní straně svahu koleje č. 2 od km 2,170 po km 2,450 je navržena ochrana svahu z patky z lomového kamene a drátokamennou matrací sahající min 0,3 m nad hladinu Q100.

Zároveň je v rámci SO řešeno odvodnění konstrukčních vrstev železničního spodku. V rámci úseku jsou navrženy jako odvodňovací prvky trativody, zpevněné příkopy a odřezy do stávajících vodotečí. Od km 1,350 po km cca. 2,0 je jako recipient pro obě koleje navržena nově budovaná dešťová kanalizace. Od km cca. 2,0 po km cca 3,850 je jako recipient uvažovaná stávající vodoteč Hledínovský potok (správce povodí Moravy). Od km cca 3,850 po km 4,287 je jako recipient uvažována stávající kanalizace (správce Moravanská vodárenská kanalizace). Od km 4,287 po km 4,781 je kanalizace svedena do stávajících propustků. Od km 4,781 po km 4,988 je kolej č. 1 odvodněná do stávající kanalizace vybudované v rámci předcházející stavby přeložky přejezdu ev.km 4,789. Kolej č. 2 je v tomto úseku odvodněná do rostlého terénu trativodní výustí v km 4,898. Od km 4,988 po km 5,596 je jako recipient uvažován potok Baláš (správce Lesy ČR, s. p.). Od km 5,596 po km 5,688 je odvodnění svedeno do stávajícího drážního propustku.

SO 02-16-02 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, nástupiště

Předmětný SO řeší vybudování nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice zastávka. Nástupištní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad TK a vzhledem k tomu, že u obou kolejí se nástupiště nachází u směrového oblouku, je vzdálenost od osy koleje navržena u obou hran 1,68 m.

U koleje č. 1 se nástupiště nachází od km 3,231 po km 3,351. Nástupištní hrana je navržena délky 120 m. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště je uvažován bezbariérový z čel nástupiště přístupovými rampami. Podél nástupiště se nachází obecní chodník a zastávka autobusu. Vzhledem na výškový rozdíl nivelet nástupiště a chodníku/zastávky a omezeními šířkovými možnostmi je nutno mezi nimi vybudovat zídku výšky 0,75 m. Odvodnění nástupiště je navrženo příčným sklonem 2% do kolejiště.

U koleje č. 2 se nástupiště nachází od km 3,400 po km 3,520. Nástupištní hrana je navržena délky 120m. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště uvažován bezbariérový z oblasti středu nástupiště a schůdkami z oblasti čel nástupiště. Podél nástupiště se nachází chodník. Mezi nástupištěm a chodníkem je navržen zatravnění svázek. Odvodnění nástupiště je navrženo příčným sklonem na zatravnění svázek.

SO 02-16-03 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, nástupiště

Předmětný SO řeší vybudování nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice zastávka. Nástupištní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad TK a vzhledem k tomu, že u obou kolejí se nástupiště nachází u směrového oblouku, vzdálenost od osy koleje je navržena u obou hran 1,68 m.

U koleje č. 1 se nástupiště nachází od km 4,998 po km 5,118. Nástupištní hrana je navržena délky 120. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště uvažován bezbariérový ze zlínského čela nástupiště a dvěma rampami ve středové části nástupiště. Podél nástupiště se nachází autobusová zastávka. Oblast mezi zastávkami je vyplněná přístupovými rampami a zatravněnou plochou. Odvodnění nástupiště je navrženo příčným sklonem nástupiště směrem k zatravněné ploše.

U koleje č. 2 se nástupiště nachází od km 5,157 po km 5,277. Nástupištní hrana je navržena délky 120m. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště je uvažován bezbariérový z otrokovického čela nástupiště.

SO 02-16-04 Úprava vlečky ZPS Zlín-Malenovice, železniční spodek

Předmětný SO řeší vybudování podkladních vrstev železničního spodku v prostoru rekonstruované vlečky ZPS. Plán železničního spodku a zemní plán je navržena vodorovná. Odvodnění je v prostoru řešeno vsakováním. Tloušťka podkladní vrstvy je navržena 250 mm.

SO 02-17-01 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, železniční svršek

Předmětný SO řeší rekonstrukci železničního svršku na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice v úseku mezi km 1,350 – 5,688 nžkm. Navržená traťová rychlost je $V=100$ km/h. V rámci SO bude na stávající jednokolejné neelektrifikované trati demontován stávající železniční svršek. Materiál z demontáže bude podle typu odpadu zužitkován resp. recyklován. V rámci SO bude vybudována nová dvoukolejná trať. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových pražcích s pružným upevněním. Tloušťka šterkového lože pod pražcem je navržena minimálně 350 mm. Pod železničním svrškem je navržena ve sklonu 5% skloněná pláň železničního spodku.

Osová vzdálenost kolejí je v celém úseku navržena na 4,00 m. V místech, kde si to geometrie koleje vyžaduje (tj. bod inflexe) je navrženo rozšíření osově vzdálenosti tak, aby nedošlo k snížení osově vzdálenosti pod 4,00 m. Na konci řešeného úseku je navrženo rozšíření osově vzdálenosti na 4,75 m z důvodu následnosti odb. Zlín-Malenovice. Minimální poloměr směrového oblouku v úseku je $R=595,995$ m s maximálním převýšením v úseku 104 mm, maximální poloměr směrového oblouku je navržen $R=3985$ m. Navržené přechodnice ve všech obloucích jsou klotoidy.

Niveleta koleje č. 1 a koleje č. 2 je shodná v celém úseku, kromě oblasti přechodu v ev.km 3,393 (tj. od km 2,994 do km 3,556). Zde je navržen rozdíl nivelet z důvodu optimalizace podélného sklonu přechodu. Maximální navržený sklon v řešeném úseku je 9,72 ‰. Pod nadjezdem v nžkm 1,861094 je niveleta koleje navržena tak, aby světlost mezi spodní hranou mostu a temenem kolejnice byla minimálně 6,27m.

SO 02-17-02 Úprava vlečky ZPS Zlín-Malenovice, železniční svršek

Předmětný SO řeší napojení vlečky ZPS Zlín-Malenovice na železniční trať Otrokovice – Zlín – Vizovice výhybkou č. Z1 v nžkm 4,047 041. V rámci zdvoukolejnění přilehlého traťového úseku bude jedna kolej vlečky zrušena. V rámci toho bude také provedena rekonstrukce ostatních vlečkových kolejí. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových pražcích s pružným upevněním. Tloušťka šterkového lože pod pražcem je navržena minimálně 350 mm.

SO 03-16-01 Odb. Zlín-Malenovice, železniční spodek

Předmětný SO řeší rekonstrukci stávajícího železničního spodku pod stávající jednokolejnou tratí a navržení železničního spodku pod přidanou kolejí č. 2 a přeložkách železniční tratě. Návrh konstrukčních vrstev železničního spodku vychází z návrhu pražcového podloží. Od km 5,684 po km 5,730 je navržena opěrná zeď (SO 03-19-51) z důvodu zachování přilehlé komunikace. Odbočka je v celé délce odvodněna trativody, které jsou vyústěny v rámci SO 02-16-01.

SO 03-17-01 Odb. Zlín-Malenovice, železniční svršek

Předmětný SO řeší rekonstrukci železničního svršku na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice v úseku mezi km 5,688 – 5,872 nžkm. Navržená traťová rychlost je $V=100$ km/h. V rámci SO bude na stávající jednokolejné neelektrifikované trati demontován stávající železniční svršek. Materiál z demontáže bude podle typu odpadu zužitkován resp. recyklován. V rámci SO bude vybudována nová odbočka na dvoukolejnou trať. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových pražcích s pružným upevněním. Tloušťka šterkového lože pod pražcem je navržena minimálně 350 mm. Pod železničním svrškem je navržena ve sklonu 5% skloněná pláň železničního spodku.

Přípravná dokumentace

Odb. Zlín-Malenovice je navržena v přímé. Osová vzdálenost kolejí je navržena 4,75 m. V odbočce jsou navrženy 4 výhybky tvaru J49-1:11-300 pro rychlost 50km/h do odbočky. Niveleta koleje č. 1 a č. 2 je shodná v celém úseku ve sklonu 5,7 ‰ a 5,258 ‰.

SO 04-16-01 T.ú.Zlín-Malenovice – Zlín střed, železniční spodek

Stavební objekt začíná dle nového staničení od km 5,872 000, kde navazuje na předchozí SO 03 – 16 – 01 a končí v km 9,166 633, kde pokračuje SO 05 – 16 - 01. Celková délka je 3294,633 m. V rámci SO bude provedeno zdvoukolejnění stávající tratě. V místech přidané druhé koleje bude vybudována přísypávka zemního tělesa a v místech přeložek tratě bude vybudováno zcela nové zemní těleso. Dále bude provedena souvislá sanace konstrukce pražcového podloží, v místech přejezdů a u mostů jako zesílená konstrukce. V rámci celé délky úseku se vybuduje nové odvodnění železničního spodku (zejména trativody, v prostorově příznivějších polohách podélné příkopy a příkopové žlaby J velký). Odvodňovací prvky jsou zaústěny do existujících (rekonstruovaných) propustků a stávající kanalizace. Svahy zemního tělesa budou chráněny zahumusováním a zatravněním, případně s doplněním protierozních rohoží. Zemní plán bude provedena v příčném sklonu 5%, plán tělesa železničního spodku rovněž skloněná příčně 5%. Do SO je zařazeno i rušení propustků v km 6,631; 7,420 a 8,212. Po zrušených propustcích bude dobudováno zemní těleso.

SO 04-16-02 T.ú.Zlín-Malenovice – Zlín střed, zast. Zlín–Pršténé, nástupiště

Předmětem SO je vybudování jednostranných nástupišť vně koleje 1 a 2. Nástupiště jsou vstřícná se začátkem v km 8,522 804 a koncem v km 8,642 818. Nástupištní hrana je délky 120 m a 0,55 m nad TK a slouží pro zastavování pouze vlaků osobních. Nástupištní hrana je tvořena systémem SUDOP, jelikož pod nástupištěm je vedeno odvodnění trativodem. Nástupiště je šířky 3,000 m s plochu nástupiště tvořenou nástupištními deskami KS230 (2,300 m), zbytek plochy je zpevněn betonovou dlažbou. Příčný spád nástupiště je 2% od koleje. Nástupiště budou vybaveny všemi náležitostmi bezpečnostních prvků (varovné a signální pásy) a orientačním a informačním systémem.

SO 04-17-01 T.ú.Zlín-Malenovice – Zlín střed, železniční svršek

Stavební objekt začíná dle nového staničení od km 5,872 000, kde navazuje na předchozí SO 03 – 17 – 01 a končí v km 9,166 633, kde pokračuje SO 05 – 17 - 01. Celková délka je 3294,633 m. V rámci SO bude provedena komplexní rekonstrukce svršku. Stávající svršek bude demontován do součástí a předán správci dle výsledků předkategorizace k dalšímu využití, či regeneraci, případně bude likvidován jako odpad. Odtěžené kolejového lože bude recyklováno k použití v konstrukcích železničního spodku. Nový svršek bude z materiálu 49 E1 (S49) upevněný pružným bezpodkladnicovým upevněním na nových betonových pražcích uložených do nového kolejového lože. Kolej bude bezстыková. V místě přejezdových konstrukcí se uvažuje s použitím upevňovadel s antikorozní úpravou. Z hlediska geometrie koleje je stanovena návrhová rychlost na $V=V_{130}=100$ km/h. Součástí SO je i vybudování provizorních stavů pro zajištění provozuschopnosti tratě po dobu výstavby v rozsahu vymezeném stavebními postupy (POV).

SO 04-17-02 T.ú.Zlín-Malenovice – Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova, úprava vlečky Svit

Stavebního objektu se týkají úpravy kolejiště stávající vlečky Svit-u v prostoru Prštenské příčky vyvolané budováním mimoúrovňového křížení ulice Váchovy s kolejištěm SŽDC. Základním motivem úpravy je odsunutí výtažné vlečkové koleje ve směru ke stanici Zlín – střed, prostor, které zabere mostní estakáda výše zmiňované ulice. V rámci SO dojde ke snesení stávajícího roštu (včetně výhybek) a kolejového lože v potřebném rozsahu. Současně dojde k pokládce regenerovaného (užitého) kolejového roštu a 4 kusů nových výhybek do kolejového lože. Vybudování konstrukčních vrstev ani odvodnění se nenavrhují. Pouze v místech křížení vlečkové koleje s vnitroareálovými

Přípravná dokumentace

komunikacemi se navrhuje použití zesílené konstrukce pražcového podloží. Tato křížení budou vybudována z celopryžových přejezdových konstrukcí, upevnění svršku bude v antikorozním provedení.

SO 05-16-01 ŽST Zlín střed, železniční spodek

Stavební objekt začíná dle nového staničení od km 9,166 633, kde navazuje na předchozí SO 04 – 16 – 01 a končí v km 10,970 000, kde pokračuje SO 06 – 16 - 01. V rámci SO se provede pod všemi rekonstruovanými kolejemi sanace konstrukce pražcového podloží, pod přejezdy a u mostních objektů jako zesílená konstrukce. Rekonstruované kolejiště bude odvodněno do systému trativodů doplněných u větších povodích o drážní kanalizaci DN300. Odvodňovací prvky budou vyústěny do stávající kanalizace, případně do nově budované kanalizace. Svahy zemního tělesa budou chráněny zahumusováním a zatravněním, případně s doplněním protierozních rohoží. Zemní plán bude provedena v příčném sklonu 5%, plán tělesa železničního spodku rovněž skloněná příčně 5%.

SO 05-16-02 ŽST Zlín střed, ostrovní nástupiště

Ostrovní nástupiště (Nástupiště 3) žst.Zlín-střed je v kolejové mezeře kolejí 0 a 2. Osová vzdálenost kolejí v místě podchodu (schodiště a výtah) je 10 m. Začátek nástupiště je v km 9,989 689 a konec v km 10,229 721. Celková délka nástupištních hran podél obou kolejí je 240 m (pro zastavování R vlaků) a výšky 0,55 m nad TK. Nástupištní hrana je budována prefabrikátem tvaru L, zpevněná plocha mezi nimi je z betonové dlažby. Příčně je nástupiště ve spádu 2% do koleje. Přístup na nástupiště je z mimoúrovňový z podchodu v km 10,185 schody a výtahem. Nástupiště bude v části zastřešeno. Nástupiště budou vybaveny všemi náležitostmi bezpečnostních prvků (varovné a signální pásy) a orientačním a informačním systémem.

SO 05-16-03 ŽST Zlín střed, nástupiště a zpevněné plochy u VB

Předmětem SO jsou dvě nástupiště (Nástupiště 1 a Nástupiště 2) a zpevněné plochy mezi nástupišti a výpravní budovou. Obě nástupiště jsou řešeny jako jednostranné, Nástupiště 2 v kolejové mezeře kolejí 1 a 3 s hranou vedenou podél koleje 1 a Nástupiště 1 jako krajné podél kusé koleje 3. Nástupiště 2 začíná v km 9,989 689 a končí v km 10,229 721 s délkou hrany 240 m a má šířku 4 m, Nástupiště 1 začíná v km 10,027 237 a končí v km 10,147 237 s délkou hrany 120 m a má šířku 3 m. U obou nástupišť je hrana z prefabrikátu tvaru L s výškou 0,55 m nad TK a zpevněná plocha z betonové dlažby. Příčně jsou obě nástupiště skloněná 2% od koleje. Přístup na obě nástupiště je přímo z VB bezbariérově. Nástupiště budou v části zastřešené a budou vybaveny všemi náležitostmi bezpečnostních prvků (varovné a signální pásy) a orientačním a informačním systémem. Zpevněná plocha před VB je z betonové dlažby vyspádována 2% od VB a 2% od hrany nástupiště, pro odvedení srážkových vod je pak umístěný liniový žlábek s odtokem do dešťové kanalizace. Ve zpevněné ploše je umístěno schodiště a výtahová šachta pro přístup cestujících do podchodu na Nástupiště 3 (ostrovní nástupiště).

SO 05-17-01 ŽST Zlín střed, železniční svršek

Stavební objekt začíná dle nového staničení od km 9,166 633, kde navazuje na předchozí SO 05-17-01 a končí v km 10,970 000, kde pokračuje SO 06-17-01. V rámci SO bude provedena komplexní rekonstrukce svršku. Stávající svršek bude demontován do součástí a předán správci dle výsledků předkategorizace k dalšímu využití, či regeneraci, případně bude likvidován jako odpad. Odtěžené kolejového lože bude recyklováno k použití v konstrukcích železničního spodku. Nový svršek bude z materiálu 49 E1 (S49) upevněný pružným bezpodkladnicovým upevněním na nových betonových pražcích uložených do nového kolejového lože. Koleje budou bezстыkové. V místě přejezdových konstrukcí se uvažuje s použitím upevňovačů s antikorozní úpravou. Pro konstrukci spojek, připojení na vlečkové kolejiště a pro rozvětvení hlavních kolejí do všech kolejí stanice se použije celkem 24 kusů nových výhybek. V úseku Otrokovice – Zlín-střed je traťový úsek

Přípravná dokumentace

dvukolejný, v úseku Zlín-střed – Vizovice je už jenom jednokolejný. V nové konfiguraci bude stanice disponovat celkem 6 dopravními průběžnými (oboustranné zapojeními) kolejemi (číslovanými jako 0, 1 – hlavní průběžná, 2, 4 – s kolejí 4b s prodlouženou užitečnou délkou 795 m sloužící pro dlouhé nákladní vlaky, 6 a 8 – sloužící pro uhelné vlaky zásobující teplárnu), 1 dopravní kusou kolejí (3 – pro začínající a končící osobní vlaky), 2 kusé dopravní koleje (4a a 10 – pro odstavování vozů) a 1 manipulační kolej (4c – kolej k nakládkovému obvodu SŽDC). Dispozičně je stanice řešena následovně: koleje 0, 1, 2 a 3 jsou navrženy na rychlost $V=80$ km/h a slouží osobní dopravě (podél kolejí leží nástupištní hrany), koleje 4, 6 a 8 jsou navrženy na rychlost $V=50$ km/h a slouží nákladní dopravě, koleje odstavné a manipulační 4a, 4c a 10 jsou na rychlost $V=40$ km/h.

SO 05-17-02, část A ŽST Zlín střed, úprava vlečky Svit, lichá skupina

V rámci tohoto SO dojde k podstatné redukci kolejiště, zejména na straně ke stávajícímu kolejišti SŽDC v stanici Zlín-střed. V novém stavu dojde k napojení vlečky do hlavní koleje v km 9,215 000. K redukci souběžné koleje s hlavní kolejí dochází z prostorových důvodů kvůli zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlín-střed. V rámci SO dojde ke snesení rušené části kolejí a výhybek a pokládce nových částí koleje pro napojení na zůstávající kolejiště vlečky z regenerovaného (užitého) materiálu s uložením. V rámci rozvětvení se navrhuje 1 nová výhybka. Pražcové podloží ani odvodnění se nenavrhuje.

SO 05-17-02, část B ŽST Zlín střed, úprava vlečky Svit, sudá skupina

V rámci tohoto SO dojde k rekonstrukci vlečky s v zásadě zachovaným rozsahem kolejiště. Vlečka se napojuje na kolejiště SŽDC do nových kolejí 6 a 8 (koleje pro uhelné vlaky zásobující teplárnu). Kolej 21s se za mostem v km 9,282 zakusí (tato kolej slouží pro sunutí uhelných vozů do teplárny). Z důvodů výškového řešení kolejiště SŽDC je nutné rekonstruovat i vlečku v části přiléhající ke kolejišti SŽDC v stanici, takže dojde k demontáži kolejového roštu vlečky a úpravě terénu (dosypání) a úpravu terénu s vybudováním nového kolejového lože tl. 0,40 m a pokládkou regenerovaného (užitého) svršku. Použijí se spolu 3 kusy nových výhybek. Pražcové podloží ani odvodnění se nenavrhuje.

SO 06-16-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční spodek

Rozsah stavebního objektu je dán od km 10,970 000 – km 14,787 682). Součástí SO je jednak sanace pražcového podloží a dosažení požadované únosnosti na pláni žel. spodku (40 Mpa), ale především zřízení funkčního odvodnění a zajištění stabilizace zemního tělesa. V rámci spodku budou zřízeny i zesílené konstrukce pražcového podloží (ZKPP) jak u mostních objektů, tak i v okolí přejezdů. Na základě poznatků získaných průzkumem pražcového podloží byl proveden návrh pražcového podloží a daný úsek rozdělen na kvaziisogenní bloky.

Trať vede ze začátku na náspu, který se díky zdvihu nivelety na mostě u zast. Dlouhá (z důvodu malé podjezdové výšky) ještě navyšuje o 2,1 m. Odvodnění je v dané části řešeno s vyústěním na terén. Po pravé straně bude situována opěrná zeď tvaru L, kterou řeší SO 06-19-51 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď vpravo v km 10,996 - 11,259. Za zastávkou vede trať ve velmi stísněném prostoru v zářezu – zde budou svahy lemovány gabiony a odvodnění řešeno do trativodu s vyústěním do místní kanalizace. Při úpravách terénu kolem trakčních stožárů je použit krabicový dílec IZT. Následuje úsek u zastávky Podvesná, kde je trať řešena polo zahloubením z důvodu zřízení mimoúrovňového křížení se silnicí na ul. Podvesná. Tento úsek je řešen oboustrannou opěrnou zdí propojenou ve spodní části řešenou samostatně v rámci SO 06-19-52 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vlevo v km 12,470-13,030. Odvodnění je zde řešeno systémem potrubí s vyústěním do stávající kanalizace. S ohledem na stísněné poměry budou svahy ve sklonu 1:1,75 zpevněny proti erozi polovegetačními tvárnici. V dalším úseku pokračuje trať v odřezu, kde pravou stranu podélně lemuje silnice I/11. V tomto úseku je navržen levostranný odvodňovací UCH a UCB zpevněný příkop s vyústěním do propustku v km 13,828. Pravostranný stávající příkop bude zpevněn

Přípravná dokumentace

tvárnici TZZ5 a svah železničního tělesa opevněn lomovým kamenem do betonu. Z důvodu velmi stísněných poměrů a výšky zemní pláně tělesa železničního spodku v úrovni stávajícího pravostranného příkopu. Byla v daném úseku zvýšena niveleta o cca 50 cm, aby nedocházelo k zaplavování konstrukčních vrstev. Následuje lokalita Boňeckých rybníků, kde je z důvodu budoucího investičního záměru Zlínského kraje stavby „prodloužení ul. J. Broučka“ řešena přeložka trati. Trať je v daném úseku vedena v náspu vysokém cca 3,0 m. Nové násypové tělesa budou vybudována na konsolidační vrstvě z vhodných štěrkovitých zemin (nebo materiálu z lomu), a případně využít vhodné zeminy (a horniny) odtěžované v rámci stavby (posoudí geotechnik).

Parametry pro zeminy do násypových těles lze stanovit:

G3 G-F (štěrkopísky)

$\varphi_i = 32^\circ$

$c = 0 \text{ kPa}$

$\gamma = 19,0 \text{ kN/m}^3$

nakupované kamenivo (fr. 0-63)

$\varphi_i = 35^\circ$

$c = 0 \text{ kPa}$

$\gamma = 22,0 \text{ kN/m}^3$

nakupované kamenivo (fr. 0-125)

$\varphi_i = 35^\circ$

$c = 0 \text{ kPa}$

$\gamma = 23,0 \text{ kN/m}^3$

Jelikož se část náspu nachází na ploše inundační plochy řeky Dřevnice, bude tento úsek násypového tělesa zabezpečen proti stoleté vodě formou patky z lomového kamene s opevněním svahu gabionovou matrací 30 cm nad úroveň stoleté vody Q100. Nové svahy náspu budou zřízeny ve sklonu 1:1,75. Následuje poslední část úseku řešeného stavebního objektu v prostoru zastávky Zlín-Příluky.

Tato část je tvořena odřezem, jehož pravou stranu lemuje řeka Dřevnice. Proti průsaku stoleté vody

dražního tělesa bude použito stejné technické opatření jako v předešlém úseku ve formě patky z lomového kamene s opevněním svahu gabionovou matrací. Pravá strana bude odvodněna příkopovou tvárnici TZZ5. Po pravé straně se rovněž nacházejí opěrné zdi. Nová opěrná zeď u nástupiště a stávající opěrnou zeď řeší samostatně SO 06-19-53 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Příluky, opěrná zeď u nástupiště v km 14,347-14,468, SO 06-19-54 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Příluky, zárubní zeď vpravo v km 14,553-14,819.

SO 06-16-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Příluky, zast. Zlín - Dlouhá, nástupiště

Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupištní hrana bude provedena s profilů H 130. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

Přístup na nástupiště na začátku ve směru staničení bude chodníkem, který bude navazovat na přechod přes koleje (SO 06-17-02) a dále na přístupovou komunikaci (SO 06-18-02). Dále bude zachován přístup ze stávající plochy u garáží na ul. Potoky pomocí schodiště (SO 06-18-04). Přístup na nástupiště ze strany přejezdu bude od přejezdu proveden chodníkem ve sklonu 8,33 %. Přístupové cesty k nástupištím budou navrženy z betonové dlažby. Nástupiště bude umístěno na boční pravostranné opěrné zdi (SO 06-19-51), jež bude opatřena zábradlím.

Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do kanalizace.

Konce nástupiště budou ukončeny služebním schodištěm.

SO 06-16-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, nástupiště

Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupištní hrana bude provedena s profilů H 130. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

Přístup na nástupiště bude na konci nástupiště výtahem a schodištěm (SO 06-18-01). Dále bude pro přístup sloužit chodník ze směru od ul. Věžové domy. Přístupové cesty k nástupištním budou navrženy z betonové dlažby. Nástupiště bude umístěno v zárezu polozahloubené tratě.

Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do kanalizace.

Konce nástupiště budou ukončeny služebním schodištěm.

SO 06-16-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, nástupiště

Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupištní hrana bude provedena s profilů H 130. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

Přístup na nástupiště bude na konci u přejezdu a bude proveden chodníkem ve sklonu 8,33 %. Přístupové cesty k nástupištním budou navrženy z betonové dlažby. Nástupiště bude umístěno na boční pravostranné opěrné zdi (SO 06-19-53), jež opatřena zábradlím.

Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do kanalizace.

Konce nástupiště budou ukončeny služebním schodištěm.

SO 06-17-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční svršek

Rozsah stavebního objektu je dán od km 10,970 000 – km 14,787 682). Zvýšení rychlosti bylo dosaženo úpravou převýšení v obloucích, současně se snahou o minimalizaci směrových posunů a tedy i záborů mimodrážních pozemků s ohledem na vedení trati v intravilánu města. Navržené rychlostí v daném úseku po rekonstrukci pro V130 (km/h) jsou km 10,970 – 11,974 bude 80 km/h a od km 11,974 - 14,787 bude 100 km/h.

SO 07-16-01 Výh. Zlín-Přiluky, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od začátku výhybky č. 2 v km 14,787 774, kde navazuje na SO 06-16-01 “T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční spodek“, do začátku výhybky č. 1 v km 15,771 517 výhybny Zlín - Přiluky, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 08-16-01 “T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek“. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanou (kol. č. 1) a novou (kol.č.2) kolejí bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je v dopravně navržen jeden typ pražcového podloží, kdy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována šterkodrt' frakce 0/32 třídy A tl. 200 mm uložená na přehutněné zemní pláni.

V přechodových oblastech železničního mostu v evid. km 15,789 a pod výhybkou č. 1, do které zasahuje přechodová oblast zmíněného mostu je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží, která se skládá z vrstvy šterkodrti frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložené na vrstvě šterkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm, spočívající na přehutněné zemní pláni.

V případě nutného rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění nové koleje (kol. č. 2) bude rozšíření tělesa provedeno ze zlepšených zemin hutněných po vrstvách a uložených na konsolidační vrstvě z lomového kamene. Svahy nového násypového tělesa budou v oblasti působení inundačního území vodoteče Dřevnice, zpevněny drátokamennými matracemi, které budou v patě násypu opřeny do patek z lomového kamene.

V celé délce rekonstrukce železničního spodku je navrženo odvodnění zemní pláně a současně i odvedení vody sváděné ke kolejím z okolních svahů. Zemní pláň je navržena ve střežovitém sklonu 5% (v souběhu kolejí č. 1 a 2) či jednostranném sklonu 5% vedeném směrem

Přípravná dokumentace

k odvodňovacímu zařízení. Plán tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání.

V úsecích, kde se trať nachází na násypu, bude provedena úprava tělesa a zemní plán svedena na svah násypu.

V zářezích, kde to umožňuje konfigurace a skladba terénu jsou navrženy otevřené příkopy nezpevněné či zpevněné příkopovými žlabovkami typu TZZ3, uloženými do betonu. V zářezích, kde by docházelo vzhledem ke konfiguraci terénu k velkým zásahům do stávajících svahů, jsou primárně navrženy trativody a zářezový svah je zpevněn svahovými tvárnicemi 500x450x180mm. V hlubokých zářezích, kde je nutno svést odvodnění z otevřených příkopů do vodoteče, jsou navrženy prefabrikované příkopové žlaby.

Ochrana nově vzniklých svahů (náspových a zářezových) je navržena za pomoci ohumusování, osetí a opatření svahu biodegradačními rohožemi (jutové protierozní sítě) kotvenými do svahu.

Součástí objektu je zrušení železničního propustku v km 15,245. Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej v mezistaničním úseku Zlín Příluky – Želechovice nad Dřevnicí. Dle archivní dokumentace se jedná o trubní železobetonový propustek o 1 otvoru DN 800, v terénu nebyl nalezen a není ani správcem sledován. Propustek bude zrušen, kdy budou odkryta čela propustku, propustek bude vyplněn betonem a poté proveden zpětný hutněný zásyp čel propustku.

SO 07-17-01 Výh. Zlín-Příluky, železniční svršek

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je navržen od začátku výhybky č. 2 v km 14,787 774, kde navazuje na SO 06-17-01 “T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Příluky, železniční svršek“, po začátek výhybky č. 1 v km 15,771 517 výhybny Zlín - Příluky, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 08-17-01 “T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek“.

Předmětem stavebního objektu je zřízení nové dvoukolejné výhybny Zlín – Příluky, výhybna bude zřízena pro navýšení kapacity dopravní cesty z důvodu předpokládaného pravidelného křížování vlaků osobní a nákladní dopravy.

Výhybna je situována mezi dva protisměrné oblouky - levostranný $R=985\text{m}$ s převýšením $D=40\text{mm}$ a pravostranný $R=1000\text{m}$ s převýšením $D=50\text{mm}$ doplněnými krajními přechodnicemi. Oblouky v koleji č. 2 jsou bez převýšení. Mezi oblouky se nachází přímá dl. 369m. Navržená rychlost v hlavní koleji je $V=100\text{km/h}$ ($V_{130}=100\text{km/h}$), rychlost v předjízděné koleji č.2 60km/h . Užité délka obou kolejí činí 820m. Osová vzdálenost kolejí je 5,0m.

Sklonově je výhybna od začátku navržena ve sklonu 10,17‰ po km 15,600, dále je navržen sklon 4,08‰.

Železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení “u“. Obě výhybky jsou stejného tvaru 1:12-500-I s možností jízdy do odbočky rychlostí 60 km/h, výhybky budou 2. generace na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním, vybaveny žlabovými pražci a čelistovými závěry. Kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm. Koleje i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

SO 08-16-01 T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od začátku výhybky č. 1 v km 15,771 517 výhybny Zlín - Příluky, kde navazuje na SO 07-16-01 “Výh. Zlín-Příluky, železniční spodek“, do začátku výhybky č. 15 v km 17,693 281 žst. Lípa nad Dřevnicí, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 09-16-01 “ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek“. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanou kolejí bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

Přípravná dokumentace

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je úsek rozdělen na kvazihomogenní bloky, které mají navrhované skladby pražcového podloží. Pro tento úsek jsou navrženy dva typy pražcového podloží, pro oba typy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována šterkodrt' frakce 0/32 třídy A. Šterkodrt' je buď uložena na přehutněnou zemní pláň nebo na zlepšenou zemní pláň.

V traťové koleji od km 16,482 do km 16,582 je nutné, na základě požadavku vyplývajícího z výsledků měření a hodnocení vibrací v předmětném úseku, provést antivibrační opatření v daném úseku koleje. Cílem opatření je snížení vibrací a rázů vznikajících při průjezdech vlaků. Je navrženo řešení antivibračních opatření realizované formou pružných rohoží, uložených na pláni tělesa železničního spodku.

V přechodových oblastech mostních objektů a železničních přejezdů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží, pro které je navržena vrstva šterkodrti frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložené na vrstvě šterkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm, spočívající na přehutněné zemní pláni.

V případě nutného rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění drážní stezky bude rozšíření tělesa provedeno ze zlepšených zemin hutněných po vrstvách a uložených na konsolidační vrstvě z lomového kamene.

V celé délce rekonstrukce železničního spodku je navrženo odvodnění zemní pláně a současně i odvedení vody sváděné ke kolejím z okolních svahů. Zemní pláň je navržena v jednostranném sklonu 5% vedeném směrem k odvodňovacímu zařízení. Pláň tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání.

V úsecích, kde se trať nachází na násypu, bude provedena úprava tělesa a zemní pláň svedena na svah násypu.

V zářezích, kde to umožňuje konfigurace a skladba terénu, jsou navrženy otevřené příkopy nezpevněné. V zářezích, kde by docházelo vzhledem ke konfiguraci terénu k velkým zásahům do stávajících svahů, jsou primárně navrženy trativody a zářezový svah je zpevněn svahovými tvárnicemi 500x450x180mm.

Ve stávajícím stavu jsou na třech místech pravého zářezového svahu (v novém km 16,117, km 16,162 a v km 16,279) vyvedeny do stávajícího odvodnění trati dešťové vody z přiléhajících zahrádek. V místě vyústění vody ze zahrádek je navrženo přes lapače splavenin zaústěny vody do svodného potrubí umístěného pod trativodem – vyústění do propustku v km 16,052

Ochrana nově vzniklých svahů (náspových a zářezových) je navržena za pomoci ohumusování, osetí a opatření svahu biodegradačními rohožemi (jutové protierozní sítě) kotvenými do svahu.

Součástí objektu spodku je i zrušení železničních propustků v km 16,667 a v km 17,145 a km 17,566.

Propustek v km 16,667 - dle archivní dokumentace a místního šetření se jedná o trubní železobetonový propustek o 1 otvoru DN 600, na vtoku je dodatečně přistavená šachta pro svod srážkových vod z přilehlé hospodářské budovy. Tento propustek sloužil dříve k odvodu srážkových a kanalizačních vod, po vybudování kanalizace v ulici již pozbyl svoji funkci a byl touto nově vybudovanou kanalizací přehrazen. Způsob provedení přehrazení nebylo možné zjistit a toto je nutné zajistit při zpracování dalšího stupně PD. Propustek bude zrušen, kdy bude propustek vyplněn betonem a poté provedeny terénní úpravy pro konečný tvar železničního tělesa. Odvod vod v daném místě zajistí otevřený drážní příkop vpravo trati.

Propustek v km 17,145 - Propustek je veden pod tratí a pod místní komunikací. Propustek nebyl při místním šetření v terénu nalezen. Dle archivní dokumentace je propustek tvořen nekruhovými troubami DN600. Dle dokumentace je z převážné části zanesen, původní šikmá výtoková trouba je dodatečně napojena do šachty za komunikací, vtok propustku je přesypán. Dno propustku je dle archivní dokumentace a zaměření cca 3m pod TK. Objekt bude zrušen v otevřené svahové jámě, bude ponechána pouze šachta na výtok, se zaslepením napojení propustku. Se

Přípravná dokumentace

zrušením v otevřené svahové jámě je uvažováno z důvodu výstavby opěrné zdi SO 08-19-53, kdy při realizaci tohoto SO bude proveden výkop v rozsahu cca ½ délky propustku.

SO 08-16-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, nástupiště

V rámci tohoto stavebního objektu bude snesena konstrukce stávajícího nástupiště v zastávce Želechovice nad Dřevnicí a zřízeno nové nástupiště na konstrukci opěrné zdi. Ve stávajícím stavu se nástupiště délky 201m nachází vlevo od koleje ve směru staničení a je přístupno ve dvou místech pomocí skloněných chodníků. Nová poloha nástupiště o délce 120,0 m, byla řešena v několika variantách a po konzultacích s obcí a objednatelem, byla vybrána varianta umístění nástupiště vpravo od koleje ve směru staničení a to v místě před mostním objektem v km 16,964. K přístupu na nástupiště bude sloužit nová přístupová komunikace pomocí chodníku od autobusové zastávky na ulici Osvobození a z opačné strany kolejiště pak nový podchod v km 16,800 a chodník vedoucího podél kolejiště. K navázání do nové výškové úrovně na opěrných zdech bude sloužit přístupový chodník ve sklonu max. 8,33% a schodiště. Nová nástupní hrana je navržena ve výšce 0,55m nad TK a jeho šířka je 3,0m. Součástí objektu nástupiště je i osazení orientačního systému na nástupišti a přístupových cestách.

SO 08-17-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je navržen od začátku výhybky č.1v km 15,771 517 výhybny Zlín - Přiluky, kde navazuje na SO 07-17-01 "Výh. Zlín-Přiluky, železniční svršek", do začátku výhybky č. 15 v km 17,693 281 žst. Lípa nad Dřevnicí, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 09-17-01 "ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek".

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce jednokolejného traťového úseku v délce 1 920 m na požadovanou rychlost $V=100$ km/h ($V_{130}=100$ km/h). V traťovém úseku se nacházejí celkem 3 směrové převýšené oblouky, které jsou doplněny krajními přechodnicemi.

Výškové řešení je ovlivněno zejména požadavky na nivelety na rekonstruovaných mostních objektech zejména rekonstruovaným mostem v km 16,964, ke kterému v první půlce po km 16,890 kolej stoupá sklonem 0,80 – 8,27 ‰, za mostem koleje klesá sklonem -8,63‰ po km 17,210, odkud dále trať stoupá sklonem 7,20-10,10 ‰ až po konec stavebního úseku.

V km 16,719 – 16,839 se nachází zastávka Želechovice nad Dřevnicí., jež je předmětem souvisejícího SO 08-16-02.

Železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení "u". Kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63 mm. Kolej bude svařena do bezстыkové koleje.

SO 09-16-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek**SO 09-16-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek METRANS**

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku v žst. Lípa nad Dřevnicí tzn. od začátku výhybky č. 15 v km 17,693 281, kde navazuje na SO 08-16-01 "T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek" do začátku výhybky č. 1 v km 18,872 917, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 10-16-01 "T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční spodek". Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanými kolejemi bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

Kolejiště vlečky METRANS je v novém návrhu zaústěno do kolejiště SŽDC za pomoci výhybek č. 7, 10 a 11, rozhraní mezi vlastníky je v koncových stycích výhybek.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je ve stanici navržen jeden typ pražcového podloží, kdy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována šterkodrt' frakce 0/32 třídy A tl. 250 uložená na zlepšené zemní pláni tl. 420mm. Pod rekonstruovanými vlečkovými kolejemi je navržena šterkodrt' frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložená na přehutněné zemní pláni.

Přípravná dokumentace

V přechodových oblastech mostních objektů a železničních přejezdů jsou navrženy zesílené konstrukce prázecového podloží, pro které je navržena vrstva šterkodrti frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložené na vrstvě šterkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm, spočívající na přehutněné zemní pláni.

V případě nutného rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění drážní stezky bude rozšíření tělesa provedeno ze zlepšených zemin hutněných po vrstvách a uložených na konsolidační vrstvě z lomového kamene.

Zemní plán je navržena v jednostranném sklonu 5% směrem k odvodňovacímu zařízení. Plán tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání.

Odvodnění železničního spodku je navrženo za pomoci trativodních systémů zaústěných do vodotečí stávajících propustků či mostů rekonstruovaných v rámci stavby a to v km 17,670 00; km 17,887 37; km 17,960 72; km 18,413 00 a v km 18,478 50. V některých případech je nutno vést trativody ve sklonu min. 3‰ z důvodu možnosti zaústění do vodotečí propustků či mostů - v úsecích trativodů vedených ve sklonu menším než < 5‰ bude trativod uložen v betonovém loži.

SO 09-16-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, nástupiště

V rámci tohoto stavebního objektu budou snesena stávající nástupiště v žst. Lípa nad Dřevnicí a zřízena nová nástupiště v návaznosti na kolejové řešení. Stávající sypaná nástupiště se zpevněnou hranou a přechodové konstrukce budou sneseny. Nově navržena nástupiště jsou situována vpravo od stávající výpravní budovy. Jedná se o vnější jednostranné nástupiště u koleje č. 3 (nástupiště 1) a poloostrovni jednostranné nástupiště u koleje č. 1a (nástupiště 2). Délka nástupiště 1 je 150,0m a přístup k němu je pomocí chodníku od výpravní budovy a komunikace. Délka nástupiště 2 je 120,0m a přístup k němu je pomocí úrovnového přechodu přes kolej č. 3 a chodníku ve sklonu max. 8,33%. Konstrukce samotných nástupišť bude tvořena nástupištními bloky L s rozšířenou hranou, plocha nástupiště pak bude tvořena zádlážbovou deskou s vodící linií s funkcí varovného pásu a dodlážděním pomocí betonové dlažby. Součástí objektu nástupišť je i demolice stávajícího skladiště s rampou v prostoru nového nástupiště 1 a osazení orientačního systému na nástupištech a přístupových cestách.

SO 09-17-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek**SO 09-17-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek METRANS**

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je v žst. Lípa nad Dřevnicí navrženo od začátku výhybky č. 15 v km 17,693 281, kde navazuje na předcházející SO 08-17-01 "T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek" po začátek výhybky č. 1 v km 18,872 917, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 10-17-01 "T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční svršek".

V rámci kolejiště SŽDC jsou navrženy dopravní koleje č. 1, 2, 3 a 4, přičemž koleje č. 1 a 3 budou vyhrazeny pro vlaky osobní dopravy, koleje č. 2 a 4 jsou vyhrazeny pro končící a začínající vlaky nákladní dopravy směřující na/z terminál společnosti Metrans. U kolejí č. 1 a 3 jsou navržena nástupiště dl. 120 resp. 150 m, příchod na nástupiště u koleje č. 1 je zajištěno úrovnových příchodem přes kolej č. 3. Jako náhrada za stávající manipulační nakládkovou vykládkovou kolej č. 3 je navržena nová manipulační kolej č. 3 a zaústěná do koleje č. 1 výhybkou č. 15. Na obou zhlavích jsou navrženy krátké kusé manipulační koleje č. 2d, 2a a 4a pro manipulaci a odstavování hnacích drážních vozidel.

Navržená rychlost v koleji č. 1 je přes celou stanici $V=100$ km/h ($V_{130}=100$ km/h), ostatní dopravní koleje jsou na rychlost 50 km/h. Na zlínském zhlaví je navržen v koleji č. 1 levostranný oblouk $R=1\,050$ m s převýšením $D=40$ mm a krajními přechodnicemi. V centrální části stanice se pak nachází pravostranný oblouk $R=625$ m s převýšením $D=90$ m doplněný opět krajními přechodnicemi. V ostatních kolejích jsou směrové oblouky nepřevýšené.

Přípravná dokumentace

Osová vzdálenost kolejí 1-2-4 jsou min. 4,75, v místě nástupišť mezi kolejemi č. 1 a 3 je osová vzdálenost kolejí 8,5m. Užitečné délky kolejí č. 2 a 4 určené pro kontejnerové nákladní vlaky činí v souhrnné délce min. 800 m.

Výškové řešení je ovlivněno zejména požadavky na nivelety na rekonstruovaných mostních objektech zejména rekonstruovaným mostem v km 18,012. Na zlínském zhlaví je po km 17,965 navržen sklon 5,14 ‰, dále jsou staniční koleje vedeny ve sklonu 1,13 – 1,49 ‰. Vizovické zhlaví se nachází ve sklonu 5,70 ‰.

Železniční svršek kolejiště SŽDC bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení “u“. Výhybky v dopravních kolejích budou tv. 49E1 2. generace na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním, vybaveny čelistovými závěry, v hlavní koleji se žlabovými pražci. Kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm. Koleje i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

Kolejiště vlečky METRANS je v novém návrhu zaústěno do kolejiště SŽDC za pomoci výhybek č. 7, 10 a 11, rozhraní mezi vlastníky je v koncových stycích výhybek. V rámci SO 09-17-02 bude rekonstruována spojovací kolej 106a do terminálu společnosti Metrans, v areálu překladiště bude výškově upravena výhybka č. 105 (stáv. V6) včetně kolejových přípojů. Dále budou na zlínském zhlaví rekonstruovány výhybky č. 104 a 103 včetně přípojů do kolejí č. 106 a 108. Na opačném zhlaví bude místo stávající výhybky V2 vložena nová křižovatková výhybka č. 101 s odvrtnou kolejí č. 106b. Výhybky budou tv. 49E1 1. generace na dřevěných pražcích, nově vkládané koleje budou regenerované tv. 49E1 na užitých betonových pražcích nebo nových dřevěných pražcích.

Spojovací kolej 106a do terminálu Metrans je navržena ve směrovém levostranném oblouku $R=190\text{m}$ (stavební připravenost pro možné vložení další výhybky v případě budoucího rozšíření terminálu), maximální podélný sklon koleje je 16,00 ‰ na délce 102 m.

SO 10-16-01 Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku, tzn. od km 18,872 917 po km 24,289 331. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu.

Předmětem stavebního objektu železničního spodku je sanace pražcového podloží a návrh odvodnění železničního spodku.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží typ 6.1 s využitím konstrukční vrstvy uložené na zemní pláni zlepšené směsnými pojivy. Pro konstrukční vrstvy je uvažována šterkodrt' frakce 0/32 třídy A. Pro zesílené konstrukce pražcového podloží u přejezdů a mostního objektu je navržena minerální směs frakce 0/32 tl. 350 mm v kombinaci s vrstvou šterkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm uložené na přehutněné zemní pláni.

V celé délce rekonstrukce železničního spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní pláň i pláň železničního spodku jsou navrženy v jednostranném sklonu 5 ‰ směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod či otevřené odvodnění) či vyústěním na svah náspu.

Odvodnění traťového úseku je navrženo především použitím prvků otevřeného odvodnění (zpevněné příkopy, příkopové žlaby apod.), případně pomocí trativodů.

Trativody jsou navrženy z plastových perforovaných trub PE-HD DN 150 (případně DN 200, DN 250), ve sklonu trati, ve stísněných poměrech 3 ‰. Šachty na trativodní síti budou plastové PE-HD DN 400. Koncové šachty v místech vyústění budou prefabrikované betonové DN 800. Betonové šachty budou v kolejišti opatřeny revizním nástavcem pro zajištění profilu kolejového lože. Svodná potrubí jsou navržena z plastových trub PE-HD DN 200 v minimálním sklonu 10 ‰. Ochrana nově vzniklých svahů (náspových a zářezových) je navržena za pomoci ohumusování, osetí a opatření svahu biodegradačními rohožemi (jutové protierozní sítě) kotvenými do svahu.

Součástí stavebního objektu je i zrušení propustků v km 19,004, 21,248 a 21,774.

SO 10-16-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, nástupiště

Předmětem stavebního objektu nástupiště bude prioritně výstavba nového vnějšího jednostranného nástupiště délky 120 m, nového přístupového chodníku, demolice stávajícího nástupiště a betonových panelů současného chodníku.

Přístup na nové vnější nástupiště je navržen zrekonstruovaným chodníkem v místě původního. Do prostoru na konci nástupiště jsou navržena služební schodiště (neveřejná část).

Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje bude konstantní, a to 1,68 m. Výška nástupní hrany nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje bude 0,55 m. Nástupní hrana je navržena u koleje v oblouku o poloměru 300 m a částečně v přechodnici.

SO 10-17-01 Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční svršek

Navrhovaný stav vychází ze schválené předchozí projektové dokumentace a ze závěrů z výrobních porad ke zpracování přípravné dokumentace stavby.

Rozsah rekonstrukce železničního svršku v koleji je definován staničením od km 18,872 917 po km 24,289 331. Předmětem stavebního objektu je komplexní rekonstrukce železničního svršku za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků v souvislosti s elektrizací trati Otrokovice – Vizovice. Rekonstruovaný kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u“. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. Konstrukce železničního svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy.

SO 11-16-01 ŽST Vizovice, železniční spodek

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku, tzn. od km 24,289 331 po konec trati v km 24,781 566. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu.

Předmětem stavebního objektu železničního spodku je sanace pražcového podloží a návrh odvodnění železničního spodku. Sanace železničního spodku je navržena ve všech dopravních kolejích č. 1, 2, 3, v manipulačních kolejích č. 1a, 2a a ve vlečkové koleji po stávající bránu na vlečce „Milana Křupala Vizovice“ v km 24,461.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je v dopravních a v manipulačních kolejích navržena nová konstrukce pražcového podloží typu 6 s využitím konstrukční vrstvy uložené na zemní pláni zlepšené směsnými pojivy. Ve vlečkové koleji je navržen typ 2 tvořený vrstvou šterkodrti uložené na přehutněné zemní pláni. Pro konstrukční vrstvy je generelně uvažována šterkodrt' frakce 0/32 třídy A.

V celé délce rekonstrukce železničního spodku je navrženo odvodnění zemní pláně. Zemní plán i plán železničního spodku jsou navrženy v jednostranném sklonu 5 % směrem k odvodňovacímu zařízení (trativod, otevřený příkop).

Odvodnění stanice bude provedeno systémem trativodů a svodných potrubí vyústěných do otevřeného příkopu v předcházejícím traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice v rámci SO 10-16-01. Vlečková kolej je odvodněna stávajícím otevřeným příkopem.

Součástí rekonstrukce železničního spodku je také obnova nakládkové plochy u koleje č. 2a v koncové části stanice. Na délce 83 m je navržena nová panelová plocha šířky 8 m a na dalších 9 m bude provedeno napojení asfaltové vozovky na stávající kryt. Odvodnění nákladiště je zajištěno příčným sklonem odvádějícím vodu do otevřeného příkopu nebo do pod něj umístěné drenážní trubky zaústěných horskou vpusť do rekonstruované dešťové kanalizace SO 11-27-01.

Přípravná dokumentace

SO 11-16-02 ŽST Vizovice, nástupiště

Předmětem stavebního objektu nástupiště bude prioritně výstavba nového oboustranného jazykového nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 s nástupními hranami minimální délky 120 m a demolice stávajícího nástupiště.

Přístup na nástupiště je z čela jazykového nástupiště z prostoru před výpravní budovou za kusou kolejí č. 2 ve výškové úrovni nástupní hrany. Tento prostor je řešen v rámci SO 11-15-01 výpravní a technologické budovy. Do prostoru na konci nástupiště je navrženo služební schodiště (neveřejná část).

Výška nástupní hrany nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje bude 0,55 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje č. 1 je 1,67 m, v případě koleje č. 2 je to 1,68 m, protože se koncová část nástupiště nachází u koleje v oblouku s poloměrem 300 m. Nástupní hrana u koleje č. 1 je navržena délky 120 m a nástupní hrana u koleje č. 2 je prodloužená na délku 140 m.

SO 11-17-01 ŽST Vizovice, železniční svršek

Rozsah rekonstrukce železničního svršku v hlavní koleji je definován staničením od km 24,289 331 po konec trati v km 24,781 566.

Předmětem stavebního objektu je komplexní rekonstrukce žst Vizovice za účelem zvýšení rychlosti a komfortu cestujících v souvislosti s elektrizací a zvýšením kapacity trati Otrokovice - Vizovice. Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje. K odbavení vlaků osobní dopravy budou sloužit koleje č. 1 a 2 (kusá) s jazykovým nástupištěm. Pro odbavení nákladních vlaků budou sloužit koleje č. 1 a 3. Ve stanici zůstávají zachovány dvě manipulační koleje. Kolej č. 2a bude využívána jako kolej VNVK a kolej č. 1a má dostatečnou délku, aby na ní mohla být odstavena osobní souprava z koleje č. 1 spolu s objíždějícím hnacím vozidlem, čímž se uvolní prostor pro manipulaci se zátěží nákladních vozů (vlečka, VNVK č. 2a). Zůstává zachováno i zaústění vlečky „Milana Křupala Vizovice“ do dráhy nově výhybkou č. 3 do koleje č. 3.

Návrhová rychlost v hlavní koleji č. 1 je $V=V_{130}=80$ km/h. V kusé koleji č. 2 je rychlost $V=50$ km/h stejně jako v dopravní koleji č. 3. Ostatní manipulační koleje jsou navrženy na rychlost 40 km/h.

Konfigurace výhybek a kolejí v maximální míře využívá prostor stávajícího kolejiště. Osová vzdálenosti staničních kolejí zůstávají stejné jako ve stávajícím stavu, mezi kolejemi č. 1 a 3 a mezi kolejemi č. 1a a 2a je 4,75 m. Mezi kolejemi č. 1 a 2 je osová vzdálenost 7,67 m umožňující vložení jazykového nástupiště. Osová vzdálenost mezi kolejí č. 3 a stávající vlečkovou kolejí je přibližně 6,3 m.

SO 90-17-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, výstroj trati

část A T.ú. Otrokovice - Zlín střed, výstroj trati

část B T.ú. Zlín střed - Vizovice, výstroj trati

V rámci tohoto stavebního objektu budou sneseny stávající prvky výstroje trati v úseku Zlín střed – Vizovice a osazeny nové prvky v návaznosti na nové řešení. Objekt zahrnuje osazení rychlostníků a jejich předvěstí, železobetonových a tabulových staničníků, návěstí označujících zastávky a konce nástupišť, návěstí pro stoupání a klesání tratě, hraničníků, atd.. Úsek trati Zlín střed – Vizovice je regionální dráhu, vzhledem k charakteru trati a její celkové elektrifikaci touto stavbou, bylo dohodnuto použití stejného způsobu osazení staničníků, jako na předešlém úseku trati Otrokovice-Zlín střed, který je drahou celostátní.

D.5.3 Železniční přejezdy

V rámci stavby budou rekonstruovány úrovňové přejezdy pozemních komunikací a přechody pro pěší. V případě, že vzdálenost nebezpečného pásma přejezdu od hranice křižovatky nevyhoví

Přípravná dokumentace

ČSN 736380, je navrženo opatření pro dodržení bezpečnosti – úprava dopravního značení s úpravou přednosti v jízdě, nebo vazba se světelnou signalizací přilehlé křižovatky.

Nejproblematictější přejezdy (km 0,624 Otrokovice, km 8,673 Prštíně a km 12,743 Podvesná) budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením.

Přehled rušených přejezdů

km 0,624 – náhrada mimoúrovňovým křížením (Otrokovice)

km 8,673 - náhrada mimoúrovňovým křížením (Prštíně)

km 12,743 - náhrada mimoúrovňovým křížením (Podvesná)

km 13,438 – úprava příjezdu (areál EuroCar)

km 17,427 - náhrada novou příjezdnou komunikací (Želechovice n.D.)

Přehled přejezdů, které budou změněny na přechod

Km 1,286 – náhrada novou příjezdnou komunikací (Trávníky)

Km 16,530 – náhrada novou příjezdnou komunikací (Želechovice n. D.)

V rámci stavebních objektů přejezdů je zahrnuta úprava přejezdové konstrukce a komunikace mezi výstražníky. Úprava komunikací vně výstražníků je součástí samostatných objektů v části D.5.8 Pozemní komunikace.

Po stavbě zůstane v rekonstruovaném úseku 21 přejezdů a 16 přechodů. Všechny budou zabezpečeny PZS.

Kromě přejezdů na trati Otrokovice – Vizovice bude zřízen jeden úrovňový přejezd přes vlečkové koleje vleček BARUM a TOMA v žst.Otrokovice. Přejezd je nutný k zabezpečení příjezdu k nové čerpací jímce nové kanalizace.

Popis technického řešení jednotlivých objektů**SO 01-17-02 ŽST Otrokovice, přechod v km 0,214 (P8222)**

Jednokolejný železniční přechod, ve stávajícím stavu zabezpečený výstražnými kříži, se nachází na chodníku pro pěší šířky 2m. Úhel křížení je 30°, kolej je v místě křížení v oblouku. Stávající přejezdová konstrukce je celopryžová délky 3,6m.

Nový přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídками, celkové délky 2,7 m (3*0,9m). Chodník na přechodu bude volné šířky 2,7m včetně obrubníků.

SO 01-17-03 ŽST Otrokovice, přechod v km 1,365 (P8224)

V současném stavu je zde jednokolejný železniční přejezd zabezpečený výstražnými kříži. Tento bude zrušen.

Na jeho místě bude zřízen nový dvojkolejný přechod pro pěší s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídками, celkové délky 2,7 m (3*0,9m). Chodník na přechodu bude šířky 2m.

SO 01-17-05 ŽST Otrokovice, zřízení přejezdu přes vlečky BARUM a TOMA

Pro zajištění příjezdu k čerpací jímce nové kanalizace (čerpání bude probíhat při povodňových stavech) bude vybudována nová příjezdná komunikace, která kříží koleje vleček BARUM a TOMA. Je třeba zřídit nový úrovňový přejezd přes dvě koleje. Volná šířka komunikace přes přejezd bude 5,0m. Přejezdová konstrukce bude dle požadavku vlečkařů celopryžová. V rámci objektu bude také vyměněno jedno kolejové pole v místě přejezdu v obou kolejích. Dále budou

Přípravná dokumentace

rekonstruovány oboustranné propustky převádějící drážní příkopy. Přejezd bude zřízen jako sezónní, tj. bude uzavřen uzamykatelnou závorou, která bude otevřena pouze při nutnosti zajištění příjezdu k jímce.

SO 02-17-04 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, přejezd v km 2,682 (P8226)

Jednokolejný železniční přejezd ve stávajícím stavu zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami se nachází na účelové komunikaci. Úhel křížení je 90°, kolej je v místě křížení v přímé. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 15,64m.

Nově navržená konstrukce bude také celopryžová, skladebné délky 0,6m, celkové délky 12m se závěrnými zídkami. Přejezd pro pěší je veden samostatně, je z celopryžové konstrukce, skladebné délky 0,9m, celkové délky 2,7m se závěrnými zídkami. Šířka komunikace na přejezdu je 10m. Celková délka úpravy komunikace je 13,89m.

SO 02-17-05 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, přechod v km 3,393 (P8227)

Železniční přechod pro pěší je v současném stavu jednokolejný zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Kolej je v místě křížení v oblouku, úhel křížení je 90°. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 3,6m.

Nový přechod bude dvojkolejný. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 3,6 m (4*0,9m). Chodník na přechodu bude volné šířky 3,2m včetně obrubníků. Celková délka úpravy chodníku je 17,53m.

SO 02-17-06 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, přejezd v km 3,568 (P8398)

Jednokolejný železniční přejezd ve stávajícím stavu zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami se nachází na místní komunikaci. Úhel křížení je 90°, kolej je v místě křížení v přímé. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 13,5m.

Nově navržená konstrukce bude také celopryžová, skladebné délky 0,6m, celkové délky 10,8 m se závěrnými zídkami. Přejezd pro pěší bude konstrukcí navazovat na přejezd, je z celopryžové konstrukce, skladebné délky 0,9m, celkové délky 2,7m se závěrnými zídkami. Volná šířka chodníku na přejezdu bude 2m. Šířka komunikace na přejezdu je 10m. Celková délka úpravy komunikace je 12,84m.

SO 02-17-07 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, přechod v km 3,895 (P8228)

Železniční přechod pro pěší je v současném stavu jednokolejný zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Kolej je v místě křížení v přímé, úhel křížení je 90°. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 3,6m.

Nový přechod bude dvojkolejný. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 2,7 m (3*0,9m). Chodník na přechodu bude volné šířky 2,2m včetně obrubníků. Celková délka úpravy chodníku je 12m.

SO 02-17-08 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, přejezd v km 4,789 (P8229)

Jednokolejný železniční přejezd ve stávajícím stavu zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami se nachází na komunikaci III. třídy III/43829. Úhel křížení je 85°, kolej je v místě křížení v oblouku. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 15,8m.

Nově navržená konstrukce bude také celopryžová, skladebné délky 0,6m, celkové délky 13,2 m se závěrnými zídkami. Přejezd pro pěší bude konstrukcí navazovat na přejezd, je z celopryžové konstrukce, skladebné délky 0,9m, celkové délky 2,7m se závěrnými zídkami. Volná šířka chodníku na přejezdu bude 2m. Šířka komunikace na přejezdu je 11,5m. Celková délka úpravy komunikace je 20m.

SO 02-17-09 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, přechod v km 5,133 (P8230)

Železniční přechod pro pěší je v současném stavu jednokolejný zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Kolej je v místě křížení v oblouku, úhel křížení je 90°. Přejezdová konstrukce je celopryžová celkové délky 5,4m.

Nový přechod bude dvojkolejný. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 5,4 m (6*0,9m). Chodník na přechodu bude volné šířky 4m plus obrubníky. Celková délka úpravy chodníku je 14m.

SO 03-17-02 Odb. Zlín-Malenovice, přechod v km 5,846 (P8231)

Železniční přechod pro pěší je v současném stavu jednokolejný zabezpečený výstražným křížem. Kolej je v místě křížení v přímé, úhel křížení je 90°. Přejezdová konstrukce je tvořena výdřevou a betonovými panely.

Poloha nového přechodu bude oproti stávajícímu posunutá o 17m. Přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 2,7 m (3*0,9m). Chodník na přechodu bude volné šířky 2,2m včetně obrubníků. Celková délka úpravy chodníku je 13,7m.

SO 04-17-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přejezd v km 6,557 (P8232)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 6,557 (P8232) se nachází na ostatní celostátní trati Otrokovice – Zlín střed, který převádí místní obslužnou komunikaci ve městě Zlíně. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází průsečná křižovatka místní obslužné komunikace s ulicemi třída Tomáše Bati (sil. I/55) a Dlouhé díly (MK). V blízkosti přejezdu po levé straně trati se komunikace rozšiřuje o odbočovací jízdní pruh doprava.

Přejezdová konstrukce nově dvoukolejného železničního přejezdu je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

U stávající komunikace je navrženo rozšíření šířky o cca 5,20 m z důvodu změny řazení jízdních pruhů pro průjezd křižovatkou. Nově budou navrženy dva odbočovací pruhy doleva (směr Zlín) a jeden společný pro jízdu přímo (směr ul. Dlouhé díly) a doprava (směr Otrokovice). Dále je zde vložen dělicí ostrůvek z důvodu zachování stávajícího přechodu pro chodce. Do tohoto ostrůvku š. 3,0 m je rovněž umístěno nové zabezpečovací zařízení (poloviční závory + výstražníky). Jízdní pruh pro vjezd k obchodní pasáži je odsunut na pravou stranu křižovatky.

V oblasti přejezdu je komunikace vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 17,50 m (4xjízdní pruh + dělicí ostrůvek). Nároží křižovatky bude upraveno z důvodu rozšíření komunikace za přejezdem. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu. Stávající chodník v blízkosti obchodní pasáže bude rozšířen na šířku 2 m, stávající zelený pás bude zachován. Chodník na opačné straně místní komunikace bude v rámci stavebních úprav posunut a bude zřízen také zelený pás mezi chodníkem a nově rozšířenou komunikací. Tento chodník je navržen šířky 1,50m.

Vzhledem k navrženému převýšení koleje (23mm) a výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. V místě původní pásové vpusti je navržena nová podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna dle stávající pásové vpusti. Po levé straně trati bude přejezd odvodněn příčným a podélným sklonem místní komunikace.

S0 04-17-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přejezd v km 7,270 (P8233)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 7,270 (P8233) se nachází na ostatní celostátní trati Otrokovice – Zlín střed, který převádí místní obslužnou komunikaci ul. U Dřevnice ve městě Zlíně. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přípravná dokumentace

V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází dvě místní komunikace ul. Dráhy, vedoucí podél koleje. K napojení těchto komunikací na místní komunikaci ul. U Dřevnice dochází cca ve vzdálenosti cca 6m od osy koleje na levé straně přejezdu a cca 8m od osy koleje na pravé straně přejezdu. Na levé straně přejezdu se připojuje vjezd k objektu RD č.p. 292, k.ú. Zlín a účelová komunikace k nástupišti zastávky Zlín-Louky. Na pravé straně přejezdu je ve vzdálenosti cca 7 m od osy koleje situován vjezd na čerpací stanici.

Přejezdová konstrukce nově dvoukolejného železničního přejezdu je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vozovka vedena v přechodnicové a kruhové části směrového oblouku. Komunikace je navržena s šířkou zpevnění mezi obrubami 7,50m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Z důvodu zdvojkolejení trati a nutnosti nového zabezpečení přejezdu jsou navrženy úpravy místních komunikací ul. Dráhy a to posun napojení těchto komunikací na místní komunikaci ul. U Dřevnice směrem od přejezdu. Dále budou upraveny vjezdy na účelovou komunikaci, k objektu RD č.p. 292 k.ú. Zlín a na čerpací stanici.

Stávající levostranný chodník podle pracovního staničení vozovky bude rozšířen na šířku 1,50 m a bude doplněn o signální a varovné pásy. Přechod chodníku přes vozovku jižní části ul. Dráhy je navržen přes zvýšený zpomalovací práh.

Koleje jsou v místě přejezdu nepřevýšeny. Vzhledem k výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Po pravé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do blízké kanalizace. Po levé straně trati bude přejezd odvodněn příčným a podélným sklonem místní komunikace.

SO 04-17-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přechod v km 8,004 (P8234)

Přechod pro chodce bude dvoukolejný s úhlem křížení 76,6°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby.

SO 05-17-03 ŽST Zlín střed, přejezd v km 9,609 (P8236)

Přejezd bude převádět silniční dopravu přes 5 kolejí v místě mimo pohyblivé části výhybek. Křížení komunikace s tratí je cca 79° s kolejí v přímém směru. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně závěrných zídek. Komunikace bude mít 2 jízdní pruhy a chodník.

Výškové řešení komunikace na přejezdu je ovlivněno výškou napojení krajních kolejí do areálu, podobně jak v stávajícím stavu. Z důvodů rozhledových poměrů, bude rychlost vozidel omezena na 20 km/h. Před křižovatkou bude osazena dopravní značka „Zákaz odbočení doleva“.

SO 05-17-04 ŽST Zlín střed, přechod v km 10,423 (P8237)

Přechod pro chodce bude převádět chodce přes 4 koleje v místě zhlaví mimo pohyblivé části výhybek. Křížení s tratí bude kolmé. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m.

SO 05-17-05 ŽST Zlín střed, přechod v km 10,729 (P8238)

Nový přechod pro chodce bude dvoukolejný s kolmým křížením. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m. Přechod pro chodce bude využíván jízdou vozidel Rally. Chodník za přechodem bude nasměrován na stávající lávku pro chodce.

SO 06-17-02 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 11,130 (P8239)

Přechod přes koleje bude sloužit pro přístup na nástupiště ze severní strany a bude navazovat na přístupovou komunikaci (SO 06-18-02). Přechod bude šířky 2m, šířka přejezdové konstrukce bude 2,7 m. Přechodová konstrukce bude tvořena celopryžovými panely vnějšími a vnitřními š. 0,9 m na vnější straně uložených do závěrné zídky.

SO 06-17-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 11,311 (P8240)

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 13,2 m. Rekonstrukce přejezdu zahrnuje také úpravu chodníku podél této komunikace. Délka samotné úpravy komunikace a přilehlého chodníku je 48 m. Šířka komunikace zůstává zachována dle stávajícího stavu. Chodník bude mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-17-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 11,535 (P8241)

Přechod pro chodce bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek a její délka je 2,7 m. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby. Přístupový chodník k přechodu bude vybaven opěrnou zídou z palisád. Úprava přechodu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-17-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 12,006 (P8242)

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 90,1°. Přejezdová konstrukce pro přejezd bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 9,6 m. U přechodů bude konstrukce celopryžová odlehčená délky 2,7 m a 3,6 m. Úprava přejezdu si vyžádá vytvoření dvou nových přechodů pro pěší a cyklisty. Šířka komunikace zůstává v celé úpravě tohoto objektu zachována dle stávajícího stavu. Chodníky budou mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy a vytvoření opěrných zídek pro část nově budovaných chodníků. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-17-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 12,340 (P8243)

Stávající poloha přechodu bude zrušena a přechod pro chodce bude přemístěn do nové polohy pro zajištění bezbariérovosti. Přechod bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek a její délka je 3,6 m. Nový přístupový chodník bude mít šířku 2,0 m, kryt z dlažby a bude doplněn o opěrné zídky.

SO 06-17-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 12,938 (P8245)

Přechod pro chodce bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek a její délka je 2,7 m. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby. Úprava přechodu si vyžádá také terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 06-17-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 14,083 (P8247)

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 90° a je přemístěn do nové polohy oproti stávajícímu stavu. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 7,2 m. Samotná komunikace, která vede přes tento přejezd je součástí SO 06-18-03 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, komunikace k přejezdu v km 14,083

SO 06-17-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 14,557 (P8248)

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 95,5°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 15 m. Rekonstrukce přejezdu zahrnuje také úpravu chodníku

Přípravná dokumentace

podél této komunikace. Šířka komunikace zůstává částečně zachována dle stávajícího stavu a část podél chodníku je upravena z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení. Šířka chodníku je ovlivněna navázáním na stávající stav. Chodník bude mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

SO 08-17-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přejezd v km 16,004 (P8249)

Z důvodu rekonstrukce železniční tratě a zvýšení nivelety koleje je nově navržena nová přejezdová úprava. Úhel křížení komunikace s přejezdem je 87°. Nově navržená konstrukce přejezdu bude celopryžová, skladebné délky 0,6 m, celkové délky 7,2 m se závěrnými zídками. Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

SO 08-17-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přechod v km 16,530 (P8250)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 16,530 (P8250) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí místní komunikaci v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato komunikace spojuje ul. Nádražní a ul. Osvobození. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Tento přejezd bude projektem změněn na železniční přechod.

Přejezdová konstrukce železničního přechodu jednokolejné trati je navržena z odlehčených vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Stávající komunikace bude zaslepena ve vzdálenosti cca 5,50 m od osy koleje. Přístup k nemovitostem zůstává zachován ve stávajícím stavu. Chodník je navržen š. 2,25 m, který umožňuje přechod železniční trati pouze pro pěší. Stávající komunikace bude od chodníku oddělena třemi ocelovými sloupky. Z důvodu nutnosti opatřit žel. přechod novým zabezpečovacím zařízením bude stávající MK v ul. Nádražní směrově přeložena. Tak aby vznikl prostor pro osazení nových výstražníků. Z důvodu značně stísněných poměrů bude vyústění žel. přechodu přímo do vozovky. Pro zvýšení bezpečnosti chodců bude toto vyústění umístěno na zvýšeném zpomalovacím prahu.

Nově navržený chodník je veden ve směrové přímé.

Kolej vede v místě přechodu nepřevýšena. Vzhledem k výškovému vedení není nijak nutno chodník odvodnit. Navržená niveleta chodníku – přechodu v levé části trati klesá směrem od přejezdu. Srážková voda bude svedena podélným a příčným sklonem do volného terénu.

Vzhledem k příliš velké blízkosti koleje a souběhu komunikace podél trati a nutnosti opatřit kolej protihlukovými zdmi dojde ke směrové přeložce MK v ulici Nádražní. Pro potřeby dodržení min. bezpečnostního odstupu pevné překážky je nutné vozovku směrově přeložit. Délka navržených úprav je cca 150 m. Dále z důvodu chybějících výhyben bude v místě nového přechodu vozovky rozšířena na 4,80 m pro umístění výhybny. Tato směrová přeložka vyvolá přeložky stávajícího oplocení, úpravu vjezdů a přeložky stávajících elektro-rozvodů.

SO 08-17-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přechod v km 17,432 (P8251)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 17,427 (P8251) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí účelovou komunikaci v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato komunikace spojuje ul. ulice Osvobození (sil. I/49) ul. Papírenskou. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Stávající železniční přejezd bude demolován a místo něj bude nově vybudován železniční přechod.

Přejezdová konstrukce železničního přechodu jednokolejné trati je navržena z odlehčených vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Stávající komunikace bude vybourána do vzdálenosti cca 15,50 m vpravo od osy koleje a cca 3,30 m vlevo od osy koleje. Pro přístup k nemovitostem bude vybudována nová komunikace. Tato komunikace je součástí SO 08-18-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7.

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudován přístupový chodník, který na jedné straně naváže na nástupní hranu autobusové zastávky „ŽELECHOVICE NAD DŘEVNICÍ – ŠKOLA“ na

Přípravná dokumentace

pravé straně koleje. Chodník je vyústěn na levé straně koleje do nově navrhované vozovky v rámci SO 08-18-07. Chodník je navržen š. 3,0 m, který umožňuje přechod železniční trati pouze pro pěší.

Kolej vede v místě přechodu v přechodnici směrového oblouku o poloměru 740 m. Kolej bude převýšena o hodnotu $D=14$ mm. Vzhledem k výškovému vedení není nijak nutno chodník odvodnit. Navržená niveleta chodníku – přechodu v levé části trati klesá směrem od přejezdu. Srážková voda bude svedena podélným a příčným sklonem do volného terénu.

Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

SO 08-17-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přejezd v km 17,731 (P8252)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 17,731 (P8252) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí silnici III/4918 ul. Pražanka v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato silnice spojuje ul. Osvobození v obci Želechovice nad Dřevnicí s obcí Klečůvka. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem s nezpevněnou krajnicí.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Komunikace je navržena s šířkou zpevněné plochy 7,5 m. Vozovka bude provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem s nezpevněnou krajnicí vlevo a vpravo bude osazen sil. obrubník na který naváže nově budovaný chodník, který převede chodce přes žel. přejezd od kontejnerového terminálu. Chodník bude protažen až po křižovatku s MK v ulici Lipská, kde bude v místě které nepřesahuje délku 6,5 m, vytvořeno místo pro přecházení. Protější chodník nebude nijak dotčen.

Navržená niveleta komunikace klesá směrem ke křižovatce se sil. I/49. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem do volného terénu. Po levé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do blízkého opravovaného propustku.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech před přejezdem dojde k záměně značky A30 za A29. Dále dojde k obnově vodorovného dopravního značení dle stávajícího vodorovného značení.

SO 10-17-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 18,949 (P8253)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 18,949 (P8253) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí místní komunikaci v obci Lípa. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy vozovky je navržena s hodnotou 7,0m mezi obrubami. Vpravo od komunikace je navržen nový chodník š. 2,0m. Je připojen na stávající chodník a je veden podél komunikace přes železniční přejezd. Vozovka je navržena z asfaltového betonu.

Stávající chodník bude v místě zalomení do komunikace rozebrán a bude provedeno prodloužení přes železniční přejezd.

Kolej je v místě přejezdu nepřevýšená. Navržená niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou.

SO 10-17-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 20,420 (P8254)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 20,420 (P8254) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí účelovou komunikaci. Tato účelová komunikace spojuje silnici I/49 s obcí Zádveřice. Vozovka je částečně provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Povrch vozovky je nesourodý a je tvořen také zhutněnou šterkovou vrstvou. Dále od přejezdu směrem na Zádveřice se komunikace stává nezpevněnou polní cestou. Žel. přejezd umožňuje obsluhu přilehlých polností.

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je komunikace z velké části vedena ve směrové přímé a částečně vedena ve směrovém oblouku.

Šířka zpevnění je navržena s hodnotou 5,0 m. Vozovka je navržena z asfaltového betonu.

Vzhledem k navrženému výškovému vedení komunikace je nutno navrhnout odvodnění. Po pravé straně trati před přejezdem je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do propustku. Po levé straně trati je voda odvedena příčným a podélným sklonem komunikace.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou.

SO 10-17-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,046 (P8255)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 21,046 (P8255) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí místní komunikaci kategorie D1 – pěší a obytné zóny (podle evidenčního listu). Železniční přejezd je umístěn na polní cestě vedené k rodinnému domu na pravé straně koleje. Tato komunikace je zpevněná pouze na levé straně koleje a v prostoru žel. přejezdu, napravo je komunikace již nezpevněná. Jedná se o jediný možný přístup k parcele s č.p. 735 v k.ú. Zádveřice.

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových přejezdových panelů.

Osa komunikace je přes přejezd vedena v přechodnicové části směrového oblouku $R=6m$, dále komunikace pokračuje podél trati a napojuje se na stávající polní cestu vedoucí k objektu č.p.735. Šířka zpevněné plochy přes přejezd mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 5,0 m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu. V bezprostřední blízkosti přejezdu na pravé straně trati se napojuje účelová komunikace vedoucí podél trati ze západního směru. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku.

Kolej v místě přejezdu se nachází v přechodnici směrového oblouku $R=340m$ s navrženým převýšením $D=123mm$. Na samotném přejezdu je převýšení v ose $D=26mm$. Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

SO 10-17-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,294 (P8256)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 21,294 (P8256) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí místní komunikaci kategorie D1 – pěší a obytné zóny (podle evidenčního listu). Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu. V oblasti přejezdu je komunikace vedena ve směrové přímé.

V bezprostřední blízkosti přejezdu na pravé straně trati se napojuje účelová komunikace vedoucí podél trati z jihovýchodního směru. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku.

Přípravná dokumentace

Vozovka je navržena z asfaltového betonu.

Kolej v místě přejezdu je nepřevýšená. Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat. Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 3x výstražník se dvěma závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady. Zbylé stávající svislé dopravní značení zůstane beze změn.

SO 10-17-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,752 (P8257)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 21,752 (P8257) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí silnici III/0495 v obci Zádveřice v blízkosti železniční zastávky. Vozovka je provedena s živичným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

V oblasti přejezdu je silnice vedena v kruhové části směrového oblouku R=80 m. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 7,0 m. Délka úpravy je cca 22 m.

Stávající chodník bude v rámci stavebních úprav rozšířen na 2,2m a bude osazen varovnými a signálními pásy před závorami. Na levé straně trati je navrženo místo pro přecházení přes místní komunikaci.

Jsou navrženy stavební úpravy místní komunikace, nacházející se na levé straně trati cca 13 m od osy koleje. Na místní komunikaci dojde o rozšíření stávajících parkovacích míst a doplnění příslušného dopravního značení. Po realizaci bude k dispozici 8 kolmých parkovacích stání. Napojení dvou souběžných účelových komunikací podél kolejí bude odsunuto na vzdálenost 8 m, respektive 10,5 m od osy koleje. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku, a proto není nutné dodržet požadavek na vzdálenost křižovatky od přejezdu (min. 12,5 m od osy koleje).

Vzhledem k navrženému převýšení koleje (D=93 mm) a výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Jsou navrženy podélné pásové vpusti složené ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, které budou zaústěny do blízké kanalizace.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením s polovičními závorami. 4x výstražník s polovičními závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech před přejezdem dojde k záměně značky A30 za A29. Dále dojde k umístění dopravních značek upravující přednost a vyznačení parkovacích stání a 1x „reserve“ pro osoby se sníženou schopností pohybu

SO 10-17-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 22,256 (P8258)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 22,256 (P8258) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí nepevněnou polní cestu vedenou od silnice III/0496 v extravilánu za obcí Zádveřice. Železniční přejezd umožňuje obsluhu přilehlých polností.

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 4,0 m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

SO 10-17-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,297 (P8259)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 23,297 (P8259) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí zpevněnou polní cestu v extravilánu mezi obcemi Zádveřice a

Přípravná dokumentace

Vizovice. Železniční přejezd umožňuje obsluhu ČOV – čističky odpadních vod a přilehlých polností. Vozovka je tvořena betonovými panely.

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena v kruhové části směrového oblouku $R=16$ m. Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 5,0 m, ve směrovém oblouku dojde k rozšíření. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 1x výstražník s celkovou závorou a 2x výstražník s polovičními závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

SO 10-17-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,594 (P8260)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 23,594 (P8260) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí silnici III/0496 v intravilánu Vizovic – lokalita Razov. Přejezd se nachází ve směrovém „esíčku“ silnice. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů. Komunikace je směrově upravena v co nejmenším rozsahu. V oblasti přejezdu je vedena přímě. Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 6,0m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu. Délka úpravy je cca 123 m.

Stávající zpevněná komunikace (po levé straně tratě) pro přístup k nemovitosti č.p.802 v k.ú. Vizovice je přesunuta a vyústěna na silnici III/0496 ve vzdálenosti cca 27 m od osy koleje.

Vzhledem k navrženému převýšení koleje ($D=129$ mm) a výškovému vedení bude komunikace odvodněna příčným a podélným sklonem. Úpravy vozovky se dotknou stávajícího silničního propusku vedeného pod komunikací. V rámci úprav bude nutné tento propustek zrekonstruovat včetně vtokového objektu a výtokového čela. Dále vzhledem k nutné přeložce vjezdu k nemovitosti č.p. 802, pod tímto vjezdem bude zbudován nový propustek s kolmými čely.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením s polovičními závorami. 4x výstražník s polovičními závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a dojde k záměně značky A30 za A29. Zbylé svislé dopravní značení zůstane původní.

SO 10-17-10 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,839 (P8261)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 23,839 (P8261) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí zpevněnou účelovou komunikaci vedenou od silnice III/0496 v intravilánu Vizovic – lokalita Razov. Železniční přejezd obsluhu přilehlých obytných domů ležící na levé straně kolejí. Přejezd se nachází ve směrovém „esíčku“ účelové komunikace. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena v přímě a částečně ve směrovém oblouku ($R=20$ m). Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 5,00 m, ve směrovém oblouku dochází k rozšíření.

Vzhledem k navrženému převýšení koleje $D=40$ mm a výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Po levé straně trati niveleta komunikace klesá, voda je odváděna příčným a podélným sklonem komunikace. Na pravé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která budou zaústěna do blízké kanalizace/terénu.

Přípravná dokumentace

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závory. 2 x výstražník a 4 x poloviční závory. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

SO 11-17-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 24,404 (P8262)

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 24,404 (P8262) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí zpevněnou účelovou komunikaci sloužící jako vjezd do výrobního areálu Rudolf Jelínek ve Vizovicích. Komunikace je v ulici Nádražní. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Nově je železniční přejezd navržen jako dvoukolejný. Z důvodu nutnosti zachovat ve stanici Vizovice potřebnou užitnou délku kolejí je nutné před přejezdem umístit výhybku č. 5. Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů, kdy v místě mezi kolejemi jsou navrženy nestandardní vnější žel. panely.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrovém oblouku ($R=16$ m). Šířka zpevněné části vozovky je navržena mezi obrubníky na hodnotu 8,00 m.

Vzhledem k navrženému výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Na levé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která budou zaústěna do blízké kanalizace/terénu.

Na levé straně trati dojde k úpravě připojení ostatních účelových komunikací na ul. Nádražní. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku, a proto není nutné dodržet požadavek na vzdálenost křižovatky od přejezdu (min. 12,5 m od osy koleje). Jsou navrženy stavební úpravy stávající areálové komunikace po pravé straně trati, přesněji úpravy jejího napojení na ul. Nádražní. Osová vzdálenost od osy koleje zůstává 13,0 m. Na pravé straně koleje je ve stávajícím stavu areál s parkováním dlouhých nákladních vozidel. Ve stávajícím stavu bylo běžné, že kamion aby najel do areálu nejdříve najel do přejezdu a pak couval do vjezdu. Pro umožnění přímého vjezdu do areálu je nutné přebudovat stávající vjezd.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závory - 4x výstražník s polovičními závory. Svislé dopravní značení A 32a je součástí nového zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady. Přejezd bude doplněn o svislou dopravní značku P2 + E2b, která vyznačí vedení hlavní komunikace přes přejezd. Na účelovou komunikaci vlevo bude nově osazena P4 dej přednost v jízdě.

Mosty, propusty, zdi**SO 01-19-01 ŽST Otrokovice, železniční most (podchod) v km 155,726**

Stávající stav:

Objekt je most o jednom otvoru, který slouží pro mimoúrovňové převedení pěší trasy pod dvoukolejnou elektrizovanou trať Břeclav - Přerov. Nosnou konstrukci mostního objektu tvoří železobetonové desky, uložené na spodní stavbě tvořené otevřeným železobetonovým rámem tvaru „U“. Ukončení mostu vstupními objekty se šikmými rampami a schodištěm, které jsou dilatačně odděleny od vlastní nosné konstrukce. Nosná konstrukce pod kolejí je uložena šikmo pod úhlem $71,12^\circ$. Světlá šířka otvoru kolmá je 4,0 m, světlá výška 2,6 m, délka opěr 17,82 m. Rok výstavby mostu 1979.

Přes objekt jsou vedeny traťové koleje č.1 a 2 a výtažná kolej ŽST Otrokovice.

Nový stav:

V rámci stavby je navrženo rozšíření kolejiště ŽST Otrokovice o dvě vjezdové koleje č.3a a 5a, které budou vedeny přes objekt podchodu vpravo stávající koleje č.2. Pro tyto koleje bude

Přípravná dokumentace

provedeno rozšíření podchodu, kdy stávající vstupní objekt, tvořený zastřešenou šikmou rampou se odbourá a pod novými kolejemi se provede rozšíření podchodu jednokomorovým uzavřeným železobetonovým rámem délky 10,4 m se shodným profilem otvoru jako stávající část podchodu. Na tuto novou nosnou konstrukci bude navazovat nový samostatný dilatační celek výstupního objektu z podchodu v provedení, odpovídajícím současným požadavkům na pohyb osob s omezenou pohyblivostí. Objekt bude tvoří schodiště, které je situováno do hlavního směru a šikmá, půdorysně lomená rampa, situovaná podél nové koleje č.5a. Zastřešení objektu a elektroinstalace jsou řešeny samostatnými stavebními objekty.

SO 01-19-02 ŽST Otrokovice, železniční most v km 155,509

Mostní objekt se nachází v intravilánu katastrálního území Otrokovice, v železniční stanici Otrokovice v místě křížení železniční tratě s vodním tokem Dřevnice.

Stávající stav:

Mostní konstrukce je o 2 polích s délkou přemostění 31,96 m. Světlost mostních otvorů je 15,1 m (šikmá) a 14,2 m (kolmá). V otvoru pole č. 1 je vedena cyklostezka a vodní tok Dřevnice, v otvoru pole č.2 je veden vodní tok a chodník pro pěší. Celková délka mostu je 48,67m. Nosnou konstrukci z roku 1999 tvoří betonové desky se zabetonovanými nosníky, prostě uložené. Délka nosných konstrukcí je 16,93 m, rozpětí 16,10 m. Konstrukční výška nosné konstrukce uprostřed rozpětí pole je 800mm. Spodní stavba je tvořena betonovými opěrami na mikropilotách. Opěra O1 je šířky 2,13 m, opěra O2 š. 2,24 m a pilíř š. 1,68 m. Hloubka založení je různá. Křídla jsou rovnoběžná různé délky.

Nosná konstrukce i spodní stavba bez závad, lokálně dochází k průsakům v místě dilatačních spár.

Klasifikace dle správce objektu je K1/S1.

Nový stav:

Most bude rozšířen o 2 koleje, tedy o 11,0m. Bude vybudována nová spodní stavba navazující na stávající a nová nosná konstrukce. Založení spodní stavby bude hlubinné. Budou provedeny úpravy pod novým mostem.

SO 01-19-03 ŽST Otrokovice, železniční most (podchod) v km 154,986

Stávající podchod v žst. Otrokovice zajišťuje přístup od výpravní budovy na ostrovní nástupiště č. 4 pomocí schodišť. Podchod byl prodloužen pod kolejištěm do prostoru za železniční tratí. Pro zajištění přístupu osob se sníženou pohyblivostí jsou mimo výstupní schodiště navrženy výtahy. Nosnou konstrukci podchodu tvoří železobetonový rám světlé šířky 4,0m, výšky 2,60m.

Z důvodu zřizování nového ostrovního nástupiště v místě koleje č. 3 a přístupu na něj je navrženo vybourání podchodu od dilatační spáry pod mezi kolejí č. 1 a 2. Přístup na ostrovní nástupiště bude řešen pomocí dvou schodišťových ramen a výtahu umístěného doprostřed podchodu. Dále bude zřízen přístup na nově zřizované ostrovní nástupiště mezi novými kolejemi č. 5 a č. 9 jedním schodištěm a výtahem. K výpravní budově bude zřízeno nové schodiště a nový výtah.

SO 01-19-04 ŽST Otrokovice, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 155,900

Předmětem stavebního objektu SO 01-19-04 je zřízení ochrany proti nebezpečnému dotyku na stávajícím silničním nadjezdu v km 155,900 železniční trati. Nadjezd převádí místní komunikaci (ulice Nadjezdová) přes traťové koleje a výtaznou kolej před vjezdem do železniční stanice Otrokovice. Komunikace je dvoupruhová, směrově nerozdělená, ev. číslo mostu M-1. Most je ve správě Městského úřadu Otrokovice. V rámci stavby bude pod mostem provedeno rozšíření kolejiště o vjezdové koleje č. 3 a 5, situované vpravo (směr Přerov) stávající traťové koleje č.1. Nad novými kolejemi je nutno provést nové zábrany proti nebezpečnému dotyku. Protože stávající protidotykové zábrany na mostě nevyhovují svým provedením současným novým požadavkům budou proto v rámci stavby rozedrány a nové zábrany se provedou v celém rozsahu kolejí pod mostem. Ochrana proti

Přípravná dokumentace

nebezpečnému dotyku je navržena formou svislých protidotykových zábran, připevněných k zábradlí mostu. Výplň zábran bude provedena z čírého polykarbonátu.

SO 02-19-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 1,850

Předmětem stavebního objektu SO 02-19-01 je zřízení ochrany proti nebezpečnému dotyku na stávajícím dálničním nadjezdu v km 1,85. Nadjezd převádí dálnici D55 a nájezdovou rampu přes traťovou kolej, evidenční číslo mostu D55-031. Komunikace je čtyřpruhová, směrově rozdělená. Dálniční most je tvořen dvěma samostatnými mosty s volným zrcadlem šířky cca 300 mm, nájezdová rampa je vedena po samostatném mostním objektu. Mosty je ve správě ŘSD ČR. V rámci stavby bude provedeno zdvoukolejnění a elektrizace dotčeného úseku trati. Ochrana proti nebezpečnému dotyku je zde navržena formou svislých protidotykových zábran, připevněných k zábradelnímu svodidlům mostu. Výplň zábran bude provedena z čírého polykarbonátu.

SO 02-19-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 2,121

Stávající stav:

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes vodoteč z kanalizačního sběrače v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na propustku je v přímé. Niveleta koleje klesá 0,54 ‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích PB2. Úhel křížení je 90°. Traťová rychlost je 60 kmh⁻¹.

Nosnou konstrukci z roku 2006 tvoří prefabrikované rámové dílce o světlosti 1600x1800 mm. Výška přesypávky je cca 1600 mm. Vzdálenost osy koleje k zábradlí je minimálně 4285 mm (vpravo trati), resp. 4450 mm (vlevo trati).

Volná výška pod mostem je min. 1,60 m. Základová spára opěr je situována na skalním podloží (dle archivní dokumentace). Hloubka založení, ani kvalita spodní stavby nebyla zjišťována.

Propustek nevykazuje žádné závady.

Klasifikace dle správce objektu je K1.

Nový stav:

Vzhledem ke zdvihu nivelety koleje a zdvoukolejnění trati bude propustek rozšířen o 5 rámových prefabrikátů DZR světlosti 1600x1800 mm o délkách 1500 mm.

Nosnou konstrukci tvoří stávající ŽB rámové prefabrikáty typu DZR o světlosti 1600x1800mm o délkách 1500 mm. Stávající nosná konstrukce o délce 8,95 m bude rozšířena o 4 rámové prefabrikáty vlevo a o 1 vpravo na šířku mostního objektu 16,45 m. V prefabrikátech je provedena vrstva spádového betonu (230-165 mm) a světlost je tak snížena na 1,6 m.

Bude provedena nová izolace asfaltovými pásy s tvrdou ochrannou vrstvou v horní části rámu a s měkkou ochranou ve zbývajících částech. Nová izolace bude provedena i na původní části propustku.

ZKPP s ohledem na výšku nadnásypu není realizována.

Spodní stavba pod propustkem bude zachována. Dojde k ubourání šikmých křídel a rovnoběžných čel propustku.

Budou provedeny nové základy tl.300mm z betonu C25/30 pod novými ŽB rovnoběžnými čely včetně říms z betonu C30/37. Na římsách bude provedeno zábradlí z válcovaných úhelníků výšky 1100mm.

Bude provedeno nové odvodnění drenážní trubkou DN150.

Na vtoku a výtoku bude provedeno nové odláždění lomovým kamenem do betonu.

SO 02-19-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 2,160

Stávající stav:

Mostní objekt o jednom otvoru převádí 1 kolej přes meliorační kanál v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na mostním objektu je v přímé. Niveleta koleje klesá 1,09‰ ve

Přípravná dokumentace

směru staničení. Svršek na mostním objektu je tvaru R65 na betonových pražcích PB2. Úhel křížení je 63°. Traťová rychlost je 60 kmh⁻¹.

Most z roku 2004 převádí jednu kolej přes meliorační kanál. Most převádí jednokolejnou trať přes meliorační kanál. Nosnou konstrukci tvoří prostá železobetonová deska. Rozpětí je 6,5 m, tloušťka desky 725 mm uprostřed rozpětí. Šířka desky je 5800 mm. Šířka mezi zábradlím je 5600 mm. Nosná konstrukce je uložena na ozubech na spodní stavbu, osazených ve žlábcích v úložných prazích. Opěry založeny na šterkopískovém polštáři.

Na dolních hranách nosné konstrukce je slabé poškození - vlevo 1x do hloubky 20 mm, vpravo 3x do hloubky 20 mm. Odvodňovače na otrokovické i vizovické opěře lícují se zdívkou, voda z odvodňovačů stéká po zdivu. Spárování odláždění opěr se začíná vydrolovat. V mostním otvoru, na vtoku a výtoku naplavenina do výšky cca 100 mm. Na vtoku rostou keře, stromy.

Klasifikace dle správce objektu je K1, S1.

Zatížitelnost nosné konstrukce **Zuic = 1,45**.

Nový stav:

Z důvodu zdvoukolejnění stávající jednokolejné trati dojde k vybourání římsy vlevo stávající konstrukce (včetně odpovídající části úložných prahů) a k rozšíření mostního objektu pod koleji č.2. Nová nosná konstrukce bude shodná se stávající – ŽB deska uložena přes ozub na nových úložných prazích. Tloušťka ŽB desky je navržena 600 mm (+ 60 mm izolace s tvrdou ochrannou na rubové straně desky). Horní povrch desky má podélný střešovitý sklon 2,00%. Beton ŽB částí bude C30/37.

Z úložných prahů budou vytažena železobetonová rovnoběžná křídla. Délka křídel je navržena 3,6 m. Tloušťka křídel bude 630 mm.

Stávající římsa vpravo u koleje č.1 bude nadbetonována 0,4 m z důvodu zvýšení TK koleje. Celková délka nadbetonované římsy bude 14,39 m.

Z ŽB desky i rovnoběžných křídel vlevo jsou vytaženy na úroveň uzavřeného šterkového lože železobetonové římsy šířky 450 mm. Na římsy bude osazeno úhelníkové zábradlí s jedním madlem a dvěma příčlemi výšky 1100 mm nad pochozí plochou římsy. Celková délka římsy vlevo bude 14,3 m.

Odvodnění rubu nosné konstrukce je navrženo prostřednictvím zakřivené ŽB desky. Na rubové straně úložných prahů bude vytvořen nový odvodňovací systém. Tento systém spočívá v osazení perforovaná HDPE trubka ø200 mm do rubové části úložného prahu, která bude obsypána drenážím šterkem. Tato trubka bude uložena příčně ke koleji ve sklonu 4% k podélnému vyvedení drenáže skrz nový úložný práh, kde bude vyústěna. Pod odvodněním rubu bude proveden zásyp nepropustnou zeminou hutněnou po vrstvách.

Veškeré rubové části železobetonových částí budou opatřeny izolací proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou (rubová část ŽB desky), resp. s měkkou ochrannou vrstvou (ostatní plochy).

SO 02-19-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 3,382

Stávající stav:

Most o jednom otvoru převádí 1 kolej přes trvalý vodní tok – Hleděnovský potok u zastávky Zlín-Malenovice. Nosná konstrukce je z roku 2012. Tvořena je monolitickou železobetonovou deskou založenou na opěrách tl. 1,2 m a velkopřůměrových pilotách (1200mm). Křídla jsou řešena jako kombinace zavěšených a dilatovaných křídel. Délka přemostění 6,0m, rozpětí 6,82 m. Délka mostu 15,14m. Výška mostu nad terénem min. 1,65m. Statické schéma – rozpěrákový rám.

Trať na mostním objektu je v oblouku R=630 m. Niveleta koleje klesá -0,232 ‰ ve směru staničení. Svršek na mostním objektu je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 82°. Traťová rychlost na objektu je 60 kmh⁻¹.

Nový stav:

Na základě stavu nosné konstrukce a zdvoukolejnění trati je navrženo provedení těchto prací:

Přípravná dokumentace

- odbourání částí stávající konstrukce vlevo (římsa)
- výstavba nových ŽB opěr pod kolejí č. 2 uložených na velkopřůměrových pilotách průměru 1200mm
- výstavba nové nosné konstrukce – železobetonové desky uložené na ozub
- provedení izolace nové nosné konstrukce
- zřízení odvodnění rubu konstrukce
- osazení nového zábradlí

Trať je dvoukolejná v oblouku $R=744$ m pro kol. č. 1 a $R=740$ m pro kol. č. 2. Niveleta koleje klesá -0,103‰. Návrhová rychlost pro klasické soupravy je na mostním objektu $V = 100\text{km/h}$.

SO 02-19-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 3,633

Stávající stav:

Mostní objekt o jednom otvoru převádí 1 kolej přes odvodňovací příkop v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na mostním objektu je v přímé. Niveleta koleje klesá 0,40‰ ve směru staničení. Svršek na mostním objektu je tvaru R65 na betonových pražcích PB2. Úhel křížení je 90° . Traťová rychlost je 60 kmh^{-1} .

Propustek z roku 1950 převádí jednu kolej přes odvodňovací příkop. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi v tl. 190mm, která je z rubové strany

překryta izolací. Opěry jsou z betonového zdiva tl. 1,2m. Volná výška na vtoku je 1,205m, na výtoku 1,103m. Vizuálně je zdivo opěr, čelního zdiva a říms popraskané, vyskytují se zde četné trhliny.

Klasifikace dle správce objektu je 2.

Zatížitelnost nosné konstrukce $Z_{uic} = 0,98$.

Nový stav:

Nová nosná konstrukce je navržena z železobetonových patkových trub pevnostní řady C50/60, sklonu 0,7‰, pro prostředí XF4, DN 1200, spojených těsněným spojem, tj. pryžovým profilem osazeným v hrdle trouby. Na obou stranách je trouba ukončená svislými čely.

Na celý propustek je použito 10 kusů typových prefabrikátů. Trouby budou loženy na podkladní vyrovnávací betonovou vrstvu tl. 250 mm.

Vtok i výtok propustku je navržen prostřednictvím masivního ŽB rovnoběžného křídla, které má délku 6,0 m. Výška křídla je konstantní 2,35 m, tloušťka 0,8 m. Základ má rozměr 6,0x1,0 m. Římsa na křídle má rozměr 500x300 mm. Její horní povrch je v podélném směru navržen ve vodorovné na úrovni 201,052 m n.m. V příčném směru má římsa sklon 4‰ za rub zdi. Okolí vtoku i výtoku včetně svahových kuželů je odlážděno lomovým kamenem.

Křídla včetně říms jsou navržena z betonu C 30/37 (90d) – XC4, XF3 (CZ, F.2) – Cl 0,40 – Dmax32 - S3 dle ČSN EN 206-1/Z3. Max. průsak vody bude při zkoušce dle ČSN EN 12 390-8 bude 20 mm. Betonářská výztuž se zaručenou svařitelností B500B.

SO 02-19-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,285

Stávající stav:

Propustek převádí čtyři koleje přes občasnou vodoteč – srážková voda. Propustek se nachází v obvodu odbočky Zlín - Malenovice, 2 hlavní koleje a 2 vlečkové koleje jsou v přímé. Niveleta stoupá 2,86 ‰. Traťová rychlost na propustku je 60 km/h.

Trubní propustek světlosti DN 500 mm. Propustek je vlevo trati ukončen rovnoběžným křídlem a vpravo trati šachtou, do které přitéká směrem od Otrokovíc trouba DN 800 směrem od Zlína trouba DN 600. Čelní zdivo a římsa betonová. Vizuálně je čelního zdivo a římsy popraskané, vyskytují se zde četné trhliny. Propustek je z 90% zanesen náplavami.

Nový stav:

Přípravná dokumentace

Nosná konstrukce zůstane zachována, provede se pouze její sanace. Povrch čelního zdiva na výtoku bude očištěn tlakovou vodou, trhlínky budou ručně pročištěny, osekány a vyplněny sanační maltou. Průčelí a římsa se plošně ošetří sanační maltou a sjednocovacím nátěrem. Z propustku se odtěží náplavy v celé jeho délce. Traťová rychlost pro klasické soupravy je 100km/h. Niveleta stoupá 2,256‰.

SO 02-19-07 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,492

Stávající stav:

Propustek převádí čtyři koleje přes občasnou vodoteč – srážková voda. Propustek se nachází v obvodu odbočky Zlín - Malenovice, 2 hlavní koleje a 2 vlečkové koleje jsou v přímé. Niveleta stoupá 2,47 ‰. Traťová rychlost na propustku je 60 km/h.

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. Na vtokové straně je propustek propojen se silničním a zasypán. Tloušťka desky je 190mm, která je z rubové strany překryta izolací. Tloušťka šterkového lože je pod kolejí č.1 0,64m, pod kolejí č.2 0,482m. Opěry jsou z betonového zdiva tloušťky dle archivní dokumentace 0,90m. Vizuálně je zdivo v dobrém stavu, pouze v místě uložení místy prosakuje voda. Na výtokové straně (vlevo trati) je propustek ukončen rovnoběžnými kamennými křídly.

Nový stav:

Stávající nosná konstrukce – železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi bude v rámci sanace ponechána, provede se nová izolace pod kol.č.1 a č. 2. V rámci sanace nosné konstrukce bude provedeno očištění její spodní hrany tlakovou vodou, případné vydrolené části betonového zdiva budou zasanovány sanačními maltami.

Rekonstruované budou pouze koleje č. 1 a 2. Koleje jsou v oblouku o poloměru $R=1104\text{m}$, $p=65\text{mm}$ (kolej č. 1), resp. $R=1100\text{m}$, $p=65\text{mm}$ (kolej č. 2). Traťová rychlost je 100km/h.

SO 02-19-08 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,688

Stávající stav:

Jedná se o trubní propustek převádějící srážkovou vodu z jedné strany železniční trati na druhou. Je z roku 2006, kdy byla provedena přeložka trati v souvislosti s rozšířením silnice I/49. Konstrukce propustku je tvořena z patkových železobetonových trub DN 800 s rovnoběžnými křídly se zábradlím. Šířka propustku je 7,3m. Výška přesypávky včetně kolejového lože je cca 2,0m. Jsou do něj zaústěny drážní příkopy. Propustek je celkově v dobrém stavu.

Návrh úprav:

V novém stavu dochází k posunu stávající koleje vlevo o cca 1,1m a přidání druhé koleje vlevo. Navrhuje se odbourání stávajícího křídla vlevo a prodloužení propustku stejnými dimenzemi (ŽB trouby DN 800). Délka prodloužení bude 5,0 m. Nové ukončení vlevo bude z prostorových důvodů rovnoběžnou čelní zídkou (stejně jako stávající).

SO 02-19-09 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 5,140

Stávající stav:

Most o jednom otvoru převádí 1 traťovou kolej přes stálou vodoteč – potok Baláš (ID 10192976) v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na mostě je v oblouku $R=400\text{m}$, $D=35\text{mm}$. Niveleta koleje stoupá 1,72‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 75° . Traťová rychlost je 60kmh^{-1} .

Nosnou konstrukci z roku 2006 tvoří ŽB prefabrikované rámové dílce o světlosti $4050 \times 2800\text{mm}$ o délkách 1500mm. Výška kolejového lože pod pražcem je 400mm. Vzdálenost osy koleje k ose zábradlí je 4830mm (vlevo trati), resp. 4880mm (vpravo trati).

Přípravná dokumentace

Volná výška pod mostem je min. 2,49m. Základová spára opěr je ve štěrčích s příměsí jemnozrnné zeminy (dle archivní dokumentace). Hloubka založení, ani kvalita spodní stavby nebyla zjišťována.

Most nevykazuje žádné závady.

Klasifikace dle správce objektu je K1, S1.

Nový stav:

Vzhledem ke zdvoukolejnění trati bude propustek rozšířen o 2 rámové prefabrikáty DZR světlosti 4050x2800mm o délkách 1500mm.

Nosná konstrukce mostu bude zachována. Dojde k ubourání římsy vlevo. Nosnou konstrukci tvoří stávající ŽB rámové prefabrikáty typu DZR o světlosti 4050x2800mm o délkách 1500mm. Koryto je odlážděno lomovým kamenem do betonu v příčném sklonu 4,5%. Stávající nosná konstrukce o délce 12,255m (včetně říms) bude rozšířena o 2 rámové prefabrikáty vlevo na šířku mostního objektu 15,2m (včetně říms). Světlá výška pod mostem zůstane zachována na 2,49m.

Bude provedena nová izolace asfaltovými pásy s tvrdou ochrannou vrstvou v horní části rámu a s měkkou ochranou ve zbývajících částech. Nová izolace bude provedena i na původní části mostu.

Vlevo bude provedena nová ŽB římsa z betonu C30/37 s novým zábradlím městského typu.

Spodní stavba mostu bude zachována. Budou provedeny nové základy z betonu C25/30 pod novými rámovými prefabrikáty. Navazující zárubní zdi koryta budou ubourány v rozsahu nutném pro rozšíření mostu.

Bude provedeno nové odvodnění rubu opěr drenážní trubkou DN200.

ZKPP s ohledem na výšku nadnásypu je realizována. Před a za mostem je vytvořen výkop pro ZKPP. Délka ZKPP je uvažována dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek (2008) v délce 7,0 + 5,0 m výběh.

Na výtoku bude provedeno předláždění lomovým kamenem do betonu v rozsahu nutném pro stavbu.

SO 02-19-10 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 5,595

Stávající stav:

Propustek převádí tři koleje přes odvodňovací příkop. Propustek se nachází v obvodu odbočky Zlín - Malenovice, koleje jsou ve směrovém oblouku. Niveleta stoupá 5,97 ‰. Traťová rychlost na propustku je 60 km/h.

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 u koleje č. 2 je 659 mm. Tloušťka štěrkového lože je 260 mm. Tloušťka desky nebyla průzkumem ověřena. Dle obdobných konstrukcí se předpokládá 190 mm.

Opěry jsou betonové, předpokládané tloušťky 600 mm. Světlost otvoru je 600 mm. Ukončení vpravo i vlevo je pomocí rovnoběžných křídel s římsami šířky 450 mm vpravo a 500 mm vlevo.

Nový stav:

Nosná konstrukce zůstane zachována, provede se pouze její sanace. V prvním kroku dojde k pročištění dna po celé délce propustku. Dále bude provedeno otryskání vnějších částí a čel (vtoku a výtoku) tlakovou vodou.

Propustek se nachází v obvodu odbočky, upravované koleje č. 1 a 2 jsou v přechodnici směrového oblouku o $r_1 = 700$ m, $p_1 = 69$ mm, $r_2 = 704$ m, $p_2 = 69$ mm. Traťová rychlost je 100 km/h.

SO 04-19-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 5,951

Klenbový propustek světlosti 2000mm převádí jednu kolej přes občasnou vodoteč. Šířka propustku je 9,05m. Opěry jsou betonové, nosná konstrukce je tvořena betonovou klenbou tl. 490mm. Opěry mají tloušťku 1050mm.

Přípravná dokumentace

S ohledem na zdvoukolejnění traťového úseku a značnému posunu stávající koleje je navržena rekonstrukce propustku. Stávající nosná konstrukce – betonová klenba bude odstraněna a nahrazena

novou rámovou konstrukcí světlé šířky 2,0m, světlé výšky 1,5m. Na propustku je navrženo otevřené kolejové lože, ukončení na vtoku řešeno zkoseným prefabrikátem s ŽB římsou bez zábradlí. Na vtoku je propustek navázán přes šachtu na propustek silniční.

SO 04-19-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční 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 8,52m. Opěry jsou betonové, nosná konstrukce je tvořena deskou se zabetonovanými kolejnicemi.

S ohledem na zdvoukolejnění traťového úseku a značnému posunu stávající koleje je navržena rekonstrukce propustku. Stávající nosná konstrukce bude odstraněna a nahrazena novou rámovou konstrukcí světlé šířky 2,0m, světlé výšky 1,0m. Na propustku je navrženo otevřené kolejové lože, vtok i výtok bude odlážděn a ukončen šikmými prefabrikáty s ŽB římsami bez zábradlí.

SO 04-19-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,685

Stávající stav:

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes stálou vodoteč (ID10186638) v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed. Trať na propustku je v oblouku $R=1050\text{m}$; $D=22\text{mm}$. Niveleta koleje klesá 1,420‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 90°. Traťová rychlost je 60kmh^{-1} .

Šířka propustku pod kolejí je 10,29m. Propustek se skládá ze tří částí – původní kamenné klenby a opěr šířky 5760 mm z roku 1899, betonové klenby a opěr z třicátých let šířky 3610 mm a dobetonovaného čela šířky 750 mm z roku 2002.

Nosná konstrukce je tvořena betonovou a kamennou klenbou neznámé kvality a tloušťky (k mostnímu objektu není stávající dokumentace). Vpravo je propustek přímo napojen na silniční propustek opatřený šachtou. V prostoru silničního propustku je provedeno zaústění odvodnění příkopů mezi silničním a železničním tělesem pomocí betonových trub $\varnothing 300\text{ mm}$. Vlevo je propustek napojen na koryto pokračující souběžně s železniční tratí.

Volná výška je 1,622m. Kolmá světlost je 1,60m. Tloušťka kolejového lože je 1527mm u koleje č.1.

Zábradlí je tvořeno ocelovými válcovanými profily s jedním madlem a dvěma příčlemi kotvené do říms. Minimální vzdálenost osy koleje k zábradlí je vlevo trati 2689mm, vpravo trati zábradlí není. Výška zábradlí je 1100mm.

Betonovou i kamennou klenbou prosakuje pojivo. Pracovními spárami prosakuje pojivo. Vlevo čelo znečištěno graffiti. Římsa vlevo vlasečnicovitě popraskaná.

Hodnocení stavebního stavu konstrukce dle správce mostního objektu je K2.

Zatížitelnost stávající nosné konstrukce $z_{UIC}=2,27$. Zatížitelnost základové spáry $z_{UIC}=0,45$.

S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace, vychází skryté rozměry z obdobných konstrukcí.

Nový stav:

Nosná konstrukce bude tvořena prefabrikovanými ŽB rámy 1600x1700mm, tloušťka stěny 200mm. Délka prefabrikátu bude 2000mm (6ks) a prefabrikáty délky 1000mm (1ks). Propustek bude na vtoku i na výtoku zakončen prefabrikáty se šikmými čely (2ks). Bude provedena římsa šířky 525mm, na které bude osazeno zábradlí výšky 1100mm.

Na vtoku i výtoku bude provedena gabunová zídka délky 1700mm z důvodu zajištění svahu nad propustkem.

Přípravná dokumentace

Nosná konstrukce u silničního propustku bude tvořena prefabrikovanými ŽB rámy 1600x1400mm, tloušťka stěny 200mm. Délka prefabrikátu bude 2000mm (1ks). Propustek bude na výtoku zakončen prefabrikátem se šikmým čelem (1ks). Bude provedena římsa šířky 525mm bez zábradlí.

Na výtoku bude provedena gabunová zídka délky 1700mm z důvodu zajištění svahu nad propustkem.

Propustek tvarově navazuje na propustek pod komunikací.

Bude provedena izolace asfaltovým nátěrem.

Spodní stavbu bude tvořit ŽB plošný základ min. tloušťky 250mm na podkladním betonu tl.100mm. ZKPP s ohledem na výšku nadnásypu není realizována.

Je provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu v místě vtoku (mezi silničním propustkem a novým propustkem) na výtoku a také v šířce 1000mm okolo říms.

SO 04-19-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,903

Stávající stav:

Propustek o jednom otvoru slouží k převedení srážkové vody. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi Xa z roku 1950 o rozpětí 1,3 m a tloušťce 190 mm. Deska je z rubové strany překryta izolací. Volná výška je na vtoku 0,3 m, na výtokové straně je 1,19 m, kolmá světlost je 1,0 m. Tloušťka šterkového lože je 610 mm. Tloušťka opěr je podle archivní dokumentace 1,0 m. Na propustku chybí zábradlí, římsy jsou porostlé mechem, svahy na výtokové straně jsou podmáčené a sypou se. Zatížitelnost nosné konstrukce je nevyhovující.

Nový stav:

Propustek bude nahrazen novou konstrukcí, a to železobetonovými troubami světlosti 1,0 m. Pro zpomalení proudění vody bude vpravo trati na vtokové straně zřízena železobetonová šachta. Trouby budou osazeny na základový beton tloušťky 200 mm. Bude provedeno odláždění lomovým kamenem do betonu v místě vtoku do šachty (mezi silničním propustkem a novým železničním propustkem) a na výtoku v šířce min. 1000 mm.

SO 04-19-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 7,262

Stávající stav

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes kanalizaci v mezistaničním úseku Zlín–Malenovice – Zlín střed. Trať na propustku je v oblouku $R=1400\text{m}$; $D=0\text{mm}$. Niveleta koleje stoupá 2,69‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových právcích SB8. Úhel křížení je 72°. Traťová rychlost je 60kmh-1.

Nosnou konstrukci z roku 1968 tvoří železobetonové osmihranné trouby DN1000, které jsou přesypány cca 1,2m. Trouby jsou kladeny na betonový základ tl. 300mm. Propustek je dle archivní dokumentace na vtoku i výtoku zaústěn do čtvercových kanalizačních šachet o půdorysných rozměrech 900x900mm. Na kanalizační šachty navazuje kanalizace o světlosti 800mm. Stav objektu nelze posoudit.

Klasifikace dle správce objektu je 99.

Zatížitelnost stávající nosné konstrukce z_{UIC} nebyla stanovena.

Nový stav

Z důvodu zdvojkolejnění trati a nevyhovujícího šířkového uspořádání je navržena komplexní přestavba objektu. Stávající nosná konstrukce bude odbourána v plném rozsahu včetně stávajících šachet na vtoku a výtoku.

Nová nosná konstrukce je navržena z železobetonových patních trub DN1000. Na vtokové i výtokové straně je propustek ukončen konstrukcí šachty. Na šachty je napojena městská kanalizace o vnitřním průměru 0,8m. Trouby budou osazeny na ŽB základ tloušťky 200mm.

SO 04-19-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 8,015**Stávající stav**

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes Slanický potok v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed. Trať na propustku je v přechodnici $R=1100\text{m}$; $D=0\text{mm}$. Niveleta koleje klesá 0,930‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 74° . Traťová rychlost je 60kmh^{-1} .

Nosná konstrukce z roku 1939 je tvořena betonovou klenbou. Klenba je vetknuta do opěr. Tloušťka klenby je 600mm. Volná výška je 0,951. Kolmá světlost je 1,52m. Tloušťka kolejového lože je 1024mm u koleje č. 1. Římsy jsou betonové šířky 500mm, přesazené 500mm. Zábradlí je tvořeno ocelovými válcovanými profily s jedním madlem a dvěma příčlemi kotvené do říms. Minimální vzdálenost osy koleje k zábradlí je vlevo trati 2209mm, vpravo trati 6201mm. Výška zábradlí je 1100mm.

Spodní stavba je tvořena betonovými masivními opěrami. Opěry mají tloušťku 1015mm. Založení opěr je plošné pomocí základového pasu tloušťky 500mm a šířky 1165mm. Délka opěr je 8,75m.

Křídla jsou betonová rovnoběžná.

Zábradlí rezivé. Římsy popraskané vlasečnicovitě a čela popraskaná se silným průsakem pojiva. Pracovními spárami v levé části klenby prosakuje pojivo. Opěry vlasečnicovitě popraskané se slabým průsakem pojiva. Odláždění přesypané a porůstá vegetací.

Klenba je ve vrcholu prasklá.

Zatížitelnost stávající nosné konstrukce $z_{\text{UIC}}=7,86$. Zatížitelnost základové spáry $z_{\text{UIC}}=0,67$.

Hodnocení stavebního stavu konstrukce dle správce mostního objektu je K2.

Nový stav

Nosná konstrukce bude provedena jako ŽB monolitický rám. Vodorovná deska ŽB polorámu má střešovitý sklon 2,0‰ od osy mostu k oběma opěrám. Tloušťka desky je 500mm v ose a 450mm u obou opěr. Volná výška je 2,400m. Kolmá světlost je 4,200m. Tloušťka kolejového lože je min. 590mm.

Římsy jsou železobetonové monolitické vykonzolované šířky 450mm, přesazené o 100mm na obou stranách nosné konstrukce. Horní povrch říms bude v podélném sklonu proveden s ohledem na malou délku říms vodorovně. V příčném směru bude římsa vyspádovaná 4‰ směrem ke koleji. Do říms bude kotveno nové zábradlí. Nové zábradlí bude výšky 1100mm a bude mít jedno madlo a dvě příčle. Minimální vzdálenost osy koleje od zábradlí vlevo je 2771mm, vpravo 2649mm. Tyto hodnoty vyhovují VMP 2,5 s dostatečnou rezervou.

Přechod s uzavřeného na otevřené kolejové lože bude proveden pomocí šterkových ramp se sklonem 12%. Rampa začne vždy 1000 mm za koncem římsy.

Stěny ŽB rámu budou tloušťky 500mm. Spodní deska bude tloušťky 500mm.

Založení mostního objektu je navrženo pomocí základové desky tloušťky 500mm

Nová ŽB křídla budou rovnoběžná monoliticky spojená se spodní stavbou. Tloušťka křídel je shodná s tloušťkou stěn ŽB polorámu 500mm. Na horním povrchu křídel jsou provedeny římsy šířky 450mm přesazené o 100mm. V příčném směru bude římsa vyspádovaná 4‰ směrem ke koleji. Do říms bude kotveno nové zábradlí. Nové zábradlí bude výšky 1100mm a bude mít jedno madlo a dvě příčle.

Odvedení vody z NK bude provedeno pomocí podélného sklonu nosné konstrukce za obě opěry. Za rubem obou opěr bude provedeno odvodnění pomocí poloperforované drenážní trubky DN200. Je navržen jednosměrný sklon 4‰.

Za opěrami bude provedena výplň s hubeného betonu, tak aby byl zajištěn kolmý přechod s konstrukce na pláš.

V přechodech z mostu do tratě se za rubem opěr provede přechodová oblast zesílením sanačních vrstev železničního spodku dle zásad předpisu SŽDC S4. ZKPP je délky 12000mm.

Přípravná dokumentace

SO 04-19-07 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční most (podchod) v km 8,700

Tubus podchodu je navržen jako ŽB rám. Tloušťka stěn bude 400 mm, tloušťka horní příčle bude 450-410 mm a dolní příčle bude 400 mm. Horní povrch horní příčle bude proveden ve střeovitěm sklonu 2,0%. Světla výška nové části podchodu je 2800 mm z důvodu umístění informačního systému. U horní příčle je navíc připočten prostor výšky 100 mm pro umístění elektroinstalace a osvětlovacích těles.

Konstrukce schodišť bude provedena jako polorám, tloušťka stěn a spodní příčle bude 300 mm. Schodiště vlevo bude provedeno jako dvouramenné s mezipodestou, schodiště vpravo jako jednoramenné s mezipodestou. V každém schodišti bude 13+13 stupňů. Šířka stupně 320 mm a výška 160 mm.

Nové výtahové šachty budou umístěna vždy naproti schodišti. Konstrukce výtahové šachty bude mít tloušťku stěn 300 mm a vnitřní rozměr 1600x2600 mm. Před výtahovou šachtou bude umístěna jímka pro případné čerpání vody.

Veškeré nové ŽB části podchodu budou provedeny z betonu C30/37.

Konstrukce je rozdělena dilatačními spárami z důvodů pracovních postupů.

V místě schodišť bude umístěna dvě madla výšky 900 mm a 600 mm.

Celý podchod je protažen pod kolejemi č. 1 a 2. Vpravo navazuje na konstrukci silničního podchodu (SO 04-19-62) a vlevo je ukončen schodištěm a výtahovou šachtou.

SO 05-19-01 ŽST Zlín střed, železniční most v km 9,282

Stávající stav:

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. 3,09m a s. š.6,0m. V příčném řezu je most složen ze čtyř konstrukcí. Při pohledu ve směru staničení jsou konstrukce zleva doprava v následujícím pořadí: Ocelová nýtovaná kce s nosníky tvaru I dnes již nepojížděná kolej (výtažná) s mostnicemi, dále ocelová kce (dvojčité nosníky) převádějící hlavní kolej, ocelová kce (dvojčité nosníky) bez koleje (kusá kolej, na most již dnes nezasahuje), betonová kce přímo pojížděná převádějící vlečku areálu závodu. Celková šířka kci cca 19m. Jednotlivé kce jsou osazeny na samostatných oddílovacích betonových opěrách šířky 1,2m u úložného prahu, šířka základové spáry 2,2m. Železniční svršek je tvořen kolejnicemi S49 uložených na mostnicích.

Nový stav:

Vzhledem ke zdvoukolejnění trasy a výškovému posunu se navrhuje kompletní přestavba mostu. Přestavba zahrnuje celkové odbourání dosavadního mostu a výstavbu nového mostního objektu. Nová nosná konstrukce bude ŽB polorám.

Volná šířka polorámu je 6,4m, volná výška v ose koleje č. 1 je 3,2m. Horní příčel je tloušťky 550mm. Stěny polorámu jsou tloušťky 700mm. Polorám bude z betonu C30/37 – XC4, XF3.

Vedle polorámu bude vybudována nová konstrukce s kabelovým žlabem. Konstrukce bude navazovat na polorám. Horní příčel je tloušťky 300mm. Délka konstrukce je 2,365m. Vzájemně jsou obě konstrukce odděleny dilatační spárou.

SO 05-19-02 ŽST Zlín střed, železniční most v km 9,997

Stávající stav

Most převádí železniční trať přes energokanál (teplovody, sdělovací a silová vedení). Most má 1 otvor, na mostě je vedeno sedm kolejí, v žst. Zlín střed. Nosná konstrukce – původní desková nosná konstrukce, částečně železobetonová deska, pod kolejemi deska ze zabetonovanými nosníky I 260. Místo zábradlí je na římse vpravo i vlevo betonová stěna vysoká 2,0m. Minimální vzdálenost od osy koleje je 2500mm. Šířka objektu je cca 46 m. Volná šířka mostního otvoru je 3,0 m, volná výška 2,20 m. Stávající nosné konstrukce nevyhovují svojí zatížitelností.

Přípravná dokumentace

Nový stav

Opěry budou zachovány původní - masivní betonové, na kterých se vybetonují nové železobetonové úložné prahy z betonu C30/37 – XD1, XF2. Zlepšení základových poměrů opěr bude zajištěno zřízením mikropilot šachovnicově ve dvou řadách v každé opěře s roztečí 1,0 m, délky cca 3,2m pod základovou spáru. Ukončené budou v podložní vrstvě pískovců. Nosné konstrukce budou provedeny nově z ocelobetonových desek ZBN, uložených přímkově na kolejnici. S ohledem na stísněné výškové poměry jsou uvažovány stříkané izolace. Odvodnění rubů konstrukcí bude svedeno do odvodňovacího systému ŽST Zlín. Na mostě bude uplatněn MPP 3,0. Vnitřní rozměry mostního otvoru se rekonstrukcí nemění.

SO 05-19-03 ŽST Zlín střed, železniční most (podchod) v km 10,202**ČÁST A - ŽST ZLÍN STŘED, ŽELEZNIČNÍ MOST (PODCHOD) V KM 10,202 SŽDC**

Tubus podchodu je navržen jako ŽB rám. Tloušťka stěn bude 500 mm, tloušťka horní příčle bude 600-660 mm a dolní příčle bude 500 mm. Horní povrch horní příčle bude proveden ve střešovitém sklonu 2,0%. Světlá výška nové části podchodu je 2800 mm z důvodu umístění informačního systému. V tloušťce horní příčle je započtený prostor výšky 100 mm pro umístění elektroinstalace a osvětlovacích těles.

Konstrukce schodišť budou provedeny jako polorám, tloušťka stěn a spodní příčle bude 300mm. Schodiště budou provedena jako jednoramenná s mezipodestou. Ve schodišti bude 16+16 stupňů. Šířka stupně 320 mm a výška 156 mm u nástupiště č. 2 a 152 mm u nástupiště č. 3.

Nová výtahová šachta bude umístěna vždy naproti schodiště. Konstrukce výtahové šachty bude mít tloušťku stěn 300mm a vnitřní rozměr 1650x2610 mm. Před výtahovou šachtou bude umístěna jímka pro případné čerpání vody, ve které budou umístěna trvalá čerpadla.

Veškeré nové ŽB části podchodu budou provedeny z betonu C30/37.

Konstrukce je rozdělena dilatačními spárami z důvodů pracovních postupů.

V místě schodiště bude umístěna dvě madla výšky 900mm a 600mm.

Celý podchod navazuje na jedné straně na novou výpravní budovu a na druhé straně na nové prodloužení pod kolejemi 4,6,8. Toto prodloužení je investicí města Zlín. (viz přílohy část B tohoto stavebního objektu)

Spodní část tubusu pod hladinou spodní vody bude uložena do železobetonové vany s izolací proti tlakové vodě mezi lícem vany a rubem rámu tubusu. Železobetonová vana je uložena na podkladním betonu tl. 500 mm vyztuženém KARI sítí.

Mezi ŽB těsnící vanou a pažením bude provedena výplň z hubeného betonu.

V místě přechodu do tratě bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží v délce 13 m.

ČÁST B - ŽST ZLÍN STŘED, ŽELEZNIČNÍ MOST (PODCHOD) V KM 10,202 MĚSTO ZLÍN

Tubus podchodu je navržen jako ŽB rám. Tloušťka stěn bude 500 mm, tloušťka horní příčle bude 600-660 mm a dolní příčle bude 500 mm. Horní povrch horní příčle bude proveden ve střešovitém sklonu 2,0%. Světlá výška nové části podchodu je 2800mm z důvodu umístění informačního systému. V tloušťce horní příčle je započtený prostor výšky 100 mm pro umístění elektroinstalace a osvětlovacích těles.

Konstrukce šikmého chodníku bude provedena jako polorám, tloušťka stěn a spodní příčle bude 300mm. Sklon chodníku je 8,33% a šířka je 3,0m.

Před šikmým chodníkem bude umístěna jímka pro případné čerpání vody, ve které bude umístěno trvalé čerpadlo.

Veškeré nové ŽB části podchodu budou provedeny z betonu C30/37.

Konstrukce je rozdělena dilatačními spárami z důvodů pracovních postupů a z důvodu maximální délky dilatačního celku ŽB konstrukce.

V místě šikmého chodníku budou umístěna dvě madla výšky 900mm a 600mm.

Přípravná dokumentace

Celý podchod navazuje na jedné straně nový podchod pod kolejemi č. 2,1,0 a nástupiště. Tato část je investicí SŽDC. (viz přílohy části A tohoto stavebního objektu)

Spodní část tubusu pod hladinou spodní vody bude uložena do železobetonové vany s izolací proti tlakové vodě mezi lícem vany a rubem rámu tubusu. Železobetonová vana je uložena na podkladním betonu tl. 500 mm vyztuženém KARI sítí.

Mezi ŽB těsnící vanou a pažením bude provedena výplň z hubeného betonu.

V místě přechodu do tratě bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží v délce 13 m.

SO 05-19-04 ŽST Zlín střed, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 10,344

Předmětem stavebního objektu SO 05-19-04 je zřízení ochrany proti nebezpečnému dotyku na stávajícím silničním nadjezdu v km 10,344. Nadjezd převádí silnici III/49016 (ulice Gahurova) přes kolejíště železniční stanice Zlín. Komunikace je čtyřpruhová, směrově nerozdělená, ev. číslo mostu 49016-2. Most je ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje. V rámci stavby bude provedena elektrizace dotčeného úseku trati. Ochrana proti nebezpečnému dotyku je zde navrženo formou svislých protidotykových zábran, připevněných k zábradlí mostu. Výplň zábran bude provedena bude provedena z čírého polykarbonátu.

SO 06-19-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 11,070

Stávající stav:

Most překonává komunikaci II/490 s výškově oddělenými oboustrannými chodníky. Most má tři otvory. Je z roku 1935. Nosná konstrukce mostu je tvořena pro každý otvor samostatnou železobetonovou deskou se zabetonovanými nosníky. Most má šikmé uložení. Úhel křížení s komunikací a chodníky je 64°. Volná výška otvoru je v ose komunikace 4,205 m, v místě chodníků min. 2,59 m. Šikmá světlost je 3,279m v krajních polích, resp. 11,895m ve středním poli. Vzdálenost od osy koleje k zábradlí činí 2,2m. Na nosné konstrukci mostu je uchyceno trakční vedení trolejbusu.

Opěry jsou z betonového zdiva. V těsné blízkosti opěr jsou situovány obchody. Mezilehlé pilíře jsou dle archivní dokumentace z ocelových profilů, které byly dodatečně obetonovány. Komunikace pod objektem je ochráněna proti průsaku spodní vody železobetonovou vanou se systémem přečerpávání do řeky Dřevnice.

Most šířkově nevyhovuje na požadovaný VMP. Ocelové nosníky jsou napadeny korozí, izolace mostu je porušena, beton nosné konstrukce i spodní stavby částečně vydrolený a popraskaný. V současnosti je most komunikační bariérou mezi 2 částmi města oddělené železniční tratí. Je zde také omezená výška průjezdu vozidel.

Návrh úprav:

Je navržena kompletní přestavba mostu. Výsledné prostorové uspořádání pod mostem vzešlo z požadavků města Zlín, ŘSZK a Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice. Jedná se o třípruhovou komunikaci o šířce mezi zdmi 11,5 m (ŘSZK), vpravo směr Vizovice chodník o šířce 3 m + bezpečnostní odstup, vlevo směr Otrokovice chodník 2 m a cyklostezka 2 m + bezpečnostní odstupy (město Zlín). Celková šířka byla tedy požadována 21,0 m. U výškového řešení je požadavek na dodržení normové hodnoty, tj. 4,8 m.

Na toto prostorové uspořádání pod mostem je navržen most o 1 otvoru. Nebude tím dotčena železobetonová vana pod mostem se systémem přečerpávání. Prostor pod mostem tak bude moci být řešen kdykoli v budoucnu bez narušení provozu na železniční trati. Zdvih kolej bude cca 1,6 m.

Je navržena železobetonová konstrukce ze zabetonovaných nosníků vetknutá do krabicových opěr. Tloušťka nosné konstrukce uprostřed rozpětí bude 800 mm s náběhy k opěrám. Most je navržen jako šikmý respektující stávající i výhledové uspořádání pod mostem (šikmost 65°). Směrem k centru na něm bude umístěna prosklená protihluková stěna. Takto navržený most nebude na okolí působit nijak rušivě.

Přípravná dokumentace

SO 06-19-02 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 11,160

Stávající stav:

Most o jednom otvoru převádí 1 traťovou kolej přes stálou vodoteč – Kudlovský potok (ID 10204050) v mezistaničním úseku Zlín-Střed - Zlín-Přiluky. Trať na mostě je v oblouku $R=435\text{m}$, $D=46\text{mm}$. Niveleta koleje stoupá 6,65‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB5. Úhel křížení je 86° . Traťová rychlost je 60kmh^{-1} .

Stávající nosnou konstrukci z roku 1936 tvoří ŽB deska se zabetonovanými nosníky I360 o rozpětí 4500mm. Kolmá světlost je 3894mm. Světlá výška je 2500mm. V prostoru pod mostem se nachází 2x parovodní trouby $d=530\text{mm}$. Spodní stavbu tvoří betonové opěry šířky 1500mm. Levá část mostu byla v roce 1946 rozšířena na celkovou šířku 6,965m.

Volná výška pod mostem je min.2,49m. Základová spára opěr je v jílovitých píscích (dle archivní dokumentace). Hloubka založení, ani kvalita spodní stavby nebyla zjišťována.

Most vykazuje násled. závady:

Na podhledu konstrukce je beton značně rozpraskaný. Vedou zde nepravidelné trhliny, šířky do 0,5 mm, kterými prostupují výluhy pojiva a tvoří se křusta (*foto č.2*). Uprostřed konstrukce je beton degradovaný na ploše cca 2,0 m², do hloubky až 50 mm. V tomto místě prostupuje rabicové pletivo a pásnice zabetonovaných nosníků, které jsou korozí oslabené až o 3 mm a plátkují se.

V úložné spáře na opěře O 01 i O 02 jsou stopy po průsacích vody a prostupují zde výluhy pojiva.

Beton říms je popraskaný, povrchově degradovaný a porůstá mechem.

V podélné dělicí spáře a mezi levou a pravou částí konstrukce a v místě uložení jsou stopy po průsacích vody a prostupují zde výluhy pojiva.

Omítka opěr je popraskaná a povrchově degradovaná. V místě trhlín jsou stopy po průsacích vody a prostupují zde výluhy pojiva. Po opěře stéká voda a výluhy pojiva, které prostupují úložnou spárou nosné konstrukce. Omítka křídel je značně popraskaná, na poklep dutá a místně degradovaná do hloubky až 30 mm. V místě trhlín jsou stopy po průsacích vody a mírně zde prostupují výluhy pojiva.

Klasifikace dle správce objektu je K2,S2.

Zatížitelnost nebyla stanovena.

Nový stav:

Stávající nosná konstrukce bude vybourána v celém rozsahu. Nově navržená nosná konstrukce je navržena jako železobetonový polorám světlosti 4200mm z betonu C30/37. Volná výška pod mostem je 2805 - 2990mm. Stěny polorámové konstrukce jsou navrženy v tl. 500mm. Deska polorámu je navržena v tl. 450-405 mm. Izolace je navržena proti stékající vodě a zemní vlhkosti s tvrdou (deska), resp. s měkkou (stěny) ochrannou vrstvou.

Na vtokové i výtokové straně bude most ukončen rovnoběžnými křídly z betonu C30/37 celkové délky 14,1m, šířky 600mm. Římsy křídel budou železobetonové z betonu C30/37, šířky 0,5m a výšky 0,310m. Horní povrch říms bude vyspádován 4% směrem do kolejiště. Na římsách bude osazeno ocelové zábradlí výšky 1100mm.

Most je založen na velkopřůměrových pilotách průměru 1,0m délky 5,5m z betonu C25/30. Dle předběžného statického výpočtu je navrženo celkem 10 pilot pod konstrukcí polorámu (5+5). Piloty budou vrtány pomocí výpažnic. Hlavy pilot budou vetknuty do základového bloku šířky 1600mm z betonu C25/30. Za rubem opěr bude zřízeno odvodnění drenážní trubkou DN150.

Založení bude provedeno ve štětovnicové jímce z důvodu hladiny podzemní vody ustálené v úrovni 214,910 m.n.m.

Sanační vrstvy železničního spodku proběhnou v celé své tloušťce nad mostem stejně jako v trati (ZKPP není navrženo, protože přesypávka mostu je $>1,2\text{m}$, konkrétně 2,6 m).

Přípravná dokumentace

SO 06-19-03 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 13,095

Stávající stav:

Mostní objekt o jednom otvoru převádí 1 kolej přes stálou vodoteč – Jaroslavický potok (ID 10219461) v mezistaničním úseku Zlín-Střed - Zlín-Přiluky. Trať na mostním objektu je v oblouku $R=600$ m; $D=48$ mm. Niveleta koleje stoupá 9,84‰ ve směru staničení. Svršek na mostním objektu je tvaru R65 na betonových pražcích PB2. Úhel křížení je 88° . Traťová rychlost je 50 kmh-1.

Most převádí jednu kolej přes stálou vodoteč (Jaroslavický potok). Vodoteč je umístěna v regulovaném korytu. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou tl. 210 mm se zabetonovanými kolejnicemi typu Xa, rozpětí je 2,80 m, světlost otvoru je 2,50 m, volná výška pod mostem je 1,10 m. Opěry a rovnoběžná křídla jsou z prostého betonu. S ohledem na výšku objektu není na mostních římsách zábradlí.

Vlevo i vpravo mostního objektu je římsa 3x příčně prasklá. Čela jsou vydrolená až do hloubky 10cm. Deska má obnažené nosníky, které silně rezaví. Úložnými prahy a zlínskou opěrou prosakuje voda. S ohledem na posun koleje o cca 580 mm vpravo a předpokládanou úpravu dna potoka je zřejmé, že šířka dosavadního mostu je nevyhovující.

Klasifikace dle správce objektu je K2, S2.

Nový stav:

Z důvodu špatného stavebního stavu konstrukce se navrhuje komplexní přestavba objektu. Stávající železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi bude nahrazena novou nosnou konstrukcí tvořenou železobetonovým polorámem založeném na základových patkách. Tloušťka příčle je navržena 400 mm ve vrcholu a 355 mm v rámovém rohu. Tloušťka stojek je navržena 450 mm. Beton polorámu bude C30/37. Výška stojek je navržena 3,2 m.

Ze stojek budou vytažena železobetonová rovnoběžná křídla. Délka křídel je navržena 4,25 m. Tloušťka křídel bude 550 mm. Navíc vpravo (po směru km) budou vybudována oddílová samonosná tížná křídla z důvodu usměrnění toku Jaroslavického potoka. Toto řešení bylo vyvoláno požadavky úpravy toku z důvodu vysoké hodnoty Q100, které řeší SO 06-34-01. Délka těchto křídel bude 4,71 m.

Z polorámu i rovnoběžných křídel jsou vytaženy na úroveň uzavřeného šterkového lože železobetonové římsy šířky 450 mm. Na římsy bude osazeno úhelníkové zábradlí s jedním madlem a dvěma příčlemi výšky 1100 mm nad pochozí plochou římsy. Římsy jsou navrženy v podélném spádu koleje. Celková délka říms je 13,6 m.

Odvodnění rubu nosné konstrukce je navrženo prostřednictvím zakřivené horní příčle. Za rubem stojek je vytvořen nový odvodňovací systém. Tento systém spočívá ve vybetonování podkladního betonu C25/30 s příčným sklonem 10%, do kterého bude osazena perforovaná HDPE trubka $\varnothing 200$ mm, která bude obsypána drenážím šterkem. Tato trubka bude uložena příčně ke koleji ve sklonu 4% směrem vlevo trati, kde bude vyústěna za rubem křídel. Vyústění na pravé straně bude zavíčkované a bude sloužit pro čištění trouby. Pod odvodněním rubu bude proveden zásyp nepropustnou zeminou hutněnou po vrstvách.

Veškeré rubové části železobetonového polorámu budou opatřeny izolací proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou (horní příčle), resp. s měkkou ochrannou vrstvou (ostatní plochy).

Za mostem je vytvořen výkop pro ZKPP. Délka ZKPP je uvažována dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek (2008) v délce 7,0 + 5,0 m výběh.

SO 06-19-04 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 13,828

Stávající stav:

Jedná se o trubní propustek převádějící odvodnění meliorací ze svahu nad přilehlou silnicí vlevo. Prochází pod silnicí i železnicí, je rozdělen revizní šachtou. Je tvořen z trub DN 800 z roku 1967. Délka propustku pod železnicí je 9,0m. Výtok propustku je v areálu stavebnin a je zcela přesypán. Voda odtéká do řeky Dřevnice.

Návrh úprav:

Přípravná dokumentace

V novém stavu dochází k odklonu koleje doleva do areálu stavebnin o cca 7m. Je navrženo vybourání stávajícího propustku pod železnici od dělicí revizní šachty. Bude vybudován nový propustek z prefabrikovaných trub o stejné světlosti jako původní (DN 800) tak aby šířkově vyhověl pro železniční těleso. Ukončen bude šikmými prefabrikáty. Jeho osa bude natočena tak, aby výtok z propustku plynule navazoval na odtok, který byl v minulosti přeložen. Mezi stávajícím silničním propustkem a železničním bude otevřené dlážděné koryto pro snadnou údržbu.

SO 06-19-05 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 13,997

Vzhledem k výraznému posunu osy koleje z důvodu budování nové trasy a vybudování navazující komunikace vznikne neodvodněné území. Propustek bude odvodňovat toto území, převádět drážní vody z levé strany na pravou a vzhledem k poloze trati v blízkosti říčky Dřevnice, bude mít i funkci inundační. Je navržen ŽB trubní propustek DN 1200 zakončen šikmými svahovými čely s odlážděním.

SO 06-19-06 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,155

Vzhledem k výraznému posunu osy koleje z důvodu budování nové trasy a vybudování navazující komunikace vznikne neodvodněné území. Propustek bude odvodňovat toto území, převádět drážní vody z levé strany na pravou a vzhledem k poloze trati v blízkosti říčky Dřevnice, bude mít i funkci inundační. Je navržen ŽB trubní propustek DN 1200 zakončen šikmými svahovými čely s odlážděním.

SO 06-19-07 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,324

Stávající stav:

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes přítok Dřevnice. Trať na propustku je v oblouku $R=800\text{m}$. Niveleta koleje stoupá 4,42‰.

Na koleji č. 1 je svršek R65 na betonových prazcích.

Uhel křížení všech kolejí je 69° .

Šikmý deskový propustek ze zabetonovaných nosníků v osově vzdálenosti 0,7m. Kolmá světlost je 2,0m. Rok výstavby není znám. Propustek prochází pod silnicí a jednokolejnou tratí. Je rozdělen revizní šachtou. Délka propustku pod železnici je 9,0m.

Nový stav:

Propustek se nachází v širé trati v traťovém úseku Zlín-Střed – Zlín-Přiluky. Trať je jednokolejná a je v oblouku $R=700\text{m}$, $D=85\text{mm}$. Návrhová rychlost pro klasické soupravy je na propustku $V=100\text{km/h}$.

Nová nosná konstrukce propustku je navržena z prefabrikovaných dílců (železobetonových rámových dílců). Na vtoku/výtoku bude ukončení pomocí průčelní zídky s římsou a zábradlím. Římsa je z betonu C30/37, má šířku 525mm a výšku 310mm. Zábradlí je ocelové třímadlové, výšky 1100mm.

Navržený podélný sklon je 2,5‰.

SO 06-19-08 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,495

Mostní objekt se nachází v intravilánu, v mezistaničním úseku Zlín-střed - Želechovice nad Dřevnicí-Lípa v místě křížení železniční tratě se srážkovou vodou.

Stávající stav:

Nosnou konstrukci pod kolejí z roku 1936 tvoří železobetonová deska světlosti 1000mm. Volná výška otvoru je 600mm, délka propustku je 9,50m. Na deskový propustek navazují železobetonové trouby DN1000 délky 5,60m (skladba směrem od koleje je: 4 trouby – šachta – 2 trouby). Celková délka propustku je 15,10m. Stavební výška propustku je 3,10m. V místě křížení propustku s obslužnou komunikací je umístěna revizní šachta s poklopem. V šachtě je zřízen odtok vod do kanalizace. Na vtoku je situována šachta světlosti 600x600mm, hloubky 2,50m. Na výtoku je

Přípravná dokumentace

propustek ukončen rovnoběžným betonovým čelem délky 4,95m a výšky 1,84m nad terénem. Čelo je opatřeno římsou šířky 4340mm bez zábradlí. Výtok je zapečetěn ocelovou klapkou.

Klasifikace dle správce objektu je 2.

Nový stav:

Propustek bude pod kolejí vybourán a nahrazen novou konstrukcí z prefabrikovaných trub DN 1000. Z obou stran bude propustek ukončen šachtou. Délka rekonstrukce propustku je 11,90m.

SO 06-19-09 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,559

Mostní objekt se nachází v intravilánu, v mezistaničním úseku Zlín-střed - Želechovice nad Dřevnicí-Lípa v místě křížení železniční srážkovou vodou.

Stávající stav:

Nosnou konstrukci z roku 1936 tvoří deska se zabetonovanými kolejnicemi světlosti otvoru 600mm. Volná výška otvoru je 1050mm. Stavební výška propustku je 2,13m. Délka propustku dle údajů od správce objektu je 14,80m. Celková délka včetně silničního propustku je 37,00m. Na výtoku je propustek ukončen rovnoběžným betonovým čelem délky 3,20m a výšky 1,37m nad terénem. Čelo je opatřeno římsou šířky 430mm bez zábradlí, římsa je přesypaná. Na výtoku je provedeno odláždění koryta až k vyústění do řeky Dřevnice.

Klasifikace dle správce objektu je 2.

Nový stav:

Propustek bude pod kolejí vybourán a nahrazen novou konstrukcí z prefabrikovaných trub DN 800. Z obou stran bude propustek ukončen šachtou. Délka rekonstrukce propustku je 11,50m.

SO 06-19-10 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,770

Stávající stav:

Objekt se nachází v širé trati za přejezdem za zastávkou Zlín Přiluky.

Jedná se o trubní ŽB propustek o 1 otvoru. Kolej je v přechodnici, v místě objektu je otevřené kolejové lože. Trubní propustek má světlý profil 1000mm, čelní zeď na vtoku a vtoková jímka jsou betonové, na výtoku jsou kamenné zídky opěry, čelní zídky jsou kamenné. Propustek slouží k převedení vody z drážního příkopu u paty opěrné zdi přes železniční násep směrem k řece Dřevnici.

Nový stav:

U stávajícího propustku nevychází zatížitelnost na D2/120. Proto je navržena jeho přestavba na trubní propustek DN 1000. Na vtokové části vpravo trati bude ukončen čelní zdí výšky 1,5 m, vlevo trati šikmou výtakovou troubou. Proti stávajícímu propustku je umístěn cca o 1 m výše, do paty násypového tělesa. Navazující terén na odtoku bude odlážděn kamenem do betonového lože a přizpůsoben pojezdu mechanizace. Rozsah odláždění odpovídá navazujícímu zpevnění tělesa ze zatravnovacích panelů, které je součástí železničního spodku. V místě stávajícího vyústění bude doplněn kamenný zához. Návrh nové konstrukce propustku počítá se zásahem do přilehlých soukromých pozemků

SO 07-19-01 Vých. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,884

Stávající stav:

Stávající objekt se nachází v širé trati za přejezdem za zastávkou Zlín Přiluky.

Jedná se o trubní ŽB propustek o 1 otvoru, pro kolej v přímé, v místě objektu je uzavřené kolejové lože. Trubní propustek má profil 1000mm, 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 směrem k řece Dřevnici.

Nový stav:

U stávajícího propustku nevychází zatížitelnost na D2/120. Proto je navržena jeho přestavba na trubní propustek DN 1200, který bude uložen na základu tl. 0,3m. Na obou stranách bude

Přípravná dokumentace

propustek končen novými čely. Vtok a výtok bude odlážděn kam. odlážděním do betonového lože. Vpravo trati řešení počítá se zásahem do přilehlého soukromého pozemku.

SO 07-19-02 Vých. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,289

Stávající stav:

Objekt se nachází v extravilánu mezi zastávkou Zlín – Přiluky a zastávkou Želechovice nad Dřevnicí. Trať je v přímé a stoupá směrem k Vizovicím po směru staničení 12,96‰. Konstrukci tvoří kolmý trubní propustek o světlosti otvoru 0,5m, délky 8,1m. Na vtoku je ŽB jímka, do které zprava ústí potrubí světlosti 0,4m. Na výtoku je nízké ŽB čelo s římsou a cca 2,5m za čelem sběrná jímka. Odtud je voda odváděna potrubím dále.

Dle archivní dokumentace je propustek z roku 1899. Hodnocení správce je 2. Objekt je na výtoku zvětralý a popraskaný, jímka na vtoku je taktéž zvětralá a rozpraskaná. Vtok i výtok jsou zaneseny vegetací.

Nový stav:

V novém stavu je navržena přestavba propustku. Dochází také ke zdvojkolejnění trati v tomto úseku a tím se propustek značně rozšiřuje a původní zaústění propustku do navazujícího potrubí je pod novou kolejí. Proti původní poloze je posunut o cca 9,0m ve směru staničení. Posun je způsoben polohou navazujícího potrubí, které bude ubouráno tak, aby před vyústěním nového propustku mohla být vybetonovaná nová železobetonová šachta. Dojde i k výškovému posunu koleje, trať bude v přímé. Nová konstrukce propustku bude tvořena železobetonovými troubami DN 800 uloženými na betonovém základu, který bude na výtoku ukončen betonovým prahem. Trouby budou obetonovány betonem v tl. 0.1m z důvodu tlakového průtoku a rychlosti v propustku větší než 5.0m/s. Vpravo trati na vtoku bude propustek ukončen železobetonovou šachtou, do které ústí svodné potrubí DN 300 a trativod DN 150mm. Vlevo trati bude propustek ukončen šikmou výtokovou troubou, pod kterou bude proveden zesílený základ. Dno šachty na vtoku bude odlážděno lomovým kamenem do betonu, prostor mezi propustkem a šachtou na výtoku bude také vydlážděn. Výtokové šikmé čelo bude v šířce 1,0m kolem otvoru odlážděno lomovým kamenem do betonu. Obě nově vybudované šachty budou zakryty kompozitní mříží.

Nová konstrukce propustku s novými šachtami a odlážděním nebude zasahovat mimo pozemek SŽDC.

SO 07-19-03 Vých. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,585

Stávající stav:

Objekt se nachází v extravilánu mezi zastávkou Zlín – Přiluky a zastávkou Želechovice nad Dřevnicí. Trať je v oblouku $R=985m$, stoupá směrem k Vizovicím po směru staničení 8.83 promile. Konstrukci tvoří šikmý trubní propustek o světlosti otvoru 1.0m, délky 11.5m. Slouží k odvodnění drážních příkopů. Vtok i výtok je opatřen ŽB čely s nízkými římsami, které jsou přesypané a zarostlé vegetací. Na čelní zídce na vtoku je opadaná omítka, na výtoku je vymleté a rozpadlé koryto vodoteče. Vyústění drážních příkopů na vtoku propustku je poškozené (tvárnice jsou utržené).

Dle archivní dokumentace je stávající konstrukce z roku 1963. Hodnocení správce je 1.

Nový stav:

V novém stavu je navržena přestavba propustku a světlost propustku se podle hydrotechnického výpočtu zvětšuje na 1200mm. Dochází také ke zdvojkolejnění trati v tomto úseku a tím se propustek značně rozšiřuje. Trať bude v oblouku $R=1000m$, $D=50mm$. Dojde k půdorysnému natočení propustku a k výškovému posunu koleje. Nová konstrukce bude tvořena železobetonovými troubami uloženými na betonovém základu, který bude ukončen betonovými prahy. Pod čelní šikmou troubou na vtoku i výtoku bude proveden zesílený základ. Na vtoku i výtoku bude zhotoveno šikmé čelo s odlážděním lomovým kamenem v šířce 1,0m okolo trouby. Koryto na vtoku bude odlážděno v délce cca 1.5m a dláždění bude ukončeno betonovým prahem. Koryto

Přípravná dokumentace

vodoteče na výtoku bude vydlážděno kaskádovitě v délce cca 4.5m a odláždění bude také ukončeno betonovým prahem.

Návrh nové konstrukce propustku počítá se zásahem do přilehlých soukromých pozemků.

SO 07-19-04 Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,789

Stávající stav:

Propustek se nachází v prostoru výhybny v přímé. Nosná konstrukce je tvořena ŽB deskou se zabetonovanými kolejnicemi neověřených skrytých rozměrů a stářím. Světlost je 0,9m, volná výška na vtoku 0,65m, na výtoku 0,72m. Na výtoku rozpadlá čelní zeď je nahrazena pražci, na vtoku je rozpadlá římsa, z opěr vypadávají kusy zdiva, vyskytují se zde trhliny. Na výtokové straně vlevo trati je pokračování občasné vodoteče zatrubněno betonovými rourami. Hodnocení správce objektu 2.

Nový stav:

V novém stavu se v tomto úseku trať zdvojkolejňuje a tím se propustek značně rozšíří. Propustek je navržen jako nový prefabrikovaný rámový propustek. Vzhledem k výšce TK a na základě hydrotechnického výpočtu byl navržen ŽB prefa rám o světlosti 2m a světlé výšce 1m, kde se dno propustku odláždí kamennou dlažbou do betonu a sníží se výška propustku na 0,750m. Prefa rám je uložen na podkladní desce tl.0,2m. Na výtokové straně je navazující trouba DN400, která bude na drážním pozemku odbouraná a bude nahrazena otevřeným příkopem, který bude odlážděn lom. kamenem. Propustek na obou stranách bude ukončen novými čely. Na vtokové straně bude obnoven a odlážděn otevřený příkop.

SO 07-19-05 Výh. Zlín-Přiluky, návěstní krakorec v km 14,870

Návěstní krakorec v km 14,870 slouží pro osazení návěstidel L1, L2 pro zabezpečovací zařízení PS 07 – 28 – 01. Jedná se o typovou konstrukci s konzolou 9 m a plnostěnným svařovaným sloupem. U krajní koleje č. 2 je dodržen VMP 3,0 s rezervou 50 mm. Světlá výška mezi spodní hranou krakorce a temenem kolejnice u koleje č. 2 je 7500mm. Výstup na krakorec je žebříkem s uzamykatelnými dvířky. Ochrana proti dotyku je řešena dle ČSN 736223 (Prosinec 2010). Koše návěstidel budou rozšířeny o plošinku k lepšímu přístupu pro výměnu skel.

SO 07-19-06 Výh. Zlín-Přiluky, návěstní krakorec v km 15,688

Návěstní krakorec v km 15,688 slouží pro osazení návěstidel S1, S2 pro zabezpečovací zařízení PS 07 – 28 – 01. Jedná se o typovou konstrukci s konzolou 9 m a plnostěnným svařovaným sloupem. U krajní koleje č. 1 je dodržen VMP 3,0. Světlá výška mezi spodní hranou krakorce a temenem kolejnice u koleje č. 1 je 7500mm. Výstup na krakorec je žebříkem s uzamykatelnými dvířky. Ochrana proti dotyku je řešena dle ČSN 736223 (Prosinec 2010). Koše návěstidel budou rozšířeny o plošinku k lepšímu přístupu pro výměnu skel.

SO 08-19-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 16,120

Stávající stav:

Propustek se nachází v extravilánu, v úseku mezi zast. Zlín – Přiluky a zast. Želechovice n. Dřevnicí.

Propustek odvádí vodu z drážních příkopů z blízkých zahrádek do blízké řeky Dřevnice. Jedná se o trubní propustek o jednom otvoru, pro jednu kolej. Nosná k-ce je z ŽB trub se světlostí 1,0m. Spodní stavba je betonová, na vtoku i výtoku tvořena čely s římsami. Zprava je u vtokového čela vyústěna betonová trouba, která slouží k odvodnění zahrádek. Dle archivní dokumentace byl propustek vybudován v roce 1899, v roce 1859 byla rekonstrukce do dnešního stavu.

Nový stav:

Je navržena demolice stávajícího propustku a výstavba nového trubního propustku DN 1200. Na vtoku bude nová vtoková jímka s římsou. Na výtoku šikmé čelo s odlážděním. Uložení trub bude

Přípravná dokumentace

na základové desce tl. 0,3m, kde na výtokové straně bude ukončen zesíleným základem pod šikmou troubou.

SO 08-19-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, železniční most (podchod) v km 16,8

Jedná se o novostavbu. Důvod tohoto objektu je přesun zastávky na pravou stranu koleje. Nový železobetonový rám světlosti b/h = 2.5/2.5m. Most je začleněn do opěrných zdí SO081951 a SO081952. Tvoří jeden dilatační celek těchto zdí. Vstup i výstup je cca 600mm pod upraveným terénem. Hladina spodní vody je hluboko pod základovou spárou. Odvodnění bude svedeno do vsakovací studny.

SO 08-19-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční most v km 16,964

Stávající stav:

Most v ev. km 16,964 přemostňuje v obci Želechovice nad Dřevnicí železniční trať přes chodník, místní komunikaci, silnici, vodní tok a místní komunikaci.

Most je čtyřpolový, ocelový nýtovaný na masivních opěrách, každé pole má samostatnou nosnou konstrukci. Pole č. 1, 2 a 3 je z plnostěnných nosníků tvaru „I“ s horní mostovkou a s mostnicemi výšky o výšce nosníků 580mm v poli 1 a 2 a výšky 1440mm v poli 3. Pole č. 4 je z dvojčítých nosníků. Pole č. 1 přemostuje chodník ze zámkové dlažby a živичnou MK o světlosti pole 4,95m a světlé výšce 2,6m. Pole č. 2 o světlosti 5,03m a světlé výšce 3,39m přemostuje silnici III/4913. Pole č. 3 o světlosti 12,95m přemostuje vodní tok Vidnavku. Pole č. 4 o světlosti 4,05m o světlé výšce 3,0m přemostuje MK. Celková délka přemostění je 31,18m. Všechny pole jsou s ocelovým zábradlím a ocelovou podlahou. Konstrukce mostu je napadena korozí, s lokálními vruby. Nad silnicí a MK je nedostatečná podjezdová výška. Silnice má i nedostatečnou šíři a přiléhá přímo k pilíři.

Spodní stavba je tvořena krajními opěrami a třemi pilíři. Zlínská opěra je šikmá, ostatní jsou kolmé. Spodní stavba je z kamenných kvádrů, vnitřek je vyplněn kameny prolitými betonem. Potok Vidovka byl v letech 2002-2003 zregulován – potok lemuji kamenné zdi. Spodní stavba je popraskaná s trhlinami, s průsaky, výluhy, lokálně chybí kameny.

Rychlost na mostě a traťová rychlost je 60 km/hod, traťová třída C4-60. Stav mostu dle poslední prohlídky je 2/2.

Nový stav:

Vzhledem k špatnému stavu mostu, jeho stáří, nedostatečné zatížitelnosti, malé podjezdové výšce a požadavku na snížení hlučnosti je navržena kompletní přestavba.

Přestavba vychází z návrhu studie proveditelnosti. Nový most bude 3-polový. Stávající pole č. 1, 2, 3 bude nahrazeno novou spojitou nosnou konstrukcí o dvou polích z ŽB monolitické desky se zabetonovanými ocelovými svařovanými nosníky (ZBN). Stávající pole č. 4 bude nahrazeno novým ŽB monolitickým polorámem vetknutým od pilíře. Nové pole č. 1 a 2 bude mít světlost 12,5m, nové pole č. 3 bude mít světlost 4,5m, přičemž pol. č. 1 bude přemostovat chodník pro pěší a silnici III/4913, pole č. 2 vodní tok a pole č.3 MK.

Štěrkové lože bude uzavřené, na římsách bude PHS. Celková délka přemostění bude 32,5m, VMP 2,5. Stavební výška pole 1 a 2 bude 1,53m, u pole 3 bude 1,29m. Světlá výška nad silnicí bude 4,29m, světlá výška nad MK bude 3,69m. Mezi nosnou konstrukcí ZBN a polorámem bude dilatační lamelový závěr. Uložení bude na hrncových ložiskách na ŽB úložných prazích. Opěry a pilíře budou masivní, ŽB, založení bude na velkopřůměrových pilotech. Na křídla budou navazovat opěrné zdi.

Na mostě bude osazeno DZ B16“4,1m“ zakazující vjezd vozidel přesahující výšku 4,1m.

SO 08-19-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,432

Starý stav

Přípravná dokumentace

Deskový propustek se zabetonovanými kolejnicemi má světlou šířku 800 mm. Je ukončen čelními zídkami. Na obou stranách navazuje propustek na místní kanalizaci. Přečty mezi propustkem a kanalizací jsou zakryty fošny. Propustek se nachází u přejezdu. Propustek je ve špatném technickém stavu a o nedostatečné šířce.

Nový stav

Propustek bude dle návrhu ze studie proveditelnosti přestavěn na železobetonový rámový propustek světlé šířky 1200 mm a bude ukončen železobetonovými jímkami zakrytými rošty z kompozitních materiálů. Do jímek bude zaústěna stávající kanalizace, která navazuje na propustek. Propustek bude proveden s polozapuštěným štěrkovým ložem a s římsami.

SO 08-19-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,734

Starý stav

Stávající propustek tvoří osmihranné betonové trouby DN 500, které jsou umístěny mezi stávající opěry starého deskového propustku. Propustek je ukončen na obou stranách čelními zídkami s římsami. Propustek je ve špatném technickém stavu a hydrotechnicky rovněž nevyhovuje. Propustek je umístěn u stávajícího přejezdu.

Nový stav

Propustek bude dle návrhu ze studie proveditelnosti přestavěn na trubní propustek DN 600 s uložením trub do sedla. Na propustku je zapuštěné štěrkové lože, protože propustek se nachází u nového přejezdu s chodníkem pro chodce. Na pravé straně bude propustek ukončen s čelní zídou s římsou a odlážděním. Na levé straně bude provedena železobetonová výtoková jímka se zakrytím z kompozitních roštů. Do jímky je zaústěna stávající kanalizace a odvodnění železničního spodku. Na venkovní stěnu jímky bude osazen výstražník zabezpečovacího zařízení.

SO 09-19-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,867

Starý stav

Propustek tvoří monolitická uzavřená rámová betonová konstrukce s kruhovou horní příčí světlé šířky 600 mm. Na vtoku vpravo je propustek ukončen betonovou troubou světlosti 250 mm. Na levé straně je propustek zaústěn do šachty navazující dešťové kanalizace DN 600.

Nový stav

Propustek bude dle návrhu ze studie proveditelnosti přestavěn na trubní propustek DN 800 z patkových železobetonových trub, uložených na základovou desku. Na pravé straně bude propustek za zpevněnou plochou nového nákladíště ukončen šikmým čelem s odlážděním vtoku. Na levé straně bude propustek ukončen výtokovou jímou, do které bude zaústěna stávající kanalizace. Jímka bude zakryta žebrovaným plechem s otvíratelným poklopem.

SO 09-19-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,950

Starý stav

Stávající trubní propustek tvoří osmihranné betonové trouby světlosti 1000 mm. Propustek převádí bezejmenný vodní tok a je zakončen čelními zídkami s římsami. Trouby jsou umístěny pod kolejovým ložem a staticky nevyhoví ($Z_{UIC} = 0,52$). Propustek nevyhoví rovněž hydrotechnicky.

Nový stav

Propustek bude dle návrhu ze studie proveditelnosti přestavěn na železobetonový rámový světlé šířky 2000 mm s odlážděním uvnitř a na vtoku i výtoku. Na obou koncích bude propustek ukončen čelní zídou s římsou a zábradlím. Na pravé straně bude nad konstrukcí propustku u římsy uložen kabelovod.

Přípravná dokumentace

SO 09-19-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční most v km 18,012

Stávající stav:

Objekt se ve stávajícím stavu nachází v širé trati v traťovém úseku 2461 Otrokovice – Vizovice. Mostní objekt převádí jednokolejnou trať přes Lipský potok. Jedná se o most o jednom otvoru, jehož nosná konstrukce je tvořena pěti prefabrikovaným rámy DZR 5. Most byl postaven v roce 1987. Délka mostu je 6,30m, šířka mostu je 7,88m, světlost je 3,05m, světlá výška otvoru je 1,6m. Římsy jsou železobetonové, křídla jsou šikmá, betonová, tížná. Na římsách je osazeno zábradlí z ocelových úhelníků, výška zábradlí je 1080mm. Železniční svršek na mostě je tvořen kolejnicemi R65 na betonových pražcích posazených do uzavřeného šterkového lože. Kolej je v celé délce v levém oblouku, niveleta klesá ve směru staničení. Hodnocení správce z podrobné prohlídky z r.2015 je K1/S1.

Nový stav:

V novém stavu jsou na mostě navrženy 3 koleje a 4 trasy kabelovodu (multikanály). Šířka mostu je tedy zvětšena ze 7,88m na 19,40m. Dále bylo provedeno hydrotechnické posouzení otvoru mostu, z něhož vyplynulo, že stávající otvor bude třeba zvětšit. V dané lokalitě není možné zvětšit volnou výšku mostu, byla tedy zvětšena světlost mostu. S ohledem na výše popsané změny, v novém stavu není uvažováno se zachováním původních částí mostu.

V novém stavu je navržen uzavřený ŽB rám o světlosti 5m a volné výšce 1,5m. Založení je navrženo plošné. Dno mostu bude odlážděno dlažbou z lomového kamene do betonu. Odláždění vytvoří kynetu vodního toku s postranními bermami. Most bude na pravé straně opatřen dvěma betonovými žlaby pro 4 kabelové trasy (multikanály). Multikanály budou uvnitř žlabů obsypány drážním šterkem. Betonové žlaby budou kryty kompozitními rošty.

Z důvodu šikmosti objektu (75°) bude provedena výplň za opěrami hubeným betonem, aby bylo dosaženo kolmého ukončení.

Návrh počítá se zásahem rozšířených částí do přilehlých soukromých pozemků.

SO 09-19-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 18,480

Starý stav

Na vtoku je propustek proveden jako železobetonová deska na betonových opěrách světlé šířky 2000 mm. Na tuto část navazuje trubkový propustek DN 800. Tento ústí do stávající šachty vlevo a navazující kanalizace DN800. Na vtoku je propustek ukončen čelní zídou.

Nový stav

Dle návrhu ze studie proveditelnosti bude propustek přestavěn na trubní propustek z patkových trub DN 1000 uložených na základovou desku. Na vtoku na pravé straně bude propustek ukončen šikmým čelem s odlážděním. V pravé části nad propustkem je veden kabelovod a umístěna PHS. Na výtoku na levé straně bude propustek ukončen železobetonovou jímkou se zakrytím ze žebrovaných plechů a s otvíratelným poklopem. V jímce je zaústěna navazující dešťová kanalizace DN800.

SO 09-19-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 18,546

Stávající stav:

Stávající propustek byl rekonstruován v roce 1958 a 1982 z původního propustku z roku 1899. Je tvořen žb troubami DN 1250. Propustek je na vtoku zakončen betonovým kolmým čelem. Na původním výtoku je na stávající čelo napojeno zatrubnění, které pokračuje pod kolejemi vlevo. Objekt slouží k převedení srážkových vod z drážního příkopu.

Navržený stav:

Vzhledem k novému řešení GPK a rozšíření počtu kolejí bylo navrženo propustek pod nově navrženými kolejemi vybourat a nahradit novým trubním propustkem DN1200. Na výtoku bude provedeno napojení na stávající pokračování propustku pomocí nové ŽB šachty, vybudované mezi kolejemi č. 4 a vlečkovou kolejí č. 106. Na šachtu bude osazen revizní nástavec z důvodu stísněných

Přípravná dokumentace

poměry. Na vtoku propustku bude provedeno kolmé ŽB čelo s římsou se zábradlím. K ŽB čelu budou přiléhat odlážděné kužely s odlážděným dnem. Na vtoku mimo objekt bude probíhat kabelová trasa v kabelovodu a také protihluková stěna.

SO 09-19-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, návěštní lávka v km 18,174

Návěštní lávka v km 18,174 slouží pro osazení návěstidel Lc2, Lc4 pro zabezpečovací zařízení. Jedná se o typovou konstrukci o rozpětí $L = 24,96$ m. U krajní koleje č. 108 vlevo je dodržen VMP 3,0 m s rezervou. Světlá výška mezi spodní hranou lávky a temenem kolejnice u koleje č. 1 je 7500mm. Výstup na lávku je žebříkem s uzamykatelnými dvířky z levé strany. U pravé bárky lávky je umístěna PHS a vlevo kabelovod Ochrana proti dotyku je řešena dle ČSN 736223 (Prosinec 2010). Koše návěstidel budou rozšířeny o plošinku k lepšímu přístupu pro výměnu skel.

SO 10-19-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční most v km 19,109

Stávající stav:

Objekt se ve stávajícím stavu nachází v intravilánu v obci Lípa. Most převádí železniční trať Mlýnský náhon v Lípě. Most má 1 otvor světlosti 2300 mm, volná výška je 2096mm, na mostě je vedena jedna kolej. Nosná konstrukce je kamenná klenba tl.500mm. Spodní stavba je kamenná, rovnoběžná křídla. Římky jsou kamenné, nadbetonované se zábradlím ocelovým z úhelníků s madlem a jednou příčlím. Kolej je v přímé. Železniční svršek na mostě je tvořen kolejnicemi R65 na betonových prazcích posazených do polootevřeného šterkového lože. Konstrukce je ve špatném stavu - hodnocení správce z podrobné prohlídky z r. 2015 je K3/S3.

Nový stav:

Vzhledem ke špatnému technickému stavu konstrukce a půdorysnému posunu koleje více než 1,3 m je navržen nový objekt. Nosná konstrukce je navržen jako monolitický polorám se zakřiveným podhledem horní příčle (podle stávajícího stavu). Světlost rámu je navržena 2,4m, tloušťka stěny a příčle 300mm. Rám je plošně založen, křídla rovnoběžná, stažená táhly. Římka na křídlech je navržena ve sklonu 12% pro zachycení drážního šterku v přechodu uzavřeného lože do otevřeného. Bude provedena rubová drenáž. Z vrtů zjištěna napjatá vysoká hladina spodní vody, bude navržena izolace proti lakové vodě. VMP je uvažován 2,5m + rezerva.

SO 10-19-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 19,340

Předmětem stavebního objektu SO 10-19-03 je zřízení ochrany proti nebezpečnému dotyku na stávajícím silničním nadjezdu v km 19,340. Nadjezd převádí silnic II/491 přes jednokolejnou železniční trať Otrokovice - Vizovice. Komunikace je čtyřpruhová, směrově rozdělená, pod každým směrem je samostatná mostní konstrukce (ev. číslo mostů 491-001.1 a 491-001.2). Most je ve správě Ředitelství silnic Zlínského kraje. V rámci stavby bude provedena elektrizace dotčeného úseku trati. Ochrana proti nebezpečnému dotyku je zde navrženo formou vodorovných protidotykových zábran (štítů), zavěšených na bočních plochách stávajících nosných konstrukcí.

SO 10-19-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 19,550

Stávající stav:

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. Stavební stav objektu je s ohledem na protékající stálý vodní tok značně poškozen, chybí podstatná část betonu v dolní části potrubí a je obnažena výztuž. Čela jsou místy popraskaná s vydroleným betonem porostlá mech. Stávající sklon trub je 3,0%.

Navržený stav:

Vzhledem ke stavu propustku je navržena kompletní rekonstrukce propustku ve stávající poloze. Na základě hydrotechnického posouzení byla navržena přestavba na rámový propustek o

Přípravná dokumentace

rozměrech 2000mm x 2000mm. Propustek bude zakončen na výtoku kolmým ŽB čelem s římsou se zábradlím a kolmými svahovými křídly, které budou spolu s odlážděním tvořit svahová čela. Na vtoku bude propustek zakončen kolmým ŽB čelem s římsou se zábradlím a šikmými křídly s odlážděním svahu a dna. Zábradlí bude umístěno také na křídla do výšky 2,0m křídla nad terénem. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože se příčným zavázáním do betonových prahů s návazností na koryto vodního toku.

SO 10-19-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,234

Stávající stav:

Stávající propustek byl rekonstruován 1953 z původního propustku z roku 1899. Je tvořen potrubím DN 1000 s betonovými čely. Stavební stav objektu je špatný, potrubí je v celém rozsahu v dolní části popraskáno s obnaženou výztuží z důvodu velké rychlosti proudění přívalové vody objektem. Stávající sklon trub je 10,5%.

Navržený stav:

Vzhledem ke stavu propustku je navržena kompletní rekonstrukce propustku. Stávající propustek bude vybourán a bude vybudován nový DN 1000 ve stejném ose, ale s nižším sklonem. Změna sklonu bude vyřešena vybudováním vtokové šachty, do které budou zaústěny drážní příkopy. Na výtoku bude propustek zakončen šikmým čelem. Prostor na výtoku z propustku bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože.

SO 10-19-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,424

Stávající stav:

Jedná se o trubní propustek DN1000 z roku 2011, zakončený na vtoku ŽB šachtou a na výtoku ŽB kolmým čelem s odlážděním.

Navržený stav:

Vzhledem ke stavu propustku bylo navrženo propustek zachovat s provedením pročištění profilu. Na vtoku a výtoku byly navrženy úpravy konstrukcí pro napojení odvodnění železničního spodku.

SO 10-19-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,516

Stávající stav:

Dle archivní dokumentace byl propustek pořízen před rokem 1899. Má eliptický profil se světlou výškou 0,6m, světlou šířkou 0,7m, malá světlost otvoru znesnadňuje čištění. Stavebně technický stav objektu je špatný, nelze garantovat únosnost nosné konstrukce, čela jsou zcela zdemolována. Šířka objektu nevyhovuje normovému tvaru nového zemního tělesa.

Navržený stav:

Vzhledem ke stavu propustku je navržena kompletní rekonstrukce propustku. Stávající propustek bude nahrazen novým, trubním propustkem z patkových trub DN 800mm s přesypávkou. Protože v blízkosti propustku jsou stísněné poměry – úzký drážní pozemek, bude na vtoku zřízena vtoková šachta s napojením odvodnění železničního spodku. Na výtoku bude provedeno šikmé svahové čelo s odlážděním.

SO 10-19-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční most v km 20,855

Stávající stav:

Most převádí jednokolejnou trať přes potok Lutonínka. Nosná konstrukce z roku 1967 je z ocelových plnostěnných nosníků s dolní prvkovou mostovkou a plošně uloženými mostnicemi. Na původní kamennou stavbu byl v roce 1967 umístěn železobetonový úložný práh s rovnoběžnými křídly. Rozpětí konstrukce je 24 m, stavební výška 0,72 m, šířka mostu je 5,85 m. Délka přemostění 22,38 m. Šikmost je pravá 61°.

Nový stav:

Přípravná dokumentace

Stávající ocelová konstrukce vyhoví na zatěžovací schéma D2/120, spodní stavby opěr na C3/80. Rozhodujícím zatížením je zemní tlak od vlaku za opěrou a je nutné provést její kotvení pomocí zemních kotev přes stávající úložné prahy. Do každé opěry budou umístěny 2 kotvy délky celkové délky 10,0 m. Bude provedena lokální sanace spodní stavby a celoplošná sanace ochranné zídky před otrokovickou opěrou. Za opěrami bude zřízena spádová deska a odvodnění.

Pro provádění kotev je nutný přesun mostu mimo opěry. Konstrukce bude pomocí silničního jeřábu přemístěna na pražcovou rovinaninu na levý břeh řeky. Bude provedeno celoplošné otryskání a nová protikorozi ochrana. Po provedení kotev bude konstrukce opět vrácena do původní polohy. Budou vyměněny mostnice, osazeny nové konzoly na převedení kabelů, provedena repase a podlití ložisek.

SO 10-19-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,277

Stávající stav:

Stávající propustek byl vybudován v roce 1959. Jedná se o trubní propustek DN 800 z železobetonových patkových trub, je zakončen ŽB čely rovnoběžnými s osou koleje. Stavební stav objektu je dobrý. Šířkově objekt nevyhovuje novým požadavkům GPK a normovému tvaru nového tělesa železničního spodku. Dále je pod propustkem cca v hloubce 1,5m vedena kanalizace, která kříží drážní těleso ve stejné poloze.

Navržený stav:

Vzhledem k novým požadavkům GPK a k souběhu s kanalizačním potrubím v nižší úrovni je navrženo vybudování nového trubního propustku DN800 v nové poloze (blíže k přejezdu) s provedením zakončení propustku šikmými svahovými čely s odlážděním.

SO 10-19-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,005

Stávající stav:

Stávající propustek byl přestavěn v roce 1959. Je vybudován z trub TZR ø1250mm uložených do betonového lože. Propustek je zakončen ŽB monol. kolmými čely s římsami. Trouby nevyhoví na požadovanou únosnost. Na výtoku bylo odplaveno téměř celé odláždění a odhalila se velká část základů na výtoku. Byla taktéž částečně změněna vzájemná poloha jednotlivých trub. Vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na zřízení průběžného kolejového lože.

Navržený stav:

Vzhledem k novým požadavkům GPK kdy dochází k posunu osy vpravo a nevyhovujícímu stavebně technickému stavu je navržena přestavba propustku na nový rámový propustek o rozměrech 1500x1500mm (potvrzeno hydrotechnickým výpočtem). Propustek bude zakončen kolmými čely s římsou se zábradlím a kolmými svahovými křídly. Zábradlí bude umístěno také na křídla do výšky 2,0m křídla nad terénem. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn lomovým kamenem s příčným zavázáním do betonových prahů s návazností na koryto vodního toku.

SO 10-19-10 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,733

Stávající propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej v mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice. Trať na propustku je vedena v pravostranném oblouku. Niveleta koleje stoupá ve směru staničení. Úhel křížení je 90°. Šířka propustku je 4,60m. Mostní objekt nevyhovuje požadavkům na zřízení uzavřeného šterkového lože a z pohledu průchodnosti. Nosnou konstrukci tvoří deska z železobetonu, staticky působící jako rozpěrák. Spodní stavba je tvořena železobetonovými úložnými prahy spřaženými se stávajícím dřikem opěry z kamenného zdiva. Volná výška pod mostním objektem je 0,67m, dno propustku je zanesené. Klasifikace stavebního stavu dle správce objektu je 2.

V novém stavu bude navržen monolitický železobetonový rám s uzavřeným šterkovým ložem s rovnoběžnými křídly a navazujícími přechodovými monolitickými zídkami. Uvažovaný volný mostní průřez VMP 2,5R. Šířka mostního objektu je 6,05m, délka mostního objektu 6,60m. Délka

Přípravná dokumentace

oboustranných přechodových zídek/římsových zídek vpravo a vlevo je 3,00m. Nosná konstrukce bude navržena uzavřený jednopolový rám kolmé světlosti 2,00m z monolitického železového betonu. Dno propustku bude nově odlážděno kamenem do betonu. Minimální průtočná výška na návodní straně bude 1,07m a na podvodní straně 1,25m.

SO 10-19-11 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,917

Stávající propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes stálou vodoteč, PP Lutoninky v km 3,8 (ID10203569), v mezistaničním úseku Lípa n. Dřevnicí – Vizovice. Trať na propustku je v přímé. Niveleta koleje stoupá ve směru staničení. Úhel křížení je 80°. Šířka propustku je 4,65m. Mostní objekt nevyhovuje požadavkům na zřízení uzavřeného šterkového lože a z pohledu průchodnosti. Nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Spodní stavba je tvořena masivními betonovými opěrami. Volná výška pod mostním objektem je min. 0,43m z důvodu silně zaneseného stávajícího koryta vodního toku. Stávající mostní otvor je nedostačující pro převedení Q100 Klasifikace stavebního stavu dle správce objektu je 2.

V novém stavu bude navržen šikmý monolitický železobetonový rám s uzavřeným šterkovým ložem s rovnoběžnými křídli a navazujícími přechodovými monolitickými zídками. Uvažovaný volný mostní průřez VMP 2,5R. Šířka mostního objektu je 6,80, délka mostního objektu 8,88m. Délka oboustranných přechodových zídek/římsových zídek vpravo a vlevo je 3,00m. Nosná konstrukce bude navržena jako uzavřený jednopolový rám kolmé světlosti 4,00m (šikmá světlost 4,24m) z monolitického železového betonu. Dno propustku bude nově odlážděno kamenem do betonu. Minimální průtočná výška na návodní straně bude 0,92m a na podvodní straně 1,03m. Bude provedeno pročištění koryta stávajícího vodního toku v max. hloubce do 1,0m v délce cca. 70,0m.

SO 10-19-12 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 23,127

Stávající propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej v mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice. Trať na propustku je v přímé. Niveleta koleje stoupá ve směru staničení. Úhel křížení je 90°. Šířka propustku je 4,73m. Mostní objekt nevyhovuje požadavkům na zřízení uzavřeného šterkového lože a z pohledu průchodnosti. Nosnou konstrukci tvoří deska z železobetonu, staticky působící jako rozpěrák. Spodní stavba je tvořena masivními betonovými opěrami s železobetonovými úložnými prahy. Volná výška pod mostním objektem je min. 1,34m, dno propustku je zanesené. Klasifikace stavebního stavu dle správce objektu je 2.

V novém stavu bude navržen monolitický železobetonový rám s uzavřeným šterkovým ložem s rovnoběžnými křídli a navazujícími přechodovými monolitickými zídками. Uvažovaný volný mostní průřez VMP 2,5R. Šířka mostního objektu je 6,80m, délka mostního objektu 6,60m. Délka oboustranných přechodových zídek/římsových zídek vpravo a vlevo je 3,00m. Nosná konstrukce bude navržena jako uzavřený jednopolový rám kolmé světlosti 2,00m z monolitického železového betonu. Dno propustku bude nově odlážděno kamenem do betonu. Minimální průtočná výška na návodní straně bude 1,115m a na podvodní straně 1,320m.

SO 10-19-13 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 23,828

Stávající stav:

Stávající propustek byl přestavěn v roce 1960 pod železnici a pravděpodobně při tvorbě náspu pod rovnoběžnou místní komunikací byl prodloužen. Trubní propustek DN 1200 je zanesen na výtoku téměř celý, na vtoku ze dvou třetin. Původní funkci mlýnského náhonu již nemá, ale u vtoku jsou vidět výtoky dešťové vody z okolních budov. Na vtoku se nachází laguna, která se pravděpodobně vytvořila z důvodu nedostatečného odtoku vod od propustku. Čelo a římsa na vtoku jsou v poměrně zchovalém stavu, čelo na výtoku vykazuje poškození svislou prasklinou v celé délce. Stav trub není možné z důvodu zatopení zjistit.

Předložený návrh úprav:

Přípravná dokumentace

Vzhledem k novým požadavkům GPK a vzhledem k tomu, že nelze garantovat únosnost stávající nosné konstrukce je navržena přestavba na nový trubní propustek DN 1200 v délce pod nově upravovaným drážním tělesem s vybudováním nového čela na výtoku s napojením na nový odvodňovací příkop a s vybudováním napojení stávající a nové konstrukce pomocí ztužujícího ŽB bloku. Stávající část propustku pod komunikací zůstane zachována a bude provedeno její pročištění.

SO 02-19-61 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, lávka pro pěší u mostu v km 5,140

Objekt se nachází v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice v extravilánu. Objekt převádí komunikaci pro pěší a cyklistickou dopravu na nástupiště zast. Zlín-Malenovice přes stálou vodoteč – potok Baláš (ID 10192976).

Nosnou konstrukci lávky tvoří spřažená ŽB deska tl.150-215mm z betonu C30/37, která je spřažená s dvojicí válcovaných nosníků IPE500-S355J2N. Lávka je uložena na pevných a pohyblivých tangenciálních ložiscích. Římky jsou železobetonové o šířce 400mm a výšce 230mm z betonu C30/37. Rozpětí nosné konstrukce je 8,0m a šířka spřažené desky je 3,1m. Spřažená deska má podélný sklon 1,5%, příčný 0,0% a vrchol v polovině rozpětí. Celková šířka lávky včetně říms je 3,3m.

Spodní stavbu mostu tvoří ŽB opěry z betonu C30/37, které jsou založené na pilotách d=600mm, délky 5,0m z betonu C25/30. Šířka opěr je 1,25m a výška 1,935m. Dojde k výstavbě nových ŽB říms z betonu C30/37 v prostoru vybouraných zárubních zdí.

SO 04-19-61 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova

Objekt se skládá z mostní konstrukce, která nese mimoúrovňovou křižovatku „Pršenská příčka“ a z navazujících opěrných zdí.

část A T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, most Příčka

Mostní objekt je tvořen dvěma větvemi: Větev „Příčka“ od ulice L. Váchy k ulici Malotova překračuje dva jízdní pásy místní komunikace Třída Tomáše Bati, modernizovanou dvoukolejnou trať SŽDC Otrokovice – Vizovice, vlečkovou kolej, účelovou komunikaci k obchodnímu domu a parkoviště. Tato větev převádí 3 jízdní pruhy a jednostranný chodník a cyklostezku na římsu. Větev „Jižní rampa“ je kolmá na Příčku a nese připojovací pruhy bez chodníků umístěné nad středním dělicím pásem mezi protisměrnými jízdními pásy Třidy Tomáše Bati. V místě křížení obou větví je situována průsečná křižovatka.

Mostní objekt je navržen jako spojitá monolitická konstrukce z dodatečně předpjatého betonu. Větev příčka má rozpětí polí 15,0+19,0+19,5+17,0+21,0+23,0+25,5+23,5+20,0 m, větev Jižní rampa 18,0+23,0+23,0+22,9+19,9+20,0+20,0+16,0 m. Příčný řez má tvar desky s konzolami, šířka mostu je 16,10 m pro větev Příčka a 8,10 m pro větev Jižní rampa. Spodní stavba mostu se skládá z krajních masivních ŽB opěr a mezilehlých ŽB podpěr, podpěry jsou tvaru sloupů, případně dvojice sloupů spojených stěnou. Založení se předpokládá na vekoprůměrových vrtaných pilotách Ø 1,20 m.

Nosná konstrukce bude tvořit jeden dilatační celek, dilatační pohyby jednotlivých větví budou realizovány od pevné podpěry v místě křížení větví k mostním závěrům u krajních opěr.

Bezpečnostní zařízení na mostě bude tvořeno ocelovým mostním zábradlím výšky 1,10 m na římsách, případně 1,30 m podél cyklistických pruhů. Na mostě budou na lici říms na nálticích stožáry VO a SSZ s předpokladem možnosti budoucího osazení trolejového vedení trolejbusů.

část B T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Otrokovice, opěrná zeď vlevo**část C T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Otrokovice, opěrná zeď vpravo****část D T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Zlín - centrum, opěrná zeď vlevo**

Přípravná dokumentace

část E T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Zlín - centrum, opěrná zeď vpravo

část F T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď ulice L. Váchy

část G T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď Dřevnice

část H T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď ulice Přímá

Opěrné zdi navazují na křídla opěr mostu a tvoří přechod mezi komunikací v náspu a stávajícím terénem. Opěrné zdi budou tvořeny konstrukcí tvaru úhlové železobetonové zdi založené na vrtaných pilotách a při malé výšce plošně. V koruně budou zdi opatřeny římsou s obrubou podél hrany vozovky případně s pochozí plochou podél chodníku, bezpečnostní zařízení bude v obou případech sestávat z ocelového mostního zábradlí výšky 1,10 m resp. 1,30 m podél cyklostezky. Na nálitku na lící římsy budou zakotveny stožáry VO a SSZ s předpokladem možnosti budoucího osazení trolejového vedení trolejbusů.

Opěrné zdi jdou navrženy výšky do cca 4,5 m s dilatačními celky dl. 6-12 m.

SO 04-19-62 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, silniční most (podchod) v km 8,700

Tubus podchodu je navržen jako ŽB rám. Tloušťka stěn bude 400 mm, tloušťka horní příčle bude 450-410 mm a dolní příčle bude 400 mm. Horní povrch horní příčle bude proveden ve střechovitém sklonu 2,0%. Světlá výška nové části podchodu je 2800 mm z důvodu umístění informačního systému. U horní příčle je navíc připočten prostor výšky 100 mm pro umístění elektroinstalace a osvětlovacích těles.

Konstrukce schodiště vlevo bude provedena jako polorám, tloušťka stěn a spodní příčle bude 300 mm. Schodiště bude provedeno jako jednoramenné s mezipodestou. Ve schodišti bude 13+13 stupňů. Šířka stupně 320 mm a výška 160 mm.

Nová výtahová šachta bude umístěna naproti schodišti. Konstrukce výtahové šachty bude mít tloušťku stěn 300 mm a vnitřní rozměr 1600x2600 mm. Před výtahovou šachtou bude umístěna jímka pro případné čerpání vody.

Veškeré nové ŽB části podchodu budou provedeny z betonu C30/37.

Konstrukce je rozdělena dilatačními spárami z důvodů pracovních postupů.

V místě schodiště bude umístěna dvě madla výšky 900 mm a 600 mm.

Celý podchod je protažen pod silniční komunikací a novou nájezdovou rampou mimoúrovňového silničního křížení. Vlevo navazuje na konstrukci železničního podchodu (SO 04-19-07) a vpravo je ukončen schodištěm a výtahovou šachtou.

SO 06-19-61 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII

část A T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, silniční most

Mostní objekt je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Objekt vedoucí nad touto polozapuštěnou tratí u zastávky Zlín – Podvesná je koncipován jako spojitá půdorysně se rozšiřující monolitická deska tl. 1,05 m z předpjatého betonu o šesti polích s betonovou monolitickou spodní stavbou. Rozpětí polí je 14,0m + 4x20,0m + 14,0m. Krajní opěry jsou šířky 2,70 m, sloupy vnitřních podpěr mají Ø 1,50 m. Opěry i podpěry jsou (s výjimkou „Podpěry 2“) vetknuty do obdélníkových základových pásů výšky 1,20 m, šířky 3,00 m. Šířka základového pásu pod „Podpěrou 2“ je 3,30 m. Základové pásy jsou pak vetknuty do vrtaných pilot Ø 0,90 m. Výškové řešení vychází z podélného profilu převáděné místní komunikace s dodržáním dostatečné výšky pro VMP překračované železniční trati. Šířkové uspořádání na mostě vychází s dopravního řešení převáděné místní komunikace na ulici Podvesná XVII vč. přilehlých chodníků a plánované cyklotrasy. Na mostě budou osazeny sloupy trakčního vedení a VO.

část B T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.1

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. V novém stavu bude umístěna podél vjezdu na budované parkoviště a podél vjezdu do areálu DSZO s.r.o. Ve vztahu k ul. Podvesná XVII bude umístěna vpravo ve směru od křižovatky s třídou Tomáše Bati k ul. Dřevnická.

Opěrná zeď délky 21,10m bude vytvořena ze tří pracovních/dilatačních celků z monolitické železového betonu. Zeď bude založena plošně na základových pasech. V příčném řezu bude zeď tvořena základovým pasem a samotným dříkem. Dřík zdi bude proměnné výšky a bude respektovat podélný sklon nově budovaných pozemních komunikací. Zeď bude ukončena v horní části římsou z železového betonu. Na římsu bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Celková výška zdi od úrovně základové spáry po horní povrch římsy bude proměnný od 1,20m do 1,85m. Maximální výška nad upraveným terénem bude cca. 0,75m.

část C T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.2

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. V novém stavu bude umístěna podél vjezdu do areálu DSZO s.r.o. a podél chodníku. Ve vztahu k ul. Podvesná XVII bude umístěna vpravo ve směru od křižovatky s třídou Tomáše Bati k ul. Dřevnická.

Opěrná zeď délky 28,60m bude vytvořena ze tří pracovních/dilatačních celků z monolitické železového betonu. Opěrná zeď bude založena plošně na základových pasech. V příčném řezu je zeď tvořena základovým pasem a samotným dříkem. Dřík zdi bude proměnné výšky a bude respektovat podélný sklon nově budovaných pozemních komunikací. Zeď bude ukončena v horní části římsou z železového betonu. Na římsu bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Celková výška zdi od úrovně základové spáry po horní povrch římsy bude proměnný od 1,20m do 2,30m. Maximální výška nad upraveným terénem bude cca. 1,15m.

část D T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.3

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. V novém stavu bude součástí zbudovaného náspu u krajní opěry mostního objektu (vlevo od žel. trati), na němž bude vedena průběžná stezka pro chodce a cyklisty. Ve vztahu k ul. Podvesná XVII bude umístěna vlevo ve směru od křižovatky s třídou Tomáše Bati k ul. Dřevnická.

Půdorysně bude mít opěrná zeď tvar jedenkrát zalomeného polygonu (kolmé zalomení) s vloženým zakružovacím obloukem o poloměru 2,50m. Zeď se napojuje na krajní opěru mostního objektu a je zalícována s dříkem opěry. Opěrná zeď bude částečně založena plošně na základových pasech a částečně hlubinně na pilotách Ø 600mm dl. 6,0m. Zeď délky 26,38m bude vytvořena ze dvou pracovních/dilatačních celků délky 12,0m a 14,38m z monolitické železového betonu. V příčném řezu je zeď tvořena základovým pasem a samotným dříkem. Zeď bude ukončena v horní části římsou z železového betonu. Na římsu bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Celková výška zdi od úrovně základové spáry po horní povrch římsy bude proměnný od 1,70m do 3,50m. Maximální výška nad upraveným terénem bude cca. 2,65m.

část E T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.4

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra č. 7) vpravo ve směru staničení komunikace. Celková délka zdi je 35,00 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 4,01 – 2,17 m. Zeď je rozdělena do 3 dilatačních dílů. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,75 m, šířky 1,70 m. Založení zdi je (s výjimkou posledního dilatačního dílu) hlubinně na pilotách Ø 0,60 m. Zeď je osazena monolitickou ŽB římsou, do které je osazeno zábradlí.

část F T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.5

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra č. 1) vlevo ve směru staničení komunikace. Celková délka zdi je 9,0 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 4,59 m – 4,23 m. Zeď je tvořena jedním dílem. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,75 m, šířky 1,70 m. Založení zdi je hlubinné na pilotách Ø 0,60 m. Zeď je osazena monolitickou ŽB římsou, do které je osazeno zábradlí.

část G T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.6

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra č. 1) vpravo ve směru staničení komunikace. Zároveň bude umístěna podél výjezdu z parkoviště obchodního domu Lidl. Celková délka zdi je 21,00 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 4,65 – 1,33 m. Zeď je rozdělena do dvou dilatačních dílů. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,75 m, šířky 1,70 m. První dilatační díl je založen hlubinně na pilotách Ø 0,60 m, druhý plošně. Zeď je osazena monolitickou ŽB římsou, do které je osazeno zábradlí.

část H T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.7

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. V novém stavu bude součástí zbudovaného náspu u krajní opěry mostního objektu (vlevo od žel. trati), na němž bude vedena průběžná stezka pro chodce a cyklisty. Ve vztahu k ul. Podvesná XVII bude umístěna vpravo ve směru od křižovatky s třídou Tomáše Bati k ul. Dřevnická.

Půdorysně bude mít opěrná zeď tvar dvakrát zalomeného polygonu s vloženými zakružovacími oblouky o poloměru 50,0m. Podélný spád bude 8,33% směrem k železniční zastávce Zlín – Podvesná a ve spádu 5,70% směrem k ul. Dřevnická. Opěrná zeď bude založena na základových pasech na pilotách \bar{A} 600mm dl. 6,0m. Zeď délky 84,0m bude vytvořena ze sedmi pracovních/dilatačních celků délky 12,0m z monolitické železového betonu. V příčném řezu bude zeď tvořena základovým pasem a samotným dříkem zdi. Zeď bude ukončena v horní části římsou z železového betonu. Na části římsy bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní v. 1,30m a na části zdi bude osazena PHS (SO 06-33-03). Celková výška zdi od úrovně základové spáry po horní povrch římsy bude proměnný od 1,75m do 4,60m. Maximální výška nad upraveným terénem bude cca. 3,70m.

část I T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.8

Ve stávajícím stavu je část parkoviště u obchodního domu LIDL lemované ŽB monolitickou zídou vedenou podél chodníku rovnoběžně s ulicí Podvesná XVII. Nově budovaný nadjezd nad polozapuštěnou tratí si vyžádá výškové úpravy komunikace, která bude směrem od křižovatky s třídou T. Bati stoupat.

V novém stavu bude vybudována monolitická železobetonová zídka délky 21,85m plošně založená tvaru L navazující na stávající betonovou zídku. Výška nové zídky od úrovně základové spáry po horní povrch L dříku bude proměnná od 1,70m do 2,30m. Stávající neodbouraná betonová zídka délky 15,40m a 5,00m bude v potřebné délce opravena a pohledové plochy sanovány. Do nové zídky a na část staré zídky bude kotveno zábradlí.

SO 06-19-62 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, silniční propustek v km 13,980

Vzhledem k nutnosti převedení vody s území nově konfigurovaným novou účelovou komunikací a novým řešením GPK se navrhuje výstavba nového trubního propustku. Stávající terén bude upraven tak, aby navazoval na vtok a výtok propustku. Na vtoku a výtoku bude provedeno

Přípravná dokumentace

zakončení svahovým čelem se seříznutou rourou dle sklonu svahu s odlážděním prostoru před propustkem a svahu kolem vyústění. Na vtoku bude provedeno navázání příkopů podél komunikace a příkopů od železničního propustku v km 13,997. Výstavba nového propustku řeší převádění inundačních vod pod novou účelovou komunikací trubním propustkem DN1200. Nosnou konstrukci tvoří flexibilní ocelové trouby DN1200, které budou osazeny na podkladní zhutněný šterkopískový podsyp.

SO 01-19-51 ŽST Otrokovice, opěrná zeď vpravo v km 155,552 - 155,738

V rámci stavby je navrženo rozšíření kolejiště ŽST Otrokovice o dvě vjezdové koleje č.3a a 5a. V prostoru mezi železničním mostem v km 155,509 a podchodem v km 155,726 je navrženo zajištění železničního zemního tělesa vpravo koleje č.5a nově budovanou opěrnou zdí. Délka zdi je cca 185,9 m. Zeď je navržena železobetonová, monolitická. Statické schéma úhlová opěrná zeď s plošným založením. Výška zdi 4,7 m. Zeď je rozdělena na dilatační celky délky 18,5 m. Trakční stožáry budou osazeny na pilíře, vybetonované v lici zdi. Zeď bude odvodněna do kolejiště do podélného trativodu za rubem zdi. Vedení kabelových tras je uvažováno pod drážní stezkou za rubem zdi. Zábradlí bude ocelové svařované.

SO 01-19-52 ŽST Otrokovice, zárubní zeď vpravo v km 155,865 - 155,943

Zarubní zeď se nachází v intravilánu katastrálního území Otrokovice, v mezistaničním úseku Otrokovice - Tlumačov.

Popis nového stavu:

Bude vybudována zárubní zeď z gabionu výšky 2,0m. Délka zdi je 78,0m.

SO 02-19-51 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, opěrná zeď vlevo v km 5,149-5,277

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu opěrná zeď není.

Nový stav:

Z důvodu výstavby nového nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice je zde navržena nová opěrná zeď celkové délky 112,5 m. Zeď je úhlová, monolitická z ŽB C30/37, B500B. Výška zdi je 2,7 m, šířka dříku 0,37 m. Šířka základu je 2,01 m. Do zdi je po celé délce kotvena PHS výšky 2,5 m. V blízkosti trakčních stožárů bude základ zdi lokálně zmenšen, aby bylo stožár možné založit na vlastní základovou patku.

SO 03-19-51 Odb. Zlín-Malenovice, opěrná zeď vlevo v km 5,684-5,730

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu opěrná zeď není.

Nový stav:

Vzhledem k výraznému posunu tělesa železničního spodku směrem ke stávající pozemní komunikaci je vlevo od koleje navržena nová opěrná zeď délky 46 m. Zeď je úhlová, monolitická z ŽB C30/37, B500B. Výška zdi je 3,4 m, šířka dříku 0,37 m. Šířka základu je 2,5 m. Po celé délce zdi je osazeno nové ocelové zábradlí z úhelníků. V blízkosti trakčních stožárů bude základ zdi lokálně zmenšen, aby bylo stožár možné založit na vlastní základovou patku.

SO 04-19-51 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zárubní zeď vlevo v km 6,940-7,080

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu se nachází betonová zídka obdélníkového průřezu šířky cca 0,65m.

V místě zdi v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed je trať jednokolejná. Trať je částečně v přímé, v oblouku R=3000m; D=0mm. Niveleta koleje klesá 0,29‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Traťová rychlost je 60kmh-1.

Přípravná dokumentace

Stávající komunikace vlevo zdi je šířky 3,0m v jednostranném sklonu 2,50%-4,00%. Komunikace je podél zdi částečně v přímé, částečně v oblouku o poloměru R=45m.

Nový stav:

Z důvodu výškového rozdílu mezi kolejovým ložem a přilehlou pozemní komunikací se navrhuje výstavba opěrné zdi o délce 140 m. Zeď je navržena jako monolitická zárubní z betonu C30/37. Výška zdi 1,49 - 1,95 m. Dřík svislý šířky 0,4m. Základ výšky 0,4m a šířky 1,35m. Do zdi je kotvena protihluková stěna výšky 2,5m.

SO 04-19-52 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď

Stávající stav

Ve stávajícím stavu se v daném místě nachází autobusové/trolejbusové nástupiště a železniční nástupiště, které jsou téměř ve stejné výškové úrovni, tedy bez konstrukce opěrné zdi.

Návrh řešení

Vzhledem k tomu, že mezi autobusovým/trolejbusovým nástupištěm a žel. nástupištěm zastávky Zlín-Prštné vznikne v novém navrženém stavu výškový rozdíl cca 0,5 m a vzhledem k umístění v intravilánu města Zlín v blízkosti rušné 4 proudové komunikace, navrhuje se výstavba nové opěrné zdi, která zajistí vyšší bezpečnost pěších, oddělení jednotlivých druhů dopravy, vyšší komfort cestujících, požadavky na vhodné architektonické řešení v rámci intravilánu města Zlín.

SO 05-19-51 ŽST Zlín střed, opěrná zeď levostranná v km 9,070-9,160 (u koleje č.4c)

Z důvodu zajištění kolejového lože je navržena opěrná zeď v délce 90 m. Zeď bude oddělovat kolej č. 4c od silniční komunikace. Na zdi bude osazeno zábradlí výšky 1100 mm. Zeď bude železobetonová monolitická.

SO 05-19-52 ŽST Zlín střed, opěrná zeď levostranná v km 9,270-9,570 (mezi kolejí č.2 a 21s)

Z důvodu zajištění kolejového lože u koleje č. 2 je navržena opěrná zeď v délce 300 m. Zeď bude oddělovat kolej č. 2 od koleje č. 21s. Zeď bude železobetonová monolitická.

SO 06-19-51 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď vpravo v km 10,976 - 11,259

Vzhledem k tomu, že dochází ke změně GPK v metrových hodnotách (zdvih), vyvolané úpravou nivelety železničního mostu nad trolejbusovou tratí a není možno provádět zábor mimodrážních pozemků je navržena výstavba opěrné zdi vpravo trati, která zajistí stabilitu zemního tělesa trati a nástupiště v zastávce Zlín - Dlouhá.

Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická železobetonová konstrukce, ukončena římsou s osazenou protihlukovou stěnou.

SO 06-19-52 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vlevo v km 12,426-13,995

Vzhledem k tomu, že dochází ke změně GPK v metrových hodnotách (pokles), vyvolané vybudováním mimoúrovňového křížení mezi tratí a komunikací Podvesná XVII a není možno provádět zábor mimodrážních pozemků je navržena výstavba opěrných zárubních zdi po obou stranách trati, které zajistí stabilitu okolního terénu proti zahluobené niveletě koleji a nově vybudovanému nástupišti v zastávce Zlín – Podvesná.

Opěrné zdi jsou navrženy jako úhlové monolitické železobetonové konstrukce, které jsou vzájemně propojeny pod kolejí a tvoří polorám, ukončený římsou s osazením zábradlí, protihlukové stěny a sloupů trakčního vedení.

SO 06-19-53 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď u nástupiště v km 14,347-14,468

Vzhledem k tomu, že dochází ke změně GPK v metrových hodnotách (směrová úprava) a není možno provádět další zábor mimodrážních pozemků je navržena výstavba opěrné zdi vpravo

Přípravná dokumentace

trati, které zajistí stabilitu zemního tělesa trati a nástupiště v zastávce Zlín – Příluky. Drážní zastávka navazuje na autobusovou zastávku na silnici i/49.

Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická železobetonová konstrukce, ukončena římsou.

SO 06-19-54 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Příluky, zárubní zeď vpravo v km 14,553-14,819

Vzhledem k tomu, že dochází ke změně GPK a je budováno nové odvodnění podél trati vpravo a je potřeba zajistit odvodnění svahu nad zdí mezi tratí a silnicí I/49 je navržena sanace zárubní zdi včetně odvodnění, která bude provedena novou římsou s odvodňovacím žlabem.

Římsa je navržena jako železobetonová přikotvená konstrukce.

SO 07-19-51 Výh. Zlín-Příluky, opěrná zeď vlevo v km 15,535-15,610

Jedná se o zcela nový objekt. V předmětném úseku dochází k zdvoukolejnění stávající trati. Nová opěrná zeď je zde navržena z důvodů omezení záborů a zajištění stability svahu nad potokem Dřevnice, který bude novou dvoukolejnou tratí rozšířen a přetížen. Koncepce zdi byla navržena v předešlém projektovém stupni a tato koncepce byla v tomto stupni kromě způsobu založení zachována. Délka zdi a její ukončení je navrženo s ohledem na stabilitu svahu zatíženého novou kolejí. Stabilita byla posouzena na parametry zemin, které byly odhadnuty na základě dynamických penetrací.

Začátek zdi je navržen v km 15.534⁸³⁶ a konec v km 15.610⁰⁰⁰ vzhledem k staničení koleje č.1.

Navržená zeď je svou konstrukcí tížná. Objekt je navržen na účinky zatěžovacího vlaku LM71 s klasifikačním součinitelem 1,1. Celková výška zdi včetně základu je 1.87m až 3.51m. Líc dříku zdi je skloněn 10:1. Za rubem zdi je navrženo odvodnění prostřednictvím podélné drenáže v kombinaci s kamennou rovnatinou. Na římsě je v celé délce navrženo zábradlí. Především kvůli zamezení vzniku smykových ploch uvnitř svahu je založení zdi navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách ø600 a 900mm, dl. 4.0 až 5.0m.

Na zdi je uplatněno otevřené kolejové lože a VMP 3.0, min. vzdálenost zábradlí od osy koleje je 3.145m. Před lícem zdi vznikne po celé délce lavice šířky min. 1.1m, která umožní kontrolu odvodňovacích trubek a jejich čištění.

SO 08-19-51 T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vpravo v km 16,660-16,879

Stávající stav:

Po pravé straně při pohledu ve směru staničení je umístěna před mostem v km 16,964 stávající opěrná zeď. Zeď je ve špatném technickém stavu. Ve spodní části je z kamenného zdiva, které bylo později nadbetonováno betonovou částí. Nadbetonování je místy vysunuto před kamenné zdivo. V úseku dojde ke zvednutí nivelety koleje v souvislosti se zvednutím mostu.

Nový stav

Zeď souvisí s komplexem stavebních objektů v zastávce Želechovice. Hlavní důvod výstavby zdi je zdvih nivelety na mostě 16.964 o 1.5m. Zeď je zde v celém úseku nová, výjma krátkého úseku před mostem 16.964, kde je podél domu č.p. 16 úsek kamenné zdi v délce 20m. Zásadním rozdílem proti studii je přesun nástupiště z levé na pravou stranu. Zeď začíná v km 16.66 a do km 16.703 je navržena jako úhlová podepřená pilotami. V km 16.703-16.760 je navržena jako úhlová zeď na plošných základech, částečně je zde umístěna pod nástupištěm. V km 16.76-16.796 je součástí zdi chodník a schodiště na nástupiště, betonová konstrukce pod chodníkem tvoří zároveň opěrné opatření. V úseku 16.796 – 16.803 je zeď přerušena jedním dilatačním celkem, který je součástí mostu (podchodu) v km 16.8. Od 16.803-16.8786 (konec zdi) je zeď opět navržena jako úhlová na plošných základech. Je předpoklad že zeď bude dělena na dilatační celky v délce do 20m. Na většině délky zdi je na římsě osazena PHS. Zeď na rubu bude izolována natavovanými pasy, Drenáž bude vyvedena na lícovou stranu a voda bude volně stékat na terén

SO 08-19-52 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vlevo v km 16,565-16,879

Stávající stav:

Před mostem před zlínskou opěrou je postavena vlevo stávající opěrná zeď. Na zlínskou opěru navazuje zeď z kamenného zdiva. Kamenné zdivo je vlivem prosakující vlhkosti zvláště ve spodní části ve špatném technickém stavu. Na zeď z kamenného zdiva pak navazuje opěrná betonová zeď u nástupiště. Zeď je rozrušena trhlinami v betonu (někde až na celou šířku zdi).

Nový stav

Zeď souvisí s komplexem stavebních objektů v zastávce Želechovice. Hlavní důvod výstavby zdi je zdvih nivelety na mostě 16.964 o 1.5m. V současném stavu je tomto místě situováno nástupiště, které se dle požadavku obce přesouvá na pravou stranu. Podél nástupiště je prakticky v celé délce stávající opěrná zeď výšky od 1-3 metrů, která chrání ulici Nádražní, tato zeď předurčuje částečně technické řešení objektu. Zeď začíná v km 16.565 a do km 16.622 je navržena jako úhlová zídka s plošným základem, na koruně zdi je osazena PHS. Od km 16,622 – do 16,645 je stávající zeď ubourána a těleso se zde vysvahuje. V úseku 16,645-16,673 je zeď přerušena bez opěrného opatření. V úseku 16,673-16,7845 je stávající zeď částečně ubourána, na starou zeď je doplněna nová římsa a pohledové plochy betonu budou dobetonovány vrstvou betonu tl 100, beton bude skotven se stávající konstrukcí ocelovými trny, na tomto úseku není osazena PHS ale zábradlí. V úseku 16,7845-16,796 je nová úhlová zeď na plošných základech. V úseku 16.796 – 16.803 je zeď přerušena jedním dilatačním celkem, který je součástí mostu (podchodu) v km 16.8. Od 16.803-16.8786 (konec zdi) je zeď opět navržena jako úhlová na plošných základech. Je předpoklad že zeď bude dělena na dilatační celky v délce do 20m. Na většině délky zdi je na římse osazena PHS. Zeď na rubu bude izolována natavovanými pasy, Drenáž bude vyvedena na lícovou stranu a voda bude volně stékat do lemovacího pruhu kolem zdi, který bude vysypán praným kačírkem. Komunikace před zdi je součástí samostatného silničního objektu.

SO 08-19-53 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vlevo v km 16,917-17,200

Stávající stav:

Po levé straně za mostem při pohledu ve směru staničení jde rovnoběžně s železniční tratí stávající místní komunikace. Část mezi komunikací a železniční tratí je vysvahována až po vizovickou opěru. V úseku dojde ke zvednutí nivelety koleje v souvislosti se stavbou nového mostu.

Nový stav

Je navržena nová plošně založené opěrná zeď. Toto je vyvoláno nutností zachování místní komunikace, aby vlivem širšího násypu nedošlo k jejímu omezení. Zeď bude zakončena římsou, na které bude umístěna PHS.

Zeď bude z rubové části opatřena izolací a odvodněním drenážní trubkou, drenáž bude vyvedena na lícovou stranu a voda bude volně stékat do lemovacího pruhu kolem zdi, který bude vysypán praným kačírkem.

Konstrukce zdi : úhlová železobetonová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3. Základová deska má smykový ozubu proti posunutí zdi. Zeď navazuje na křídlo mostu km16.964.

SO 08-19-54 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vpravo v km 16,918 -16,953

Vzhledem k tomu, že v zastávce Želechovice se zvedá niveleta koleje o víc jak 1,5m z důvodu podjezdu pod mostem v km 16,954 a nové těleso dráhy by zasahovalo do objektu na parcele 1203

navrhuje se výstavba nové opěrné zdi podél parcely 1203 a 1204 od km 16,917 - do km 16.953.

Je navržena úhlová železobetonová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3. Základová deska má smykový ozubu proti posunutí zdi. Výška zdi je proměnlivá max 3m nad přílehlým terénem. Celková délka zdi je 35.4m

Přípravná dokumentace

Ve stávajícím stavu svah sousedí se zahradou na parcele 1203 a s parcelou 1204. Výstavbou tyto parcely nebudou zasaženy. Narušený terén před zdí se ohumusuje a zatravní.

Povrchy betonu pod terénem jsou opatřeny izolačním nátěrem 1* penetrace, 2* asfaltový nátěr. Zásypy za rubem budou provedeny hutněnou zlepšenou zeminou. Rub zdi bude odvodněn trativodem zřízeným v rámci žel. spodku, který bude uložena na podkladní vrstvě z prostého betonu C12/15 XO tl. 100mm. Za římsou je zřízena stezka z propustného materiálu, rub zdi je opatřen drenážní vrstvou ze štěrkodrti 16/32.

Železniční spodek je odvodněn sklonem zemní pláně na pravou stranu a za zdi bude voda svedena do trativodu zdi, která bude zaústěna do kanalizace u mostu 16.964.

Zed' bude mít odvedení povrchových vod vlastní. Na svahu za římsou je stezka z propustného materiálu a za rubem zdi je drenážní vrstva ze štěrkodrti, povrchová voda bude svedena do drenáže, která bude svedena až k mostu 16.964, bude zaústěna do kanalizace vyústěné do potoka pod mostem.

Drenáž je zajištěna perforovanou trubkou HDPE dn150mm. Trubka je položena na spádovanou vrstvu z prostého betonu C12/15 XO tl. 100mm. Povrchová úprava betonu – pohledový beton bez dalších úprav.

Náhradní výsadby a vegetační úpravy

SO 90-00-01 Náhradní výsadby a vegetační úpravy

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin v místě rekonstrukce nebo zdvoukolejnění trati z Otrokovic do Vizovic. Na základě dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že okolí trati je místy čištěno od náletové zeleně v šířce cca 5 m od osy koleje. Dotčená zeleň se nachází podél železniční tratě po obou stranách. Místy se vyskytují se jak jednotlivé vzrostlé stromy a skupinky stromů, tak souvislé porosty náletových dřevin (stromů a keřů).

Kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu od listopadu do března. V dostatečném předstihu před jeho započítím je třeba požádat o povolení ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody.

Na základě § 9 zákona č.114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Konkrétní výsadby budou uvedeny v rozhodnutí o kácení dřevin.

Jako podklad pro určení náhradní výsadby bylo na základě dendrologického průzkumu provedeno ocenění dřevin dle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin., dále může být také uložena následná péče v trvání 1-5 let.

SO 90-00-02 Zabezpečení veřejných zájmů a demolic

Předmětem tohoto stavebního objektu je provedení individuálních protihlukových opatření a demolic objektů, které ke svému provedení potřebují demoliční výměr (viz seznam PS a SO na konci zprávy).

Potrubní vedení

SO 01-22-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky plynovodů

SO 02-22-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky plynovodů

SO 04-22-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů

SO 05-22-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů

SO 06-22-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky plynovodů

SO 08-22-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky plynovodů

Přípravná dokumentace

SO 09-22-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky plynovodů**SO 10-22-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů****SO 11-22-01 ŽST Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů**

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám plynovodů v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů stávajících inženýrských sítí. Přeložky plynovodů musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati. Výstavbu přeložek je nutno provádět mimo topnou sezónu.

Stávající plynovody jsou ve správě GasNet, s.r.o. (Innogy) nebo případně ve správě areálů, které jsou plynem zásobeny. Napojení navrhovaných přeložek na stávající plynovodní potrubí z PE bude pomocí natavovací elektrotvarovky, napojení na stávající ocelové potrubí bude přechodkou ocel / plast.

Přeložky NTL a STL plynovodních řadů jsou navrženy z plastových PE trub PE100 SDR17,6 a PE100 SDR11, přípojky z PE s ochranným pláštěm, chráničky a ochranné trubky jsou navrženy z plastových PE trub.

Veškeré rušené stávající plynovody vč. plynárenských zařízení budou demontovány odstraněním z výkopu v celém rozsahu, případně bude stáv. potrubí zaplněno cementopopílkovou suspenzí (v případě že je vedeno mimo výkop pro nové zařízení).

SO 01-27-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací

SO 01-27-01 část A ŽST Otrokovice, přeložka hlavního kanalizačního sběrače

SO 01-27-01 část B ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací

SO 01-27-01 část C ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací

SO 01-21-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky horkovodů**SO 02-21-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky horkovodů****SO 02-27-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací****SO 04-21-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky teplovodů****SO 04-27-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací****SO 05-21-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky teplovodů****SO 05-27-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací****SO 06-21-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky teplovodů****SO 06-27-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací****SO 08-27-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací****SO 09-27-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací****SO 10-27-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací****SO 11-27-01 ŽST Vizovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám vodovodů a kanalizací v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů stávajících inženýrských sítí. Přeložky musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati.

Železniční tunel

SO 01-29-01 ŽST Otrokovice, zárubní zeď v km 0,217 – 0,568

Zárubní zdi v délce 351m se budou nacházet po obou stranách dvojkolejně železniční tratě v obvodu železniční stanice Otrokovice (VMP 3,0) a navážou na portál vjezdového tunelu. Zárubní zdi jsou navrženy především z důvodu zabránění průsakům podzemní vody do zářezu a z důvodu omezení záborů soukromých vlastníků. U zárubních zdí bude proměnná šířka stěn od 500mm do 1000mm, tak i výška stěn od 1,5m do 10,5m. Zárubní zdi budou ve spodní části spojeny příčlím. V horní části stěn bude provedena římsa, na kterou budou osazeny sloupky zábradlí, nebo podpěry trakčního vedení. Římsy, stěny a spodní příčel bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 a budou vyztuženy betonářskou ocelí B 500B. Nosná konstrukce bude provedena na podkladním betonu,

Přípravná dokumentace

kteřý bude proveden na nepropustném dně. Pro zřízení zárubních zdí bude stavební jáma zajištěna proti průsakům podzemní vody pažící konstrukcí. Pažící konstrukce bude tvořena železobetonovými pilotami a pilíři vytvořených pomocí tryskové injektáže. Piloty a pilíře se budou vzájemně překrývat a vytvoří nepropustnou konstrukci vůči podzemní vodě. Dno stavební jámy bude utěsněno vzájemně se překrývajícími se pilíři a bude mít mocnost 1,5m. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou. Pro provizorní převedení kabelového a trubního vedení přes stavební jámu bude zřízena ocelová lávka, která po vybudování tunelu bude odstraněna.

SO 01-29-02 ŽST Otrokovice, železniční tunel v km 0,568 – 0,768

Železniční tunel pro dvě koleje délky 200m umožní mimoúrovňové křížení železniční tratě s komunikací II. třídy, která navazuje v bezprostřední blízkosti na komunikaci I. třídy. Mimoúrovňové křížení zajistí plynulost silniční dopravy a především bezpečný provoz dráhy. Tunel se bude nacházet v obvodu železniční stanice Otrokovice a v přímé, proto bude použit STTP 3,0. Tunel bude tvořit železobetonová rámová konstrukce, která bude provedena v těsněné stavební jámě. Před průsaky podzemní vody do stavební jámy budou stěny těsněny pažící konstrukcí a dno bude těsněno pilíři, které se budou vzájemně překrývat. Pažící konstrukce stěn bude vytvořena piloty a pilíři. Pilíře budou vytvořeny pomocí tryskové technologie. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou. Železniční trať bude elektrifikována 25kV/50Hz.

Tunel bude vybaven nouzovým osvětlením, rozhlasem, kamerovým systémem. Obetonované kabelové vedení s šachtami povede po stranách tunelu a vytvoří pochozí plochu. Podél kabelového vedení bude uložena perforovaná trubka se šachtami.

Pro zajištění autobusové a trolejbusové dopravy bude přes stavební jámu vloženo mostní provizorium.

SO 01-29-03 ŽST Otrokovice, zárubní zeď vpravo v km 0,768 - 1,285

Zárubní zdi v délce 517m se budou nacházet po obou stranách dvojkolejné železniční tratě v obvodu železniční stanice Otrokovice (VMP 3,0) a navážou na portál vjezdového tunelu. Zárubní zdi jsou navrženy především z důvodu zabránění průsakům podzemní vody do zářezu, z důvodu zřízení nové komunikace a z důvodu omezení záborů soukromých vlastníků. U zárubních zdí bude proměnná šířka stěn od 500mm do 1000mm, tak i výška stěn od 1,5m do 10,0m. Zárubní zdi budou ve spodní části spojeny příčlím. V horní části stěn bude provedena římsa, na kterou budou osazeny sloupky zábradlí, nebo podpěry trakčního vedení. Římsy, stěny a spodní příčel bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 a budou vyztuženy betonářskou ocelí B 500B. Nosná konstrukce bude provedena na podkladním betonu, který bude proveden na nepropustném dně. Pro zřízení zárubních zdí bude stavební jáma zajištěna proti průsakům podzemní vody pažící konstrukcí. Pažící konstrukce bude tvořena železobetonovými pilotami a pilíři vytvořených pomocí tryskové injektáže. Piloty a pilíře se budou vzájemně překrývat a vytvoří nepropustnou konstrukci vůči podzemní vodě. Dno stavební jámy bude utěsněno vzájemně se překrývajícími se pilíři a bude mít mocnost 1,5m. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou.

Pozemní komunikace**SO 01-18-01 ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích**

Celá kvítkovická křižovatka bude uvedena do původního stavu z hlediska uspořádání a řazení jízdních pruhů jen s rozdílem severozápadního a severovýchodního nároží křižovatky, díky odstranění úrovňového křížení trati č.331 (dle knižního jízdního řádu – KJŘ) Otrokovice – Vizovice

Přípravná dokumentace

a z hlediska obalových křivek při průjezdu větších vozidel je zde navrženo nároží typu 2:1:3. Nároží na východní straně je v uvedeném poměru poloměrů 2:1:3 o parametrech $R_1=30\text{m}$, $R_2=15\text{m}$, $R_3=45\text{m}$. Upravené nároží na západní straně je o poloměrech $R_1=14\text{m}$, $R_2=7\text{m}$, $R_3=21\text{m}$.

Šířky všech jízdních pruhů na západním rameni jsou navrženy ve stávajících šířkách 3,50m a řazení v křižovatce zůstává ve stejné podobě. Je zde upraven dělicí ostrůvek s výhledem pro převádění cyklistické dopravy, a proto je navržen šířky 2,50m. Na východním rameni křižovatky jsou řadící pruhy šířky 3,25m z důvodu úzkého prostoru po výstavbě zahloubené železniční trati a tunelu a řazení jízdních pruhů zůstává ve stejné podobě, jako jsou ve stávajícím stavu. Silnice I/49 pak dále pokračuje směrem na Zlín v šířkovém uspořádání 3,50m v obou směrech. Nově bude pak po levé straně navržena místo otevřeného příkopu zpevněná krajnice s obrubníkem a betonovou předlažbou. Po pravé straně bude pak výškově upravena stávající zpevněná krajnice s obrubou a stávající uliční vpusti. Vodící proužek je po pravé straně ve směru staničení navržen šířky 0,50m a po levé straně pak z důvodu nízkých sklonů podélného profilu šířky 0,75, aby vodící proužek po levé straně byl v příčném sklonu 2,50-6,00% a jeho podélný sklon byl pak minimálně 0,50%.

Všechny sjezdy a napojení po celém úseku budou směrově a výškově napojeny. Na konci úseku bude zrekonstruována zastávka MHD v jízdním pruhu směrem na Otrokovice a bude zachována ve stejném délkovém, šířkovém a prostorovém uspořádání a to šířky 3,50m a nástupní hrana délky 37,00m a výšky 200mm z bezbariérového obrubníku.

Na severním rameni jsou jízdní pruhy navrženy šířky 3,00m a po obou stranách komunikace je navržen jízdní pruh pro cyklisty v šířce 1,50m s tím, že další návaznost bude řešit samostatně město Otrokovice. Dle požadavku města Otrokovice je křižovatka nachystána pro smíšený provoz chodců a cyklistů. Podél západního ramene křižovatky je zachována dělená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 5,00m.

Zastávka MHD směrem na Otrokovice, žel. stanice bude zachována ve stejné poloze a zastávkový záliv bude nově navržen z cementobetonového materiálu a bude šířky 3,25m, nástupní hrana pak bude délky 37,00m a výšky 200mm. Nástupní hrana je tvořena z bezbariérového obrubníku.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v celém úseku silnic se zaměřenými osami komunikací a krajnicemi. Podrobné zaměření kvítkovické křižovatky se všemi dopravními ostrůvky a vpustmi
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min.45\text{Mpa}$

SO 01-18-02 ŽST Otrokovice, místní komunikace Otrokovice-Trávníky v km 0,7 - 1,35

Zájmové území řešení spadá do jižní oblasti města Otrokovice a zasahuje do příměstské části Trávníky. Stávající zpevněná komunikace začíná mezi domy 1173 a 1172 v místě křižovatky ul. Luční a ul. SNP a pokračuje v kolmém směru na novou dvoukolejnou trať poté odbočí doleva a je vedena v souběhu se železniční tratí Otrokovice-Zlín-Vizovice k železničnímu přejezdu v km 1,286. Tento přejezd bude zrušen a nahrazen přechodem pro chodce.

Navržené komunikace začínají přibližně v km 0,7 železniční trati po cca 60 m je navrženo úvratové obratiště a pokračuje podél nově navržené protihlukové stěny v souběhu se železniční tratí směrem na Zlín. Vzhledem ke zrušení železničního přejezdu v km 1,286 železniční trati pokračuje dále podél nově navrženého železničního tunelu. V celém úseku je trasa směřována tak, aby prošla v minimální vzdálenosti od zárubních zdí nového žel. tunelu.

Řešení se vyznačuje snahou po minimálním zásahu do okolní zástavby. V podstatné míře je využito území nad stávajícími komunikacemi a předpokládají se jen s minimální demolice objektů.

Dešťová voda z povrchu komunikací bude odváděna do nezpevněných vsakovacích případně odpařovacích příkopů na odvrácené straně od zárubních zdí tunelu.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě nové vozovky
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min.45\text{Mpa}$

SO 01-18-03 ŽST Otrokovice, zpevněné plochy u budovy EPZ

V místě zpevněné plochy bude nové uspořádání kolejí. Zpevněná plocha bude zhotovena kolem krajní koleje 7a v délce od stávající křižovatky až k nové cisterně. Upraví se i napojení v křižovatce před cisternou. Zpevněná plocha bude ukončená silničním obrubníkem, který bude osazen v úrovni koleje 7a ve vzdálenosti 3,2 m od osy koleje. Šířka zpevněné plochy kolem koleje je 3,0 m. Vozovka bude z krytu z asfaltobetonu.

Odvodnění zpevněné plochy bude směřováno 2% spádem od koleje na okolní terén. Pro odvodnění bude zhotoveno 5 uličních vpustí.

Vedle zpevněné plochy bude postavená nová budova, vedle které budou postavené 3 podélné stání šířky 2,5 m a délky 6,5 m. Před novou budovou bude ze zpevněné plochy vést chodník před vchod budovy.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě nové plochy
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 01-18-04 ŽST Otrokovice, chodníky u přechodu v km 0,214

Ve stávajícím stavu navazuje chodník na přechod pro pěší a je šířky 2m.

Navržený chodník navazující na žel. přechod je šířky 1,5m, délky 196m. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy. Po celé délce je chodník na straně ke koleji lemován ocelovým zábradlím se svislou výplní. Součástí tohoto objektu je zpevnění navazujících průchodů do prostoru před nádražím.

SO 01-18-05 ŽST Otrokovice, chodníky u přechodu v km 1,365

Navržené chodníky navazující na přechod budou šířky 2,25m + obrubníky. Budou navazovat na stávající autobusovou zastávku a SO 01-18-02 místní komunikace Otrokovice – Trávníky.

SO 01-18-06 ŽST Otrokovice, úprava chodníku s cyklostezkou pod mostem v km 155,509

Obsahem stavebního objektu je úprava stávajícího chodníku s cyklostezkou vyvolaná rozšířením železničního mostu přes řeku Dřevnici v Otrokovících. Stávající most bude rozšířen o dvě koleje směrem proti proudu řeky, tj. o cca 10m. Chodník s cyklostezkou je v polohové kolizi s rozšířenou opěrou mostu a ve výškové kolizi s novou nosnou konstrukcí mostu.

Chodník s cyklostezkou bude pod novou částí mostu prodloužen v přímé a následně veden v protisměrných obloucích o poloměru 30m s mezipřímou. Pro vyrovnání výškového rozdílu mezi cyklostezkou pod mostem a stávající komunikací na levém břehu je navržen podélný sklon 8,86%. Návrhové prvky cyklostezky jsou v souladu s TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Podjezdová výška pod mostní konstrukcí je min. 2,90m, stejná jako stávající.

Šířka cyklostezky je navržena v celé délce rekonstrukce 3,0m – stávající. Podél cyklostezky nad řekou bude zřízeno ocelové zábradlí se svislou výplní, stejně jako navazující stávající úsek pod mostem. Jelikož se při směrové úpravě cyklostzka dostává nad šikmou část koryta, bude stejně jako v současnosti podél cyklostezky zřízena betonová opěrná zídka, svah koryta pod zídkou bude zpevněn kamennou dlažbou do betonu, s navázáním do stávajícího odláždění.

SO 01-18-07 ŽST Otrokovice, úprava zpevněných ploch u budovy SZZ

Ve stávajícím stavu navazuje chodník na přechod pro pěší a je šířky 2m.

Navržený chodník navazující na žel. přechod je šířky 1,5m, délky 128m. Po celé délce je chodník na straně ke koleji lemován ocelovým zábradlím se svislou výplní. Součástí tohoto objektu je zpevnění navazujících průchodů do prostoru před nádražím.

SO 01-18-08 ŽST Otrokovice, úprava zpevněných ploch v přednádraží

Obsahem tohoto stavebního objektu je úprava stávajících ploch v přednádražním prostoru (ul. Nádražní) v návaznosti na rekonstrukci nástupišť a výstavbu nové výpravní budovy železniční stanice Otrokovice. Zahrnuje jednak úpravu části ulice Nádražní podél nové výpravní budovy a rekonstruovaného podchodu dotčenou realizací přípojek inženýrských sítí, jednak úpravu ploch podél vnějšího nástupiště (u koleje č. 9) v místě demolovaných drážních objektů, ploch a zařízení.

Stávající pojezdné plochy ul. Nádražní před výpravní budovou budou po ukončení stavebních prací uvedeny do původního stavu s využitím stávajícího materiálu dlážděného krytu (drobné kamenné dlažební kostky, betonová pravoúhlá dlažba) s případným doplněním materiálu shodného provedení.

Stávající chodník podél ul. Nádražní (od parkoviště mezi ul. Nádražní a Jožky Jabůrkové po asanované objekty železničních skladišť) bude ponechán (bude pouze doplněn obrubník v místech asanovaných drážních budov) – chodník slouží pro přístup k podélným parkovacím stáním podél ulice Nádražní. Bude pouze zrušen snížený vjezd na rušené parkoviště ČD a chodník bude prodloužen až k hranici křižovatky s odbočnou komunikací k pěšimu nákladisti. Část plochy po asanovaných drážních budovách (mimo chodník) bude výškově upravena, opatřena vrstvou ornice a zatravněna. Pro zkrácení přístupu na vnější nástupiště u koleje č. 9 jsou navrženy dva spojovací chodníky šířky 3,00 m k terénním schodům na nástupiště (je nutno překonat výškový rozdíl cca 0,25 m).

SO 01-18-09 ŽST Otrokovice, zpevněná plocha u budovy TS v km 155,300

Nová zpevněná plocha a na ni navazující komunikace bude složit k obsluze nové budovy SZZ a navazuje na zpevněnou plochu u TNS Otrokovice. V místě komunikace je v současném stavu jednokolejná trať, která bude zrušena a zkrácena. Komunikace je navržena jako jednopruhová šířky 3 m s nezpevněnými krajnicemi 0,5m délky 63,5m. Před budovou SZZ bude plocha rozšířená na velikost obratiště. V celém rozsahu bude komunikace zpevněná asfaltovým betonem.

SO 01-18-10 ŽST Otrokovice, manipulační plocha u kanalizační jímky

V rámci stavebního objektu je navrženo zřízení manipulační plochy u kanalizační jímky, která bude při povodňových stavech používána k přečerpávání do řeky. Plocha bude napojena na místní komunikaci ul. Kučovaniny příjezdnou komunikací volné šířky 5,0m. Komunikace je vedena přes koleje vleček Barum a TOMA, kde bude zřízen dvoukolejný železniční přejezd – sezónní. Zřízení přejezdových konstrukcí je součástí samostatného stavebního objektu SO 01-17-05, jsou navrženy z betonových panelů. Kryt komunikace bude z penetračního makadamu. V rámci objektu bude provedeno i prodloužení zatrubnění příkopu podél vlečky TOMA.

SO 01-18-11 ŽST Otrokovice, úprava příjezdu k čerpací jímce tunelu

Obsahem stavebního objektu je úprava stávajícího příjezdu k soukromým nemovitostem. Plocha vedená v katastru nemovitostí jako druh pozemku : ostatní plocha, způsob využití : manipulační plocha bude narušená výstavbou přilehlého železničního tunelu. Po dokončení výstavby bude plocha sloužit i jako příjezd a manipulační plocha u čerpací jímky odvodnění tunelu. Sjezd ze silnice I/55 je stávající, bude rekonstruován v rámci stavebního objektu SO 01-18-01 ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících. Poměry na sjezdu se výraznělepší odstraněním přilehlého úrovněvého železničního přejezdu.

Minimální volná šířka plochy je 3,50m. Za čerpací jímku je v místě, kde to prostorové poměry dovolí, navrženo obratiště, pro vozidla délky do 10m.

Odvodnění povrchu vozovky je navrženo podélným sklonem vozovky max.8,5%, min.0,5%, s vyústěním do plochy nacházející se v místě odtěžené části původního tělesa dráhy. Tyto plochy sloužící jako odpařovací – vsakovací budou zatravněny.

Přípravná dokumentace

V asfaltové ploše bude umístěna čerpací šachta a pod plochou výtlačné potrubí odvodnění tunelu.

SO 02-18-01 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, chodníky u přechodu v km 3,895

Ve stávajícím stavu navazuje chodník na přechod pro pěší a je šířky 2m.

Navržený chodník navazující na žel. přechod je šířky 2m, délka úpravy je 8,3m. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy.

SO 02-18-02 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, komunikace u přejezdu v km 4,789

Komunikace navazuje na komunikaci III. třídy na přejezdu a pokračující úprava je v délce 5,2m na pravé straně a 2m na levé straně. Vozovka šířky 11,5m bude lemovaná obrubníky, souběžný chodník bude mít šířku 2m. Povrch vozovky na pravé straně přejezdu bude odvodněn prahovou vpustí dl.10,5m.

SO 02-18-03 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, chodníky u přechodu v km 5,133

Ve stávajícím stavu navazuje chodník na přechod pro pěší a je šířky 4m.

Navržený chodník navazující na žel. přechod je šířky 4m, délka úpravy je 3,6m.

SO 03-18-01 Odb. Zlín-Malenovice, chodníky u přechodu v km 5,846

Navržený nový chodník navazující na žel. přechod je šířky 2m plus 2x0,1 m obrubníky, délka chodníku je na pravé straně od koleje 20,5 m, na levé straně 44 m. Chodník bude lemován drátěným oplocením.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace: doměření terénu směrem k náhonu.

SO 04-18-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava MK podél trati v ul. U Dráhy v km 6,90 - 7,05

Stávající MK v ulici u Dráhy vede podél kolejí protisměru staničení kolejí. Podél opravovaného úseku je vozovka oddělena pouze dvoumadlovým zábradlím. Vzdálenost zpevnění od osy koleje je cca 4,10 m. Na levou stranu vozovky jsou napojeny samotné nemovitosti. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem, která přechází na dlážděnou vozovku.

Vozovka bude z důvodu nedostatečného oddělení od dráhy rekonstruována. Stávající zábradlí bude nahrazeno novou opěrnou zdí. Vozovka bude provedena s asfaltobetonovým krytem s nezpevněnou krajnicí š. 0,5 m. Šířka zpevnění je navržena na 3,0 m. Délka navržené rekonstrukce MK je 143,60 m. Levá strana vozovky bude přizpůsobena stávajícím vjezdům k nemovitostem a dále zde dojde ke směrovým přeložkám stávajícího oplocení včetně úprav vjezdových bran.

Pro odvodnění MK je navržena nová dešťová kanalizace min. DN 300. Tato dešťová kanalizace je vedena po levé straně MK a bude vyústěna do stávajícího propustku pod tratí v km 6.903.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace: podrobnější doměření v místě nové ukončení vozovky

SO 04-18-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, komunikace u přejezdu v km 7,270

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 7,270 (č. přejezdu P8233) se nachází na ostatní celostátní trati Otrokovice – Zlín střed, který převádí místní obslužnou komunikaci ul. U Dřevnice ve městě Zlíně. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází dvě místní komunikace ul. Dráhy, vedoucí podél koleje. K napojení těchto komunikací na místní komunikaci ul. U Dřevnice dochází cca ve

Přípravná dokumentace

vzdálenosti cca 6m od osy koleje na levé straně přejezdu a cca 8m od osy koleje na pravé straně přejezdu. Na levé straně přejezdu se připojuje vjezd k objektu RD č.p. 292, k.ú. Zlín a účelová komunikace k nástupišti zastávky Zlín-Louky. Na pravé straně přejezdu je ve vzdálenosti cca 7 m od osy koleje situován vjezd na čerpací stanici.

Přejezdová konstrukce nově dvoukolejného železničního přejezdu je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vozovka vedena v přechodnicové a kruhové části směrového oblouku. Komunikace je navržena s šířkou zpevnění mezi obrubami 7,50m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Z důvodu zdvojkolejnění trati a nutnosti nového zabezpečení přejezdu jsou navrženy úpravy místních komunikací ul. Dráhy a to posun napojení těchto komunikací na místní komunikaci ul. U Dřevnice směrem od přejezdu. Dále budou upraveny vjezdy na účelovou komunikaci, k objektu RD č.p. 292 k.ú. Zlín a na čerpací stanici.

Stávající levostranný chodník podle pracovního staničení vozovky bude rozšířen na šířku 1,50 m a bude doplněn o signální a varovné pásy. Přechod chodníku přes vozovku jižní části ul. Dráhy je navržen přes zvýšený zpomalovací práh.

Koleje jsou v místě přejezdu nepřevýšeny. Vzhledem k výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Po pravé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do blízké kanalizace. Po levé straně trati bude přejezd odvodněn příčným a podélným sklonem místní komunikace.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace: diagnostika vozovky pro ověření možnosti napojení stávající vozovky na novou vozovku

SO 04-18-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava komunikace k obchodnímu areálu Zlín-Louky v km 6,557

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 6,557 (P8232) se nachází na ostatní celostátní trati Otrokovice – Zlín střed, který převádí místní obslužnou komunikaci ve městě Zlíně. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází průsečná křižovatka místní obslužné komunikace s ulicemi třída Tomáše Bati (sil. I/55) a Dlouhé díly (MK). V blízkosti přejezdu po levé straně trati se komunikace rozšiřuje o odbočovací jízdní pruh doprava.

Přejezdová konstrukce nově dvoukolejného železničního přejezdu je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

U stávající komunikace je navrženo rozšíření šířky o cca 5,20 m z důvodu změny řazení jízdních pruhů pro průjezd křižovatkou. Nově budou navrženy dva odbočovací pruhy doleva (směr Zlín) a jeden společný pro jízdu přímo (směr ul. Dlouhé díly) a doprava (směr Otrokovice). Dále je zde vložen dělicí ostrůvek z důvodu zachování stávajícího přechodu pro chodce. Do tohoto ostrůvku š. 3,0 m je rovněž umístěno nové zabezpečovací zařízení (poloviční závory + výstražníky). Jízdní pruh pro vjezd k obchodní pasáži je odsunut na pravou stranu křižovatky.

V oblasti přejezdu je komunikace vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 17,50 m (4xjízdní pruh + dělicí ostrůvek). Nároží křižovatky bude upraveno z důvodu rozšíření komunikace za přejezdem. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Stávající chodník v blízkosti obchodní pasáže bude rozšířen na šířku 2 m, stávající zelený pás bude zachován. Chodník na opačné straně místní komunikace bude v rámci stavebních úprav posunut

Přípravná dokumentace

a bude zřízen také zelený pás mezi chodníkem a nově rozšířenou komunikací. Tento chodník je navržen šířky 1,50m.

Vzhledem k navrženému převýšení koleje (23mm) a výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. V místě původní pásové vpusti je navržena nová podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna dle stávající pásové vpusti. Po levé straně trati bude přejezd odvodněn příčným a podélným sklonem místní komunikace.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace: diagnostika vozovky pro ověření možnosti napojení stávající vozovky na novou vozovku

SO 04-18-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova

Ve stávajícím stavu se nachází silnice I/49 v řešeném úseku spadá do kategorie jako místní komunikace sběrná. Dle ČSN 73 6110 se jedná o průtah silnice I/49, který patří funkční třídě B – sběrné, s funkcí dopravní-obslužnou, s návrhovou rychlostí 50km/h. V tomto úseku se nachází dvě stávající křižovatky. První křižovatka je styková se SSZ, která úrovňově křížuje železniční trať Otrokovice - Zlín - Vizovice (silnice I/49 x místní komunikace ulice Přímá - Prštné, vedoucí do obytné části Zlín - Prštné), druhá je styková (silnice I/49 x místní komunikace ulice L. Váchy vedoucí do obytné části Zlín – Letná a Podhoří).

V nově navrženém stavu se nachází mimoúrovňové křížení dvojkolejně železniční tratě a místní komunikace (Prštnská příčka), dále je nově navržena mimoúrovňová křižovatka místní komunikace I/49 třída Tomáše Bati a Prštnské příčky. Na Prštnské příčce jsou navrženy dvě průsečné křižovatky (jedna se SSZ) a jedna styková křižovatka pro napojení místních obslužných komunikací (ulic L. Váchy, Malotova a Přímá).

Komunikace I/49 třída Tomáše Bati je navržena jako čtyřpruhová se šířkou jízdní pruhu 3,25 m a silniční předlažbou šířky 0,25 m, rampy Prštnské příčky jsou navrženy jako dvoupruhové se šířkou jízdního pruhu 3,00 m a vodícím proužkem šířky 0,25 m, Prštnská příčka je navržena jako dvoupruhová s odbočujícími pruhy po celé její délce se šířkou jízdního pruhu 3,50 m a vodícím proužkem šířky 0,50 m. Ulice L. Váchy, Přímá a Malotova je navržena jako dvoupruhová se šířkou jízdních pruhu 3,00 m a vodícím proužkem šířky 0,25 m.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření celého řešeného úseku (v mnoha místech zastaralé zaměření neodpovídající dnešnímu stavu, chybějící zaměřené obruby atd.)
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min.45\text{Mpa}$ pro silnice a $E_{def,2} = \min.30\text{Mpa}$ pro chodníky a jiné zpevněné plochy.

SO 04-18-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, chodníky u přechodu v km 8,004

Přechod pro chodce bude dvoukolejný s úhlem křížení $76,6^\circ$. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě napojení na silnici.
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min.45\text{Mpa}$

SO 05-18-01 ŽST Zlín střed, zpevněné plochy a obslužná komunikace v přednádražním prostoru

Stavbou výpravní budovy dojde k nutnosti úpravy organizace dopravy na tomto nádraží včetně nového dopravního napojení. Návrh zpevněných ploch okolo výpravní budovy vychází z požadavků města Zlín a majitele stávajících pozemků firmy Z-Group a.s.. Návrh těchto zpevněných ploch je dle požadavku města Zlín, SŽDC a Z-Group pouze dočasný a v budoucí fázi přestavby okolních pozemků v majetku Z-Group a.s. dojde k jeho odstranění. Budoucí vzhled tohoto prostoru

Přípravná dokumentace

okolo výpravní budovy bude vypadat dle studie proveditelnosti, kterou zpracovala firma CENTROPROJEKT.

Zpevněné plochy včetně nástupišť a konstrukcí zastřešení, které jsou v kolizi s touto nově navrženou výpravní budovou jsou určeny k demolici.

Pro příjezd na autobusové nádraží je navrženo nové směrové vedení místní komunikace ulice Trávník s novým prodloužením a vyústěním na MK ulici Desátá, kde vzniká nová styková křižovatka. Řešená MK ul. Trávník je navržena o šířce 7m s rozšířením v obloucích. Dále jsou u VB nově navrženy autobusové zálivy po obou stranách komunikace. Zálivy jsou navrženy o těchto parametrech:

- nástupní hrany délky 37m
- výška nástupní hrany 200 mm
- šířka zálivu 3m
- délka zařazovacího a vyřazovacího úseku je 10 m

Podél řešené MK Trávník jsou navrženy nové podélné parkovací stání. Tyto stání budou plnit funkci „KISS AND RIDE“. Je zde navrženo 5 parkovacích stání, z nich jedno stání je určeno pro zdravotně handicapované občany.

Pro vjezd do VB je navržena účelová komunikace šířky 6m.

V neposlední řadě jsou okolo VB navrženy nové chodníky a zpevněné plochy s návazností na stávající pěší vazby v okolí.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření (osy komunikací, stávající VDZ)
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min.45\text{Mpa}$ pro silnice a $E_{def,2} = \min.30\text{Mpa}$ pro chodníky a jiné zpevněné plochy.

SO 05-18-02 ŽST Zlín střed, úprava chodníku v ulici Trávník

Nově je podél MK ulice Trávník v části úseku navržen chodník šířky 2,5 m. Tento chodník je trasován podél MK bez zeleného postranního pásu. V úsecích, kde je dostatečný šířkový prostor navržen postranní zelený pás šířky 1,5 m a chodník je šířky 2m. Chodník je navržen povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm. Chodník navazuje z jedné strany na chodník navržený v rámci souvisejícího stavebního objektu SO 05-18-03 ŽST Zlín střed, úprava chodníku v ulici Benešovo nábreží a z druhé strany na související stavební objekt SO 05-18-01 ŽST Zlín střed, zpevněné plochy a obslužná komunikace v přednádražním prostoru.

SO 05-18-03 ŽST Zlín střed, úprava chodníku v ulici Benešovo nábreží

Chodník je navržen podél MK ulice Benešovo nábreží v šířce 2 ~3 m, povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm.

V místě kde je chodník trasován přes místní komunikaci Benešovo nábreží, je navržen přechod pro chodce šířky 3m.

SO 05-18-04 ŽST Zlín střed, prodloužení chodníku do ulice Hlavníčkovo nábreží

Chodník je navržen v šířce 2 ~3,00 m, povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm.

V místě kde je chodník trasován přes místní komunikaci Hlavníčkovo nábreží, je navrženo místo pro přecházení šířky 3m.

Chodník v šířce 3,0 m je ze strany od komunikace lemován zvýšeným betonovým obrubníkem BO 15/25 výšky 150 mm. V místě nároží křižovatky je chodník šířky 2,0 m, nároží je navrženo z části obrubník BO10/25 výšky 150 mm a betonová palisáda lemující hranu blíže k řece Dřevnici 120x180 mm výšky 600-800 mm. Tato palisáda je zvýšena oproti chodníku o 60 mm. Tato palisáda tvoří přirozenou vodící linii.

SO 05-18-05 ŽST Zlín střed, úprava MK ulic Hlavníčkovo nábreží a Benešovo nábreží

V rámci objektu je řešená místní komunikace obslužná ulic Hlavníčkovo nábreží a Benešovo nábreží s šířkovým uspořádáním MO2 7,5/6,0/40, kde šířka komunikace mezi obrubami je 6,0 m, chodník šířky 1,50 m.

Trasa se skládá z přímých a obloukových úseků celkové délky 316,74 m, poloměry směrových oblouků $R=260$ m, $R=100$ m, $R=100$ m, $R=50$ m. Výškové řešení je tvořeno vrcholovými a polnicovými oblouky o poloměrech $R=700$ m, $R=1000$ m, $R=700$ m. Ulice Benešovo nábreží má střešovitý příčný sklon 2,5 %, ulice Hlavníčkovo nábreží má jednostranný příčný sklon 2,5%, který se v koncovém úseku překlápí do stávajícího jednostranné sklonu 0,5%. Nároží stykové křižovatky je tvořeno prostýma obloukama o poloměrech $R=5$ m a $R=14$ m.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v celém úseku silnice se zaměřenými osami komunikací
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 05-18-06 ŽST Zlín střed, nákladíště

Nová zpevněná plocha bude vedle krajní koleje a výškově bude osazená od úrovně kolejí po vlečkovou kolej na druhé straně zpevněné plochy. Přes vlečkovou kolej bude plocha napojena přejezdem z celopryžových panelů včetně závěrných zídek. Odvodnění plochy bude řešeno liniovými žlaby, které budou napojeny do kanalizace.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě nové plochy
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 05-18-07 ŽST Zlín střed, komunikace u přejezdu v km 9,609

Přejezd bude převádět silniční dopravu přes 5 kolejí v místě mimo pohyblivé části výhybek. Křížení komunikace s tratí je cca 79° s kolejí v přímém směru. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně závěrných zídek. Komunikace bude mít 2 jízdní pruhy a chodník.

Výškové řešení komunikace na přejezdu je ovlivněno výškou napojení krajních kolejí do areálu, podobně jak v stávajícím stavu. Z důvodů rozhledových poměrů, bude rychlost vozidel omezena na 20 km/h. Před křižovatkou bude osazena dopravní značka „Zákaz odbočení doleva“

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Zaměřit roh budovy pro přesné upřesnění do rozhledu.
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $\min. E_{def,2} = 45 \text{ Mpa}$

SO 05-18-08 ŽST Zlín střed, chodníky u přechodu v km 10,729

Nový přechod pro chodce bude dvoukolejný s kolmým křížením. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m. Přechod pro chodce bude využíván jízdou vozidel Rally. Chodník za přechodem bude nasměrován na stávající lávku pro chodce.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Doměřit aktuální stav. V místě napojení na stávající chodník se právě vybuďovala autobusová zastávka a je nutné ji mít v zaměření.

SO 05-18-09 ŽST Zlín střed, zpevněná plocha u budovy EPZ

Zpevněná plocha je navržena od nové budovy EPZ v Zlíně souběžně se železniční tratí. Napojení zpevněné plochy bude na zpevněnou plochu pod podjezdem, kde se plocha stačí mezi pilíři nadjezdu. Zpevněná plocha od kolejí bude oddělená novým zábradlím z důvodu předpokladu pohyb chodců po této zpevněné ploše. Před budovou EPZ bude plocha rozšířena pro otočení vozidel.

Přípravná dokumentace

Zpevněná plocha bude také zhotovena kolem budovy EPZ dle požadavku budovy. Vyspádování zpevněné plochy bude koleje 2 % od koleje. Odvodnění plochy budou zajišťovat nové uliční vpuste, které budou napojeny do kanalizace.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě nové plochy
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 06-18-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII

V rámci objektu je z důvodu výstavby propustnější polozahlobené elektrifikované železniční trati a související stavby přivaděče k dálnici D49 navržena přeložka místní komunikace Podvesná XVII. Trasování vlastní komunikace je ovlivněno stávající zástavbou a nutností zajistit přístup k těmto nemovitostem, objektům komerčního využití či občanské vybavenosti. Začátek úseku je situován v křižovatce I/49 tř. T.Bati x Podvesná XVII. Tato křižovatka zůstane stejně jako v současnosti křižovatkou průsečnou s usměrněním dopravních proudů na hlavní i vedlejších ulicích. Řazení pruhů v křižovatce zůstává ve stejné podobě, pouze budou změněny délky řadících pruhů a bude zde nově vložen ochranný ostrůvek. Šířky jízdních pruhů jsou v celém úseku 3,50m. Křižovatka bude i nadále řízena světelně signalizačním zařízením. Počátek trasy je veden 1,29m v přímém úseku, na který navazuje pravostranný oblouk o poloměru $R=450,00\text{m}$. Po něm navazuje přímý úsek délky 42,46m. Trasa pak pokračuje levostranným obloukem o poloměru $R=350,00\text{m}$, na který navazuje přímý úsek délky 6,43m. Dále je navržen pravostranný oblouk o poloměru $R=300,00\text{m}$, na který je navázán přímý úsek o délce 59,37m. Úsek je ukončen v místě, odkud je koncepčně, směrově i výškově navázán na související projekt „Silnice II/490 ZLÍN: PROPOJENÍ R49-I/49-3. USEK“ OBCHVAT ZÁLEŠNÉ“. Celková délka úpravy činí 311m.

V trase jsou navrženy vrcholové a údolnicové parabolické oblouky o těchto poloměrech. První je údolnicový oblouk o $R=350,00\text{m}$, dále je navržen vrcholový oblouk o $R=450,00\text{m}$. Dále jsou pak navrženy další dva údolnicové oblouky o $R=450,00\text{m}$ a $R=2500,00\text{m}$. V celém úseku je navržen příčný sklon vozovky jako střešovitý 2,50%.

Po levé straně MK Podvesná XVII je ve směru staničení vedena dělená stezka pro chodce a cyklisty šířky 3,50m, která je od komunikace oddělena postranním zeleným pásmem. V místě mostního objektu je pak šířka vzhledem k bezpečnostním odstupům rozšířena na 4,25m. Po pravé straně MK Podvesná XVII je ve směru staničení navržen chodník šířky 2,50~4,00m. V místě mostního objektu je pak ustálena šířka chodníku 2,50m.

Sjezd na parkoviště k obchodnímu domu LIDL pomocí samostatného odbočovacího pruhu bude zachován na stejném místě, pouze s úpravou výškového napojení a poloměrů oblouků v nároží.

Z důvodu výškového navázání je upraven přístupový chodník k hlavnímu vstupu do budovy DSZO, a.s. Nově je pak navržen sjezd na parkoviště, které je souvisejícím záměrem města Zlín, u budovy DSZO, a.s. z MK Podvesná XVII přes snížený obrubník.

Řadící pruhy v křižovatce silnic I/49 x MK Podvesná XVII jsou navrženy o těchto parametrech. Pravý odbočovací pruh směrem Zlín-centrum má délku vyřazovacího úseku 24,00m, délku zpomalovacího úseku 24,00m. Levý odbočovací pruh směrem na Vizovice má délku vyřazovacího úseku 40,00m a délku zpomalovacího úseku 24,00m.

Zastávky MHD budou umístěny naproti hlavního vstupu do DSZO s.r.o. Nástupní hrany je navržena délky 31m a výšky 200mm. Nástupní hrana je tvořena z bezbariérového obrubníku. Šířka zastávkového zálivu je 3,25m.

Výškové řešení nadjezdu ovlivní také výškové řešení ulic Broučkova a Hornomlýnská. Tyto ulice budou v úseku délky 115m výškově upraveny tak, aby byl dodržen potřebný průjezdný profil pod nadjezdem a současně zachován provoz stanice čerpacích hmot ROBIN OIL.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v celém úseku se zaměřenými osami komunikací
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 06-18-02 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 11,130

Stavební objekt řeší přístup na nástupiště v zastávce Zlín – Dlouhá. S ohledem nato, že ze severní strany je přístup na nástupiště navržen přes zabezpečený úrovněvý přechod a výškový rozdíl mezi navrhovaným přechodem a stávající přístupovou komunikací je 4,30m, je navržena přístupová komunikace a přístupové schodiště. Přístupová komunikace bude provedena v délce min 51m a bude provedena min ve sklonu 1:12 a bude sloužit jako bezbariérový přístup na nástupiště. Povrch přístupové komunikace provedena ze zámkové dlažby, která bude oboustranně uzavřena prefabrikovanými obrubníky. Těleso železničního náspu bude zabezpečeno pomocí železobetonové úhlové zdi. Přístupová komunikace bude vybavena zábradlím (včetně madel pro bezbariérový přístup). Pro urychlení překonání výškového rozdílu mezi stávajícím přístupem a nově navrhovaným přechodem (nástupištěm) bude provedeno ocelové schodiště, které bude napojeno na nově navrhovanou rampu ve 2/3 výšky. Šířka schodiště a přístupové komunikace bude min 2,0m.

SO 06-18-03 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, komunikace k přejezdu v km 14,083

Návrh nové pozemní komunikace je součástí stavby Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice-Zlín-Vizovice. Nová komunikace je budována z důvodů přeložky tratě (posunu osové vzdálenosti koleje a přejezdu v km 14,083). Celková délka nové komunikace činí 185 m. Konstrukce komunikace je z asfaltového betonu s návrhem pojezdu občasné těžké techniky pro údržbu. Zemní plán bude zhuťněn na 45MPa. Odvodnění je řešeno odvodňovacími příkopy s vyústěním do propustku v km 13,997. Návrh nivelety respektuje výškové poměry stávajícího terénu, navržených kolejí a ochranného protipovodňového valu. Podélné sklony jsou navrženy s ohledem na možnosti odvodnění komunikace.

SO 06-18-04 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístupová rampa na nástupiště

Z jižní strany bude proveden přístup na nástupiště v zastávce Zlín – Dlouhá pomocí nově navrhovaného schodiště, bezbariérový přístup bude zajištěn z východní strany (od silniční komunikace u přejezdu v km 12,006). Nově navrhované schodiště bude provedeno jako dvouramenné a bude překonávat výškový rozdíl 3,0m. Schodiště bude provedeno jako ocelové, stupnice budou provedeny jako plné, základové konstrukce budou provedeny jako železobetonové. Šířka schodiště bude min 2,0m. Stavební objekt řeší úpravu přilehlých zpevněných ploch v rozsahu do 20m².

SO 06-18-05 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, komunikace podél trati v ulici Hornomlýnská km 11,4 - 11,7

Komunikace bude uvedena do původního stavu po přeložce vodovodního potrubí. Délkový rozsah této opravy pozemní komunikace je odvislý od rozsahu přeložky dané inženýrské sítí. Šířka pozemní komunikace zůstane v novém stavu nezměněna oproti stávajícímu stavu. Výškové řešení samotné úpravy doznává možných různých výškových úprav nivelety, avšak svým vedením niveleta kopíruje stávající stav. Odvodnění komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem samotné komunikace. Povrchová voda je svedena do stávajících uličních vpustí, popř. do volného rostlého terénu. Odvod vody ze zemní pláň vozovky bude uvedeno do stávajícího stavu.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější zaměření této komunikace (osa komunikace, vjezdy k nemovitostem, uliční vpusti, přilehlý chodník)

Přípravná dokumentace

SO 08-18-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, účelová komunikace a točna k technologické budově

Z důvodu stavby technologické budovy a trafostanice je navrženo prodloužení stávající účelové komunikace. Komunikace je navržena povrchu ze živice. Podél technologické budovy jsou pro přístup navrženy manipulační plochy z betonové dlažby tl. 60 mm.

Šířka komunikace je 3,5 m. Komunikace je navržena jako jednopruhová obousměrná a na konci je opatřena úvratovým obratištěm ve tvaru „L“.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější zaměření stávajícího uličního prostoru (stávající vstupy na zahrádky)

SO 08-18-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava účelové komunikace v km 16,005

Z důvodu rekonstrukce železniční tratě a zvýšení nivelety koleje je nově navržena nová přejezdová úprava. Úhel křížení komunikace s přejezdem je 87°. Nově navržená konstrukce přejezdu bude celopryžová, skladebné délky 0,6 m, celkové délky 7,2 m se závěrnými zídками. Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

**SO 08-18-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úpravy MK ul. Nádražní
část A T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava MK u přechodu v km 16,530**

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 16,530 (č. přejezdu P8250) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí místní komunikaci v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato komunikace spojuje ul. Nádražní a ul. Osvobození. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Tento přejezd bude projektem změněn na železniční přechod.

Přejezdová konstrukce železničního přechodu jednokolejné trati je navržena z odlehčených vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Stávající komunikace bude zaslepena ve vzdálenosti cca 5,50 m od osy koleje. Přístup k nemovitostem zůstává zachován ve stávajícím stavu. Chodník je navržen š. 2,25 m, který umožňuje přechod železniční trati pouze pro pěší. Stávající komunikace bude od chodníku oddělena třemi ocelovými sloupky. Z důvodu nutnosti opatřit žel. přechod novým zabezpečovacím zařízením bude stávající MK v ul. Nádražní směrově přeložena. Tak aby vznikl prostor pro osazení nových výstražníků. Z důvodu značně stísněných poměrů bude vyústění žel. přechodu přímo do vozovky. Pro zvýšení bezpečnosti chodců bude toto vyústění umístěno na zvýšeném zpomalovacím prahu.

Nově navržený chodník je veden ve směrové přímé.

Kolej vede v místě přechodu nepřevýšena. Vzhledem k výškovému vedení není nijak nutno chodník odvodnit. Navržená niveleta chodníku – přechodu v levé části trati klesá směrem od přejezdu. Srážková voda bude svedena podélným a příčným sklonem do volného terénu.

Vzhledem k příliš velké blízkosti koleje a souběhu komunikace podél trati a nutnosti opatřit kolej protihlukovými zdmi dojde ke směrové přeložce MK v ulici Nádražní. Pro potřeby dodržení min. bezpečnostního odstupu pevné překážky je nutné vozovku směrově přeložit. Délka navržených úprav je cca 150m. Dále z důvodu chybějících výhyben bude v místě nového přechodu vozovky rozšířena na 4,80 m pro umístění výhybny. Tato směrová přeložka vyvolá přeložky stávajícího oplocení a úpravu vjezdů a dále dojde k přeložce stávající elektro -rozvodny.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Diagnostika vozovky pro ověření možnosti napojení stávající vozovky na novou vozovku

Přípravná dokumentace

část B T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, doplnění výhybny a obratiště na MK ul. Nádražní

V rámci objektu SO 08-17-03 – T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přechod v km 16,530 je navrženo zrušení stávajícího přejezdu evidenční číslo P8250. Tento přejezd je nově nahrazen pouze přechodem pro pěší. Tímto zrušením přejezdu dojde k uslepení této místní komunikace. Z tohoto důvodu je navrženo doplnění této obslužné komunikace ul. Nádražní o výhybny a obratiště.

Výhybny jsou navrženy dle normy ČSN 736110 pro převážný provoz osobních automobilů o šířce 4,8~5,5m, délka výhybny je 12 m, náběhové klíny jsou o délce 6 m. Výhybny jsou navrženy povrchu ze živice.

Na konci této místní komunikace je navrženo nové úvratěvé obratiště ve tvaru L. Obratiště je navrženo v místě úvratě o délce 14,5m (šířka včetně MK). Šířka úvratě je 4,5m. Odvodnění obratiště je do nově navržené uliční vpusti se zaústěním do stávající zeleně. Podrobně bude vyústění řešeno v dalším stupni PD.

Stavbou výhyben a obratiště dojde k nutnosti přeložek stávajících oplocení a úprav stávajících samostatných sjezdů. Přeložky oplocení jsou řešeny v rámci jiných stavebních objektů. Samostatné sjezdy jsou napojeny na MK přes snížený betonový obrubník. Povrch těchto upravovaných samostatných sjezdů je nově z betonové dlažby tl. 80 mm.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$
- Doměřit osu a veškeré vstupy, sjezdy na pozemky včetně podrobného doměření stávajících oplocení (podezdávky)

SO 08-18-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, připojení Nádražní ulice v Želechovicích

Jedná se o přeložku stávající MK ul. Nádražní navrženou šířky 5,50m, která bude nově napojena na silnici III/4913 (před napojením š. 6,50m + oblouky). V místě nově vzniklé křižovatky je navržen chodník šířky 2,00 m podél komunikace III/4913. Původní MK bude nahrazena za chodník v rámci SO 08-18-05 a v místě původního napojení na silnici III/4913 zaslepena a připojena na navazující komunikace pro pěší provoz.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 08-18-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, chodník na ulici Nádražní

Z důvodu stavby opěrné zdi, podchodu a železniční zastávky Želechovice je navržena rekonstrukce této stávající místní komunikace. Jelikož je tato místní komunikace o nevyhovujících šířkových parametrech a v rámci stavebního objektu „SO 08-18-04 - T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, připojení Nádražní ulice v Želechovicích“ je navrženo nové směrové vedení ulice Nádražní s vyústěním na silnici III/ 4913 (ulice Poddřevnická) je navrženo nahrazení místní obslužné komunikace za samostatný chodník.

Chodník je navržen v šířce 1,5~2m povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm. V místě stávajícího objektu č.p.1164 je chodník bodově zúžen na 1,2m v délce 7,5m. Řešená délka chodníku je 160,5 m.

SO 08-18-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava silnice III/4913 a MK

Stávající železniční mostní objekt v km 16,964 bude demolován a nahrazen novým mostním objektem SO 08-19-03. Na základně použití jiného typu mostní konstrukce bude silnice rozšířena a tím zabezpečen obousměrný provoz.

Úprava silnice III/4913 začíná na křižovatce se silnicí I/49 a končí před směrovým obloukem směrem k obci Lužkovice. Délka úpravy je 73,43 m. Hlavní dopravní prostor silnice je 7,00 m. Šířka jízdního pruhu je 2,75 m, vodící proužek 0,25 m. Povrch navržené komunikace je z asfaltového betonu. Silnice III/4913 je vedena ve směrovém přechodnicovém oblouku o poloměru 90,00 m s rozšířením v oblouku 0,55 m. Podjezdová výška pod mostním objektem je upravena dopravním

Přípravná dokumentace

značením na 4,10 m. Připojení ke stávajícím nemovitostem bylo zachováno novým návrhem sjezdů. U sjezdu za mostním objektem je vybudována plocha pro kontejnery pro svoz komunálního odpadu.

Odvodnění silnice III/4913 je navrženo do nově navržené a stávající vpusti.

Nově byl navržen chodník pro chodce, který je veden podél stávající zástavby a mostním objektem. Chodník je navržen v šíři 2,50 m od silnice I/49 pod nově navržený mostní objekt. Od mostního objektu pokračuje v šířce 1,50. Za mostním objektem dochází také k napojení na nově navržený chodník stavebního objektu SO 08-18-05. Oddělení chodníku pro chodce a silnice III/4913 je navrženo v proměnné šířce zeleného pásu z důvodu výškového rozdílu nivelety chodníku a komunikace.

Odvodnění chodníku je navrženo do zeleného pásu.

Byla navržena úprava místní komunikace, v rozsahu nutném pro vybudování nového mostního objektu SO 08-19-03. Podjezdná výška pod mostním objektem je 3,2 m. Povrch navržené komunikace je z asfaltového betonu.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $\min. E_{def,2} = 45 \text{ Mpa}$

SO 08-18-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7

Z důvodu zrušení železničního přejezdu ve staničení km 17,43 a zachování dopravní obslužnosti ul. Papírenská bude nově navržena místní komunikace podél stávající železniční trati. Začátek úseku komunikace se nachází na ulici Papírenská, před areálem firmy OKNO, spol. s r. o., kde bude stávající křižovatka upravena. Komunikace je převážně vedena podél náspu železničního tělesa. Pouze v místě křížení s vysokým napětím je komunikace od náspu železničního tělesa odkloněna. Komunikace je ukončena na ul. Pražanka, kde v místě křížení vzniká nová styková úrovněová křižovatka. Ukončení komunikace je provedeno dvěma protisměrnými oblouky z důvodů zachování rozhledových poměrů a zachování normou požadované vzdálenosti od hranice nebezpečného pásma stávajícího přejezdu. Délka navržené komunikace je 341,31 m. Pro obsluhu zemědělsky využívané plochy je na nově navržené komunikace zřízen sjezd.

Hlavní dopravní prostor místní komunikace je 7,00 m. Šířka jízdního pruhu je 2,75 m, vodící proužek 0,25 m, nezpevněná krajnice 0,75 m. Povrch navržené komunikace je z asfaltového betonu.

Odvodnění komunikace je navrženo do stávajícího terénu.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Doměřit osu a nezpevněnou krajnici na ulici Pražanka. Dále doměřit přístřešek zastávky na ulici Pražanka. Doměření osy a krajnice na ulici Papírenská včetně nezpevněné plochy před areálem firmy OKNO, spol. s r. o.
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $\min. E_{def,2} = 45 \text{ Mpa}$

SO 08-18-08 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace u přejezdu v km 17,731

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace.

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 17,731 (č. přejezdu P8252) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí silnici III/4918 ul. Pražanka v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato silnice spojuje ul. Osvobození v obci Želechovice nad Dřevnicí s obcí Klečůvka. Vozovka je provedena s živичným (asfaltobetonovým) krytem s nezpevněnou krajnicí.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Komunikace je navržena s šířkou zpevněné plochy 7,5m. Vozovka bude provedena s živичným (asfaltobetonovým) krytem s nezpevněnou krajnicí vlevo a vpravo bude osazen sil. obrubník na který naváže nově budovaný chodník, který převede chodce přes žel. přejezd od kontejnerového terminálu. Chodník bude protažen

Přípravná dokumentace

až po křižovatku s MK v ulici Lipská, kde bude v místě které nepřesahuje délku 6,5 m, vytvořeno místo pro přecházení. Protější chodník nebude nijak dotčen.

Navržená niveleta komunikace klesá směrem ke křižovatce se sil. I/49. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem do volného terénu. Po levé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do blízkého opravovaného propustku.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech před přejezdem dojde k záměně značky A30 za A29. Dále dojde k obnově vodorovného dopravního značení dle stávajícího vodorovného značení.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Diagnostika vozovky pro ověření možnosti napojení stávající vozovky na novou vozovku
- Podrobnější doměření v místě přejezdu a blízké komunikace

SO 09-18-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, nové nákladiště

Vzhledem k tomu, že stávající nákladiště v ŽST Lípa nad Dřevnicí bude zrušeno. V prostoru nákladiště dojde vybudování nového nástupiště. Nákladiště slouží převážně k nakládce dřeva.

Nové nákladiště bude vybudováno podél nově navržené kusé koleje 3a cca 45 m za výhybkou č. 15 v km 17,740 – 17,854. Délka nákladiště je 117,5 m. Šířka zpevněné plochy nákladiště je 9,0 m ze strany přiléhající ke koleji 3a ohraničena silničním obrubníkem osazeným 1,85 m od osy koleje. Na odvrácené straně nákladiště bude provedena nezpevněná krajnice š. 0,75 m. Povrch nového nákladiště bude proveden z asfaltobetonovým krytem včetně ložných a podkladních asfaltových vrstev. Pro odvedení vody z prostoru nákladiště bude sklon zpevněné plochy ve spádu 2,5% od koleje.

Napojení nákladiště na veřejnou dopravní síť bude provedena v ulici Lipská cca 125 m od křižovatky ul. Lipská a sil. III/4918 v ul. Pražanka. Komunikace š. 6,0 m bude napojena na MK v ul. Lipské zakružovacími oblouky o poloměru 12,0 m z důvodu předpokladu míjení se rozměrnějších vozidel. Na straně nákladiště jsou již zakružovací poloměry 7,0 m.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě nové plochy nákladiště
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 09-18-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava komunikace a zpevněné plochy terminálu METRANS

Nově je vlivem výškové úpravy stávající koleje navržena oprava těchto stávajících zpevněných ploch. Řešené plochy budou opraveny do původního stavu s návrhem stejného krytu.

Navržené skladby jsou uvažovány pro třídu dopravního zatížení I. Jednotlivé vrstvy budou do sebe stupňovitě napojeny s přesahem 0,5m. Přejezdová úprava v řešeném úseku bude uvedena do stávajícího stavu. Celková délka řešených úprav je cca 90 m.

Stávající způsob odvodnění se nemění.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 09-18-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava komunikace a zpevněné plochy terminálu LUKROM

Nově je vlivem výškové úpravy stávající koleje (zdvih) navrženo zmenšení těchto stávajících zpevněných ploch v areálu firmy Lukrom. V místě, kde končí svahování od tělesa koleje, je nově osazen silniční betonový obrubník BO 15/25 na výšku 150 mm. Osazením obrubníku dojde k nutnosti opravy stávajících zpevněných ploch.

Přípravná dokumentace

Navržená skladba opravy je uvažována pro třídu dopravního zatížení III. Jednotlivé vrstvy budou do sebe stupňovitě napojeny s přesahem 0,5m.

SO 10-18-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 18,949

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 18,949 (č. přejezdu P8253) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí místní komunikaci v obci Lípa. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy vozovky je navržena s hodnotou 7,0m mezi obrubami. Vpravo od komunikace je navržen nový chodník š. 2,0m. Je připojen na stávající chodník a je veden podél komunikace přes železniční přejezd. Vozovka je navržena z asfaltového betonu.

Stávající chodník bude v místě zalomení do komunikace rozebrán a bude provedeno prodloužení přes železniční přejezd.

Kolej je v místě přejezdu nepřevýšená. Navržená niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Diagnostika vozovky pro ověření možnosti napojení stávající vozovky na novou vozovku
- Podrobnější doměření v místě přejezdu zejména vedení chodníku přes přejezd

SO 10-18-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 20,420

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 20,420 (č. přejezdu P8254) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí účelovou komunikaci. Tato účelová komunikace spojuje silnici I/49 s obcí Zádveřice. Vozovka je částečně provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Povrch vozovky je nesořodý a je tvořen také zhutněnou šterkovou vrstvou. Dále od přejezdu směrem na Zádveřice se komunikace stává nezpevněnou polní cestou. Žel. Přejezd umožňuje obsluhu přilehlých polností.

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je komunikace z velké části vedena ve směrové přímé a částečně vedena ve směrovém oblouku.

Šířka zpevnění je navržena s hodnotou 5,0 m. Vozovka je navržena z asfaltového betonu.

Vzhledem k navrženému výškovému vedení komunikace je nutno navrhnout odvodnění. Po pravé straně trati před přejezdem je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do propustku. Po levé straně trati je voda odvedena příčným a podélným sklonem komunikace.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě přejezdu a blízkých komunikací
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 10-18-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,046

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 21,046 (č. přejezdu P8255) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí místní komunikaci kategorie D1 – pěší a obytné zóny (podle evidenčního listu). Železniční přejezd je umístěn na polní cestě vedené k rodinnému domu na pravé straně koleje. Tato komunikace je zpevněná pouze na levé straně koleje a v prostoru žel. přejezdu, napravo je komunikace již nezpevněná. Jedná se o jediný možný přístup k parcele s č.p. 735 v k.ú. Zádveřice.

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových přejezdových panelů.

Osa komunikace je přes přejezd vedena v přechodnicové části směrového oblouku $R=6\text{m}$, dále komunikace pokračuje podél trati a napojuje se na stávající polní cestu vedoucí k objektu č.p.735. Šířka zpevněné plochy přes přejezd mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 5,0 m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu. V bezprostřední blízkosti přejezdu na pravé straně trati se napojuje účelová komunikace vedoucí podél trati ze západního směru. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku.

Kolej v místě přejezdu se nachází v přechodnici směrového oblouku $R= 340\text{ m}$ s navrženým převýšením $D = 123\text{ mm}$. Na samotném přejezdu je převýšení v ose $D = 26\text{ mm}$. Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě přejezdu a blízkých komunikací
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{\text{def},2} = \text{min.}45\text{Mpa}$

SO 10-18-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,294

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 21,294 (č. přejezdu P8256) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí místní komunikaci kategorie D1 – pěší a obytné zóny (podle evidenčního listu). Vozovka je provedena s živичným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu. V oblasti přejezdu je komunikace vedena ve směrové přímé.

(KOMUNIKACE SE ZÁKAZEM VJEZDU). V bezprostřední blízkosti přejezdu na pravé straně trati se napojuje účelová komunikace vedoucí podél trati z jihovýchodního směru. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku. (KOMUNIKACE SE ZÁKAZEM VJEZDU)

Vozovka je navržena z asfaltového betonu.

Kolej v místě přejezdu je nepřevýšená. Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 3x výstražník se dvěma závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady. Zbylé stávající svislé dopravní značení zůstane beze změn.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

Přípravná dokumentace

- Podrobnější doměření v místě přejezdu a blízkých komunikací
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 10-18-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,752

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 21,752 (č. přejezdu P8257) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí silnici III/0495 v obci Zádveřice v blízkosti železniční zastávky. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

V oblasti přejezdu je silnice vedena v kruhové části směrového oblouku $R=80\text{m}$. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 7,0m. Délka úpravy je cca 22m.

Stávající chodník bude v rámci stavebních úprav rozšířen na 2,2m a bude osazen varovnými a signálními pásy před závorami. Na levé straně trati je navrženo místo pro přecházení přes místní komunikaci.

Jsou navrženy stavební úpravy místní komunikace, nacházející se na levé straně trati cca 13 m od osy koleje. Na místní komunikaci dojde o rozšíření stávajících parkovacích míst a doplnění příslušného dopravního značení. Po realizaci bude k dispozici 8 kolmých parkovacích stání. Napojení dvou souběžných účelových komunikací podél kolejí bude odsunuto na vzdálenost 8m, respektive 10,5 m od osy koleje. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku, a proto není nutné dodržet požadavek na vzdálenost křižovatky od přejezdu (min. 12,5m od osy koleje).

Vzhledem k navrženému převýšení koleje ($D=93\text{mm}$) a výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Jsou navrženy podélné pásové vpusti složené ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, které budou zaústěny do blízké kanalizace.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením s polovičními závorami. 4x výstražník s polovičními závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech před přejezdem dojde k záměně značky A30 za A29. Dále dojde k umístění dopravních značek upravující přednost a vyznačení parkovacích stání a 1x „reserve“ pro osoby se sníženou schopností pohybu

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Diagnostika vozovky pro ověření možnosti napojení stávající vozovky na novou vozovku
- Podrobnější doměření v místě přejezdu a blízkých komunikací

SO 10-18-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 22,256

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 22,256 (č. přejezdu P8258) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí nebezpečnou polní cestu vedenou od silnice III/0496 v extravilánu za obcí Zádveřice. Železniční přejezd umožňuje obsluhu přilehlých polností.

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 4,0m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat

Přípravná dokumentace

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě přejezdu
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 10-18-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,297

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 23,297 (č. přejezdu P8259) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí zpevněnou polní cestu v extravilánu mezi obcemi Zádveřice a Vizovice. Železniční přejezd umožňuje obsluhu ČOV – čističky odpadních vod a přílehlých polností. Vozovka je tvořena betonovými panely.

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. V oblasti přejezdu je vedena v kruhové části směrového oblouku $R=16\text{m}$. Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 5,0m, ve směrovém oblouku dojde k rozšíření. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu. Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 1x výstražník s celkovou závorou a 2x výstražník s polovičními závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě přejezdu
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 10-18-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,594

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 23,594 (č. přejezdu P8260) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí silnici III/0496 v intravilánu Vizovic – lokalita Razov. Přejezd se nachází ve směrovém „esíčku“ silnice. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je směrově upravena v co nejmenším rozsahu. V oblasti přejezdu je vedena přímé. Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 6,0m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu. Délka úpravy je cca 123 m.

Stávající zpevněná komunikace (po levé straně tratě) pro přístup k nemovitosti č.p.802 v k.ú. Vizovice je přesunuta a vyústěna na silnici III/0496 ve vzdálenosti cca 27 m od osy koleje.

Vzhledem k navrženému převýšení koleje ($D=129\text{mm}$) a výškovému vedení bude komunikace odvodněna příčným a podélným sklonem. Úpravy vozovky se dotknou stávajícího silničního propustku vedeného pod komunikací. V rámci úprav bude nutné tento propustek zrekonstruovat včetně vtokového objektu a výtokového čela. Dále vzhledem k nutné přeložce vjezdu k nemovitosti č.p. 802, pod tímto vjezdem bude zbudován nový propustek s kolmými čely.

Přípravná dokumentace

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením s polovičními závory. 4x výstražník s polovičními závory. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a dojde k záměně značky A30 za A29. Zbylé svislé dopravní značení zůstane původní.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Diagnostika vozovky pro ověření možnosti napojení stávající vozovky na novou vozovku
- Podrobnější doměření v místě přejezdu a v místě nového vjezdu k objektu

SO 10-18-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,839

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 23,839 (č. přejezdu P8261) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí zpevněnou účelovou komunikaci vedenou od silnice III/0496 v intravilánu Vizovic – lokalita Razov. Železniční přejezd obsluhu přilehlých obytných domů ležících na levé straně kolejí. Přejezd se nachází ve směrovém „esíčku“ účelové komunikace. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena v přímé a částečně ve směrovém oblouku ($R=20$ m). Šířka zpevněné plochy mezi krajnicemi je navržena s hodnotou 5,00 m, ve směrovém oblouku dochází k rozšíření.

Vzhledem k navrženému převýšení koleje $D=40$ mm a výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Po levé straně trati niveleta komunikace klesá, voda je odváděna příčným a podélným sklonem komunikace. Na pravé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která budou zaústěna do blízké kanalizace/terénu.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závory. 2 x výstražník a 4 x poloviční závory. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření v místě přejezdu a okolí
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

SO 11-18-01 ŽST Vizovice, komunikace u přejezdu v km 24,404

Rozhraní stavebních objektů přejezdu a úpravy komunikace je stanoveno tak, že prostor uvnitř mezi novým zabezpečovacím zařízením bude součástí SO „Přejezdu“ a co je vně bude součástí „úprav“ komunikace!!!

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 24,404 (č. přejezdu P8262) se nachází na regionální trati Zlín střed – Vizovice, který převádí zpevněnou účelovou komunikaci sloužící jako vjezd do výrobního areálu Rudolf Jelínek ve Vizovicích. Komunikace je v ulici Nádražní. Vozovka je provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem.

Nově je železniční přejezd navržen jako dvoukolejný. Z důvodu nutnosti zachovat ve stanici Vizovice potřebnou užitnou délku kolejí je nutné před přejezdem umístit výhybku č. 5. Přejezdová konstrukce je navržena z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů, kdy v místě mezi kolejemi jsou navrženy nestandardní vnější žel. panely.

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Vozovka je v oblasti přejezdu vedena ve směrovém oblouku ($R=16$ m). Šířka zpevněné části vozovky je navržena mezi obrubníky na hodnotu 8,00 m.

Přípravná dokumentace

Vzhledem k navrženému výškovému vedení komunikace je nutno komunikaci řádně odvodnit. Na levé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která budou zaústěna do blízké kanalizace/terénu.

Na levé straně trati dojde k úpravě připojení ostatních účelových komunikací na ul. Nádražní. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku, a proto není nutné dodržet požadavek na vzdálenost křižovatky od přejezdu (min. 12,5m od osy koleje). Jsou navrženy stavební úpravy stávající areálové komunikace po pravé straně trati, přesněji úpravy jejího napojení na ul. Nádražní. Osová vzdálenost od osy koleje zůstává 13,0 m. Na pravé straně koleje je ve stávajícím stavu areál s parkováním dlouhých nákladních vozidel. Ve stávajícím stavu bylo běžné, že kamion aby najel do areálu nejdříve najel do přejezdu a pak couval do vjezdu. Pro umožnění přímého vjezdu do areálu je nutné přebudovat stávající vjezd.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 4x výstražník s polovičními závorami. Svislé dopravní značení A 32a je součástí nového zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady. Přejezd bude doplněn o svislou dopravní značku P2 + E2b, která vyznačí vedení hlavní komunikace přes přejezd. Na účelovou komunikaci vlevo bude nově osazena P4 dej přednost v jízdě.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Diagnostika vozovky pro ověření možnosti napojení stávající vozovky na novou vozovku
- Podrobnější doměření v přejezdu a napojovaných ploch

SO 11-18-02 ŽST Vizovice, chodník u VP Vizovice

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena úprava zpevněných ploch (komunikace a chodníky) v prostoru nové VB. Chodníky jsou v řešeném prostoru navrženy z betonové dlažby. Vlivem posunu koleje je nutné směrově i výškově upravit stávající účelovou komunikaci vedoucí do areálu likérky Vizovic. Nově je zde navržena komunikace šířky 6,5m. Ve směru vedoucím do likérky je navrženo 10 podélných stání. Podélné parkovací stání jsou povrchu z asfaltového betonu. Před VB jsou navrženy dvě kolmé parkovací stání, z nichž jedno je určeno pro zdravotně handicapované občany. Kolmé parkovací stání jsou navrženy povrchu z betonové dlažby. V rámci této projektové dokumentace bylo prokázáno, že v budoucnu může v tomto prostoru vzniknout nový autobusový terminál. Tento terminál není součástí této projektové dokumentace a bude si ho v budoucnu město Vizovice řešit samo.

Požadavky do dalšího stupně dokumentace:

- Podrobnější doměření (stávající osa komunikace, v místech napojení nové komunikace, stávající oplocení a samostatné sjezdy)
- Geotechnický průzkum a stanovení úpravy podloží pro dosažení $E_{def,2} = \min. 45 \text{ Mpa}$

Kabelovody

Kabelovody jsou navrženy jako ochrana kabelových vedení (sdělovacích, zabezpečovacích a silových) a pro napojení technologických zařízení pro zajištění dopravní cesty. Navrhovány jsou zejména z prostorových důvodů, ale i z hlediska budoucí údržby, výměny, oprav a dalšího doplňování kabelů,

Jednotlivé trasy budou tvořeny 1-8 tvárnici 9-ti otvorového multikanálu doplněné místy souběžnými trubkami pro kabel 22kV a kabely k prvkům na nástupišti.

Součástí kabelovodů jsou převážně betonové podzemní komory, doplněné plastovými šachtami s poklopem pro zadláždění nebo plechovým víkem. Vzdálenost šachet je cca 40-70m dle místních podmínek a prostorových možností. Navrhované krytí je 40-100cm. V přechodech kolejiště je kabelovod uložen minimálně metr pod pláň železničního spodku.

Přípravná dokumentace

Prefabrikované kabelové komory budou z vodostavebního betonu. Vstup je zajištěn ocelovým vstupním vikem, žebříkem nebo stupačkami, ve stěnách budou při výrobě zalité HTA profily pro upevnění konzol. Na konzoly se upevní drátěné nerezové rošty pro ukládání kabelů.

Kapacita kabelovodů bude obsahovat cca 25-30 procent rezervy a v dalším stupni dokumentace musí být zpracován princip ukládání kabelů a obsazování otvorů.

Těleso kabelovodu je většinou uspořádáno do dvou svislic po dvou až čtyřech tvárnících. Zejména v místech podchodu pod kolejištěm a všude tam, kde se dostává kabelovod pod úroveň odvodnění a případně spodní tlakové vody bude řešen jako tlakutěsný.

SO 01-15-13 žst. Otrokovice, kabelovod

délka kabelovodu 3200m

SO 02-15-11 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, kabelovod

délka kabelovodu 450m

SO 04-15-10 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, kabelovod

délka kabelovodu 150m

SO 05-15-08 Žst Zlín střed, kabelovod

délka kabelovodu 1600m

SO 06-15-14 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, kabelovod

délka kabelovodu 140m

SO 06-15-15 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, kabelovod

délka kabelovodu 120m

SO 06-15-16 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, kabelovod

- délka kabelovodu 120m

SO 08-15-08 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, kabelovod

délka kabelovodu 487m

SO 09-15-08 ŽST Lípa n. D., kabelovod

délka kabelovodu 1221m

SO 10-15-12 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, kabelovod

délka 107m

SO 11-15-04 žst. Vizovice, kabelovod

délka 220m

Protihlukové objekty**SO 02-33-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, PHS vlevo v km 5,148 - 5,493****SO 04-33-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, PHS vlevo v km 6,963 - 7,262****SO 04-33-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, PHS vpravo v km 7,282 - 7,440****SO 06-33-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, PHS vlevo v km 11,383 - 11,936****SO 06-33-02 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, PHS vpravo v km 11,493 - 11,816****SO 06-33-03 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, PHS v km 12,50****SO 08-33-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,099 - 16,461****SO 08-33-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,099 - 16,461****SO 08-33-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,501 - 16,761****SO 08-33-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,501 - 16,761****SO 08-33-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,831 - 17,246****SO 08-33-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,843 - 16,970****SO 09-33-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 17,895 - 18,568****SO 09-33-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 18,607 - 18,880**

Soupis protihlukových clon						
Číslo	Umístění PHC	poloha vůči koleji*	výška**	délka	třída pohltivosti (ke koleji / od koleje)	poznámka
02-33-01	km 5,148 – km 5,493	vlevo	3,0m	345m	A3 / A2	
04-33-01	km 6,963 – km 7,262	vlevo	2,5;3,5; 2,0 m	299m	A3 / A2	
04-33-02	km 7,282 – km 7,440	vpravo	2,0m	158m	A3 / A2	
06-33-01	km 11,383 – km 11,936	vlevo	2,5m	553m	A3 / A2	
06-33-02	km 11,493 – km 11,816	vpravo	2,5m	323m	A3 / A2	
06-33-03	Km 12,50	Křížení nadjezd	2,0m	220m	A3 / A3	
08-33-01	km 16,099 – km 16,461	vlevo	2,0(4,5 lokálně) m	374 m	A3 / A2	
08-33-02	km 16,099 – km 16,461	vpravo	3,0 m	374 m	A3 / A2	
08-33-03	Km 16,501 – km 16,761	vlevo	2,0 m	263 m	A3 / A2	
08-33-04	Km 16,501 – km 16,766	vpravo	2,0 m	277 m	A3 / A2	
08-33-05	Km 16,831 – km 17,246	vlevo	2,0 m	417 m	A3 / A2	
08-33-06	Km 16,843 – km 16,970	vpravo	2,0 m	130 m	A3 / A2	
09-33-01	Km 17,895 – km 18,568	vpravo	3,0 m	663 m	A3 / A2	
09-33-02	Km 18,607 – km 18,880	vpravo	3,0 m	290 m	A3 / A2	

3 PROTIHLUKOVÁ STĚNA BYLY NAVRŽENY DLE PARAMETRŮ HLUKOVÉ STUDIE.

Stěny jsou navrženy jako pohltivé. Výška PHS je min. 2,0m, obvykle 3,0 m a max. 4,5 m (lokálně) nad TK (temenem kolejnice).

Stěny jsou tvořena železobetonovými (ocelovými) sloupky, panely jsou navrženy pohltivé. Soklový panel je betonový. Stěna resp. její sloupky jsou kotveny do železobetonových pilot. PHS je ukolejněna a budou provedena opatření proti bludným proudům.

Stěna bude na straně odvrácené od kolejiště osázena popínavými rostlinami. Konkrétní typ bude určen v dalším stupni dokumentace v závislosti na orientaci ke světovým stranám. Bude vybrán typ, který nevyžaduje podpůrnou konstrukci a je vhodný pro tento typ konstrukcí. Ozelenění v maximální míře bude rovněž tou nejúčinnější ochranou před vandaly.

Únikové východy jsou navrženy dle platného předpisu SŽDC (jednostranná či oboustranná PHS). Únikový východ je řešen dveřmi, otevíravými ven z kolejiště, na které navazuje schodiště (dle místních podmínek a průběhu terénu). Místa únikových východů jsou označena.

Stěny na mostních objektech jsou prosklené - tj. odrazivé. Soklový panel v místě proskleného pole je hliníkový.

Kanály pro inženýrské sítě

SO 01-30-01 ŽST Otrokovice, ochrana teplovodního kanálu v km 155,475

Kolektor se nachází v intravilánu katastrálního území Otrokovice, v železniční stanici Otrokovice v místě křížení železniční tratě s teplovodem.

Stávající stav:

Nosnou konstrukci kolektoru tvoří žb. trouba profilu přibližně 1,80m. Vlevo i vpravo trati je kolektor ukončen šachtou. Šachta vpravo trati je vnitřních půdorysných rozměrů 4,10x7,50 m, šachta je pod úrovní terénu.

Nový stav:

Přípravná dokumentace

Z důvodu rozšíření trati o 2 koleje bude stávající šachta a část kolektoru pod oběma koleji vybourána a nahrazena novou rámovou konstrukcí světlosti 2,50x2,50m. Bude vybudována nová šachta.

SO 04-30-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, ochrana teplovodního kanálu v km 7,561

Stávající stav:

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Nosnou konstrukcí objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlost je 950 mm, výška 1000 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 207,530 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

Nový stav:

Stávající nosná konstrukce teplovodního kanálu zůstane částečně zachována. Bude ubourána pouze horní příčel a minimální nutná část stěn v rozsahu odpovídajícímu novému kolejovému řešení. Na úrovni stávající základové spáry bude založena nová nosná konstrukce. Vedle stěn teplovodního kanálu budou vybetonovány ŽB opěry uložené na mikropilotách. Na nové úložné prahy se osadí ŽB desky vyrobené jako staveništní. Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

SO 04-30-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, ochrana teplovodního kanálu v km 8,020

Stávající stav:

Kabelovod o jednom otvoru převádí 1 kolej přes Alpiq parovod a Alpiq energokanál v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed. Trať na propustku je v přechodnici R=1100m; D=0mm. Niveleta koleje klesá 0,930‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových prazcích SB8. Úhel křížení je 89°. Traťová rychlost je 60kmh⁻¹.

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým rámem. Tloušťka stěn je 250mm. Volná výška je 0,700. Kolmá světlost je 1,20m. Tloušťka kolejového lože je 1457mm u koleje č.1.

Spodní stavba je tvořena betonovým základem.

S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

Nový stav:

Stávající nosná konstrukce teplovodního kanálu zůstane částečně zachována. Bude ubourána pouze horní příčel a minimální nutná část stěn v rozsahu odpovídajícímu novému kolejovému řešení. Na úrovni stávající základové spáry bude založena nová nosná konstrukce. Podkladní beton C25/30 XA1, XF1 bude mít tloušťku 150 mm. Vedle stěn teplovodního kanálu budou vybetonovány ŽB opěry šířky 600 mm z betonu C30/37 XC4, XF3, XA1. Opěry budou uloženy na mikropilotách délky 4 m po vzdálenosti 1 m. Na nové úložné prahy se osadí ŽB desky vyrobené jako staveništní prefabrikáty z betonu C30/37 XC4, XF3. Desky budou mít v příčném směru střechovitý sklon 1 %. Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

SO 04-30-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, ochrana teplovodního kanálu v km 8,312

Stávající stav:

Kabelovod o jednom otvoru převádí kolej přes parovod a kondenzát v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín-Střed. Trať je v místě křížení s kabelovodem v oblouku R=1950m; D=0mm. Niveleta stoupá 1,95‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových prazcích SB8. Úhel křížení je 86°. Traťová rychlost je 60kmh⁻¹.

Přípravná dokumentace

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým rámem. Volná výška 1,05m. Světlost 0,85m. Tloušťka kolejového lože cca 0,5m. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 208,170 m n. m.

K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

Nový stav:

Stávající nosná konstrukce kolektoru v místě křížení s kolejí bude odbourána. Nová nosná konstrukce tvořená prefabrikovaným rámovým propustkem o světlosti 1,6x1,8m bude vybudována v odsunutě poloze. Pro přístup do kolektoru budou zbudovány monolitické šachty o půdorysných světlých rozměrech 2,0mx2,0m a 2,5x2,0m. Na stávající část kolektoru bude nová část napojena pomocí monolitické šachty o půdorysných rozměrech 2,0mx2,0m. Délka nové části kolektoru 25,89m+12,73m.

SO 04-30-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, přeložka teplovodního kanálu v km 8,40-8,90

Stávající stav:

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Předpokládaná světlá šířka je 1200 mm, výška 1800 mm. Předpokládaná Tloušťka zdi i příčli rámu je 200 mm. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

Nový stav:

Úsek s vybudováním nového monolitického ŽB rámu

Konstrukce nového kolektoru je navržena jako monolitický uzavřený jednokomorový rám ze železového betonu C30/37 – XC4, XF3 s výztuží B500B. Světlá šířka komory rámu 1500 mm, světlá výška komory rámu je 1800 mm. Stěny i příčle rámu jsou tloušťky 300 mm.

Jednotlivé kompenzátory jsou taktéž navrženy ze železového betonu C30/37 – XC4, XF3 s výztuží B500B. Půdorysné rozměry kompenzátorů jsou vždy 4,0x6,0m s tloušťkou stěn 300 mm. Výška kompenzátorů 1800 mm. V konstrukci kompenzátorů bude taktéž vybudována ŽB monolitická šachta (půdorysných světlých rozměrů 1,5x2,0m) pro přístup do kolektoru. Do šachty bude přístup otvorem rozměru 0,6x0,6 m.

Délka celého úseku vybudování nového rámu včetně kompenzací je 329,410m. Rám bude přerušen pouze v místě křížení s konstrukcí podchodu (viz. SO 04-19-62), kde budou inženýrské sítě převedeny nad podchodem v ocelových chráničkách (viz. příloha č.6).

Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

Úsek s výměnou nosné ŽB desky

Stávající nosná konstrukce teplovodního kanálu zůstane částečně zachována. Bude ubourána pouze horní příčel a minimální nutná část stěn v rozsahu odpovídajícímu novému kolejovému řešení.

Na úrovni stávající základové spáry bude založena nová nosná konstrukce. Podkladní beton C25/30 XA1, XF1 bude mít tloušťku 150 mm. Vedle stěn teplovodního kanálu budou vybetonovány ŽB opěry šířky 600 mm z betonu C30/37 XC4, XF3, XA1. Opěry budou uloženy na mikropilotách délky 4 m po vzdálenosti 1 m. Na nové úložné prahy se osadí ŽB desky vyrobené jako staveništní prefabrikáty z betonu C30/37 XC4, XF3. Desky budou mít v příčném směru střešovitý sklon 1 %.

Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

SO 04-30-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, ochrana teplovodního kanálu v km 8,542

Stávající stav:

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Trať je jednokolejná v přímé. Svršek je tvaru R65 na betonových prazcích SB8. Traťová rychlost je 60 km/h.

Přípravná dokumentace

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 700 mm, výška 900 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 208,533 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

Nový stav:

Kolektor je navržen z prefabrikovaných ŽB rámců pevnostní řady C40/50, spojených tesněným spojem, tj. pryžovým profilem osazeným v hrdle rámu. Tloušťka stěn, horní i dolní příčle je 200 mm. Světlá šířka otvoru je 1600 mm, světlá výška je 1800 mm. Na obou stranách je kolektor ukončen šachtou, na kterou bude vlevo napojen stávající kolektor a vpravo bude napojen nový podélný kolektor (viz. SO 04-30-04).

Na celý kolektor je použito 10 kusů typových prefabrikátů. Prefabrikáty jsou loženy na ŽB základ C30/37 XC4, XF3 tl. 250 mm a podkladní beton C25/30 XC4, XF3 tl. 150 mm. Šachty jsou provedeny z betonu C30/37 XC4, XF3.

Na obou stranách kolektoru je navrženo vyústění do ŽB šachty výšky 3,5 m, o tloušťce stěny a základu 0,3 m a světlych půdorysných rozměrech 2,0x1,5 m. Dno šachty je 0,5 m pod úroveň spodní hrany kolektoru. Do šachty bude přístup otvorem rozměru 0,6x0,6 m. Konstrukce bude uložena na ŽB základu C30/37 XC4, XF3 tl. 250 mm a podkladním betonem C25/30 XC4, XF3 tl. 150 mm.

Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

SO 04-30-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, přeložka teplovodního kanálu v prostoru vlečky Svít

Nový teplovodní kanál je navržen jako průchozí s jedním otvorem světlé šířky 1,5 m a výšky 1,8 m. Nová trasa kanálu je vedena od obchodního centra Albert, která dále pokračuje pod parkovištěm a napojuje se na stávající kanál v lomovém bodě pod parkovištěm. Celková délka této části nového kanálu je cca 54,5 m. Další větev nového kanálu je navržena pod vlečkovými kolejemi s dvěma kompenzátory o celkové délce cca 36,8 m. Vstup do kanálu je zajištěn vstupními šachtami, které zajišťují zároveň přirozené odvětrání. Větrání je zajištěno větracími mřížkami umístěnými na stropě šachet. Nouzové čerpání vody a kondenzátu z prostoru kanálu je zajištěno čerpadlem ze sběrných jímek, které jsou navrženy v nejnižším konci kanálu.

SO 05-30-01 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,191

Stávající stav:

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1800 mm, výška 1600 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 209,765 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

Nový stav:

Stávající nosná konstrukce teplovodního kanálu zůstane částečně zachována. Bude ubourána pouze horní příčel a minimální nutná část stěn v rozsahu odpovídajícímu novému kolejovému řešení. Na úrovni stávající základové spáry bude založena nová nosná konstrukce. Vedle stěn teplovodního kanálu budou vybetonovány ŽB opěry uložené na mikropilotách. Na nové úložné prahy se osadí ŽB desky vyrobené jako staveništní. Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

SO 05-30-02 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,311

Stávající stav:

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1200 mm, výška 1000

Přípravná dokumentace

mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 210,330 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

Nový stav:

Stávající nosná konstrukce teplovodního kanálu zůstane částečně zachována. Bude ubourána pouze horní příčel a minimální nutná část stěn v rozsahu odpovídajícímu novému kolejovému řešení. Na úrovni stávající základové spáry bude založena nová nosná konstrukce. Vedle stěn teplovodního kanálu budou vybetonovány ŽB opěry uložené na mikropilotách. Na nové úložné prahy se osadí ŽB desky vyrobené jako staveništní. Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

SO 05-30-03 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,590

Stávající stav:

Kolektor převádí parovodní síť z tepláren skrz železniční trať. Kromě toho převádí ještě sdělovací kabely různých společností. Má vnitřní světlé rozměry 2000 mm (šířka) x 1800 mm (výška). V místě mezi stávajícími kolejemi se nachází oboustranná kompenzace se vstupní šachtou. Celá konstrukce je ze železobetonu. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadává, místy koroduje výztuž.

Návrh úprav:

V novém stavu dojde ke změně konfigurace kolejiště, kdy na stávající kompenzaci se vstupní šachtou bude nově umístěno kolejiště. Výškově by pak stávající kolektor kolidoval s nově navrženým odvodněním železničního spodku. Je proto navržena přeložka kolektoru pod železniční tratí a jeho zahloubení. Toto také respektuje omezené možnosti výluk jednak železničního provozu a také parovodu. Tímto způsobem bude také eliminována nutnost výstavby kompenzace.

Stavební část kolektoru je navržena jako železobetonový rám plošně založený. Světlá šířka je navržena 2,0 m a světlá výška 1,8 m (stejně jako stávající). Část pod kolejištěm je uvažována jako prefabrikát z důvodu rychlosti výstavby s ohledem na výluky. Mimo kolejiště bude provedeno jako monolitická konstrukce přímo na stavbě. Je zde půdorysné zalomení, vstupní šachta a napojení na stávající část kolektoru.

SO 05-30-04 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,803

Stávající stav:

Kolektor převádí parovodní síť z tepláren skrz železniční trať. Kromě toho převádí ještě sdělovací kabely různých společností. Má vnitřní světlé rozměry 1600 mm (šířka) x 1800 mm (výška). V pravé části se nachází jednostranná kompenzace. Vlevo kolektor ústí přímo do objektu tepláren. Celá konstrukce je ze železobetonu. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadává, místy koroduje výztuž.

Návrh úprav:

V novém stavu dojde ke změně konfigurace kolejiště, kdy na stávající kompenzaci bude nově umístěno kolejiště. Výškově není možno dodržet nutnou tloušťku šterkového lože, stávající kolektor by také výškově kolidoval s nově navrženým odvodněním železničního spodku. Je proto navržena přeložka kolektoru pod železniční tratí a jeho zahloubení. Toto také respektuje omezené možnosti výluk jednak železničního provozu a také parovodu. Tímto způsobem bude také eliminována nutnost výstavby kompenzace.

Stavební část kolektoru je navržena jako železobetonový rám plošně založený. Světlá šířka je navržena 1,6 m a světlá výška 1,8 m (stejně jako stávající). Část pod kolejištěm je uvažována jako prefabrikát z důvodu rychlosti výstavby s ohledem na výluky. Mimo kolejiště bude provedeno jako monolitická konstrukce přímo na stavbě. Je zde půdorysné zalomení, vstupní šachta a napojení na stávající část kolektoru.

SO 05-30-05 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,936

Stávající stav:

Kolektor převádí sdělovací a elektrické sítě z tepláren skrz železniční trať. má vnitřní světlé rozměry 1200 mm (šířka) x 2000 mm (výška). Nenachází se zde žádná kompenzace. Vlevo kolektor ústí přímo do objektu tepláren. Celá konstrukce je ze železobetonu. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadává, místy koroduje výztuž.

Návrh úprav:

V novém stavu dojde ke změně konfigurace kolejiště, která však zásadně neovlivní kolektor. Výškově je na kolektoru dostatečná tloušťka štěrkového lože respektující i odvodnění železničního spodku. Nepodařilo se však dohledat archivní dokumentaci a nebylo možno provést průzkum z důvodu omezeného prostoru a nemožnosti odstávky kabelů, není tak možno zjistit skutečný stav konstrukce, zejména pak tloušťky konstrukcí. Projektant proto není schopen posoudit stávající kolektor na nově navrhované zatížení železniční dopravou. Z tohoto důvodu bude odstraněna horní deska a nahrazena novou, samostatně založenou na mikropilotách, která splňuje požadavky na zatížení železničním provozem.

SO 06-30-01 žst.Zlín střed-Vých. Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 11,160

Nový stav:

Objekt pro ochranu teplovodu se ve stávajícím stavu nenachází. Teplovodní vedení (troubky 2x Ø530mm) jsou umístěny pod sousedním mostem v evidenčním km 11,160. Původní ocelová konstrukce podpírající potrubí pod mostem bude vybourána. Potrubí bude v rámci *SO 06-21-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky teplovodů* přeloženo do nového kolektoru z ŽB rámů.

Nová konstrukce kolektoru bude provedena z ŽB prefabrikovaných rámců o světélých rozměrech 1500x1800mm o délkách 1500mm. Celkem bude použito 10ks rámových prefabrikátů o celkové délce 15,0m. Kolektor bude proveden ve sklonu 2% zprava doleva. Na koncích kolektoru budou umístěny ŽB šachty z betonu C30/37 XC4, XF3, XA1 o světélých rozměrech 1500x2200mm, tl. stěny šachty je 250mm. Šachty budou mít ŽB strop s revizním otvorem 600x600mm, který bude zakryt ocelovým poklopem. Veškeré betonové plochy budou ve styku se zemínou ochráněny asfaltovým nátěrem a překryty geotextílií o hm.800g.m⁻².

Kolektor a šachty budou založeny na plošný základ tl.250mm, který bude vyztužen kari sítí 10/100/100 při obou površích. U šachty vlevo bude umístěna čerpací jímka 500x500x700mm.

ZKPP není realizováno, protože vzdálenost NK od horního povrchu konstrukce je >1,2m.

SO 06-30-02 žst.Zlín střed-Vých. Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 11,995

Stávající stav:

Kolektor o jednom otvoru převádí 1 traťovou kolej přes teplovodní vedení 2x DN200 a svazky sdělovacích kabelů v mezistaničním úseku Zlín-Střed - Zlín-Přiluky. Trať na mostě je v přímé. Niveleta koleje klesá 0,85‰ ve směru staničení. Svršek na kolektoru je tvaru R65 na betonových pražcích SB5. Úhel křížení je 79°. Traťová rychlost je 60kmh⁻¹.

Stávající nosnou konstrukci (rok výstavby neznámý) tvoří pravděpodobně ŽB deska o rozpětí ≈1500mm. Kolmá světlost je 1200mm. Světlá výška je 1600mm. Předpokládaná tl. desky je 300mm.

Spodní stavba je pravděpodobně tvořena ŽB opěrami a plošným základem. Tl. stěn jsou předpokládány 500mm. Sklon kolektoru se odhaduje kolem 6,5‰ a klesá zprava doleva.

S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

V kopané sondě K16/KS byl zastižen horní povrch kolektoru 1,22m od TK stávající koleje.

Zatížitelnost nebyla stanovena.

Nový stav:

Stávající nosná konstrukce teplovodního kanálu zůstane částečně zachována. Bude ubourána pouze horní příčel a minimální nutná část stěn v rozsahu odpovídajícímu novému kolejovému řešení.

Přípravná dokumentace

Na úrovni stávající základové spáry bude založena nová nosná konstrukce. Podkladní beton C16/20 bude mít tloušťku 100 mm. Vedle stěn teplovodního kanálu budou vybetonovány ŽB opěry šířky 600 mm z betonu C30/37. Opěry budou uloženy na mikropilotách délky 3 m po vzdálenosti 1 m. Na nové úložné prahy se osadí ŽB desky vyrobené jako staveništní prefabrikáty z betonu C30/37. Deska bude mít tloušťku 350-335mm a rozpětí 2700mm. Desky budou mít v příčném směru střešovitý sklon 1 %. Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm. Mezera mezi novou konstrukcí a stávajícími ubouranými opěrami bude 50mm.

Před a za mostem je vytvořen výkop pro ZKPP. Délka ZKPP je uvažována dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek (2008) v délce 7,0 + 5,0 m výběh.

SO 06-30-03 žst.Zlín střed-Vých. Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 12,727

Stávající stav:

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 224,360 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

Nový stav:

Nový kolektor bude tvořen ŽB rámem o vnitřní světlosti 2500 mm (šířka) a 1800 mm (výška). Vlevo i vpravo koleje bude ŽB šachta s poklopem.

SO 06-30-04 žst.Zlín střed-Vých. Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 12,852

Stávající stav:

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Nosnou konstrukci objektu tvoří trouba DN1600. Podle kopané sondy se spodní líc nosné betonové konstrukce kolektoru nachází ve výšce 224,830 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

Nový stav:

Nový kolektor bude tvořen ŽB rámem o vnitřní světlosti 1600 mm (šířka) a 1800 mm (výška). Vlevo i vpravo koleje bude ŽB šachta s poklopem.

Pozemní stavební objekty**SO 01-15-01 ŽST Otrokovice, výpravní budova**

Pro uvolnění staveniště nové koleje č.9 a přilehlého nástupiště nutno demolovat všechny budovy lemující území dráhy v rozsahu „výpravní budova – sklad žst.“.

Jako náhradu za demolovanou výpravní budovu a bufet nutno na stejném místě postavit novou výpravní budovu (dále jen VB) o půdorysu, který by nekolidoval s novým kolejištěm (lichoběžník). Uvedené demolice, jakož i dočasný náhradní objekt za demolovanou VB, budou součástí tohoto SO. Součástí SO bude provizorní výpravní budova v přednádraží (pokladna, čekárna a WC cestujících) sestávající z 5ks unimobuněk.

Pro uvolnění staveniště nové koleje č.9 a přilehlého nástupiště nutno demolovat všechny budovy lemující území dráhy v rozsahu „výpravní budova – sklad žst.“. Kromě výše uvedeného bude v rámci SO demolováno také stávající zastřešení na 1. nástupišti.

Nová výpravní budova je navržena zhruba v místě stávající výpravní budovy. Její lichoběžníkový půdorys je limitován polohou nového kolejiště a podchodu, stávající uliční čarou a technologickou budovou. Vzhledem k tomuto půdorysu není možné architektonicky přizpůsobit zastřešení sousední technologické budově (polovalba). Proto je navržena plochá střecha nové budovy v kontrastu se střechou sousední budovy stávající.

Přípravná dokumentace

Budova o půdorysných rozměrech 51,8x6,9 až 13,6m bude dvoupodlažní nepodsklepená. Celková výška nad terénem bude 12,1m.

Nová budova bude dvoupodlažní, přičemž v přízemí a v severní polovině 2.NP bude převážně veřejná část (hala, čekárna, služby cestujícím, WC cestujících) a v jižní polovině 2.NP neveřejná část (sociální zázemí zaměstnanců, kanceláře). Budova má pouze tři vstupy, z toho dva do haly (z přednádraží a k podchodu) a třetí služební z přednádraží. Pro vertikální spojení obou podlaží jsou navrženy dvojce schodiště. Služební v jižní části a otevřené v hale pro cestující, které je doplněno proskleným výtahem. Světlá výška haly bude 6,3m (přes dvě podlaží), v úrovni 2.NP obíhá halu veřejně přístupný ochoz.

Předpokládá se, že budova bude založena na základových železobetonových monolitických pasech doplněných pilotami.

Konstrukci nepodsklepené dvoupodlažní budovy bude tvořit železobetonový monolitický skelet s opláštěním v kombinaci vyzdívka-sklo.

SO 01-15-02 ŽST Otrokovice, stavební úpravy technologické budovy

Za účelem umístění nové technologie zabezpečovací, sdělovací, silnoproudé a pro umístění nové dopravní kanceláře včetně jejího zázemí bude nutné stavebně upravit stávající technologickou budovu v žst. Otrokovice.

Jedná se o dvoupodlažní nepodsklepenou budovu s nevyužitým půdním prostorem o půdorysném rozměru 24x12,8m a výškou hřebene cca 12m. V jižní části 1.NP je technologie silnoproudu, ve střední části schodiště, dílna SSZT a útulek TO, v severní části tranzito a sklad spěšnin. V jižní části 1.NP je technologie silnoproudu, ve střední části schodiště, dílna SSZT a útulek TO, v severní části tranzito a sklad spěšnin. V jižní a střední části 2.NP je technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, v severní části jsou prostory SSZT. Budova je v dobrém stavebně-technickém stavu a je vhodná pro zamýšlenou rekonstrukci.

Dispozice budovy bude měněna pouze ve střední a severní části 1.NP, kromě toho bude větší část nevyužitého půdního prostoru adaptována na podkroví. Prostory tranzita a skladu spěšnin budou adaptovány pro potřeby nové dopravní kanceláře a jejího zázemí (sociální zázemí, sklad). Dílna SSZT a útulek TO budou zachovány, ale změni se jejich umístění. V podkroví vzniknou nové 3 kanceláře pro dopravu vč. zázemí.

Stavební úpravy budou spočívat v úpravě kabelových vstupů do budovy a kabelových kanálů pod podlahou místností silnoproudu. Dále budou demolovány nepotřebné a zřízeny nové zděné příčky, vytvořeny nové otvory nebo upraveny rozměry některých stávajících otvorů ve stěnách (nepotřebné budou zazděny). Dále bude ve stavebně upravovaných místnostech zřízena nová elektroinstalace a ZTI. Poté budou provedeny nové povrchové úpravy (zapravení nových prostupů, omítky, nášlapné vrstvy podlah, výmalba).

SO 01-15-03 ŽST Otrokovice, stavební úpravy přístřešku u haly

V rámci SO bude demolován lehký ocelový přístřešek soukromé firmy 6x35m, výška 3,5m na konci 1. nástupiště a upraveno stávající oplocení do ocelových sloupků (60m).

SO 01-15-04 ŽST Otrokovice, čerpací stanice**část A SO 01-15-04 ŽST Otrokovice, čerpací stanice, stavební část**

Nad celým prostorem stáčecího místa a čerpací stanice bude provedeno zastřešení ocelovým přístřeškem, krytina přístřešku bude z trapézového plechu. Odvod dešťových vod bude napojen do stávající kanalizace, řešenou samostatným stavebním objektem. Založení přístřešku bude na základ. patkách. Půdorys zastřešení je 7,2 x 19,8m, výška 7m.

Pro potřeby zbudování ocelové záchytné vany bude provedena stavební příprava a to vybudováním betonové vany pod kolejiemi v místě stáčení a výdeje PHM. Součástí stavebního objektu je demolice stávajícího zastřešení a základových konstrukcí a zpevněných ploch. Výdejní a

Přípravná dokumentace

stáčecí místo bude dále vybaveno žel. betonovou nepropustnou podzemní havarijní jímkou o objemu 5m³.

část B SO 01-15-04 ŽST Otrokovice, záchytná ocelová kolejová vana

Manipulační plocha výdeje a stáčení PHM bude zabezpečena proti úkapům ropných látek kolejovou ocelovou záchytnou vanou (jímkou) v délce cca 12m rozšířenou směrem k technologickému zařízení (výdejní stojany a stáčecí hrdlo). Vana bude vybavena pochůznými ocelovými zinkovanými rošty, bude opatřena povrchovou úpravou odolávající manipulovaným médiím. Tato záchytná vana bude gravitačně svedena do podzemní betonové havarijní jímky řešené v SO 01-15-04.1.

část C SO 01-15-04 ŽST Otrokovice, čerpací stanice, elektroinstalace

Projekt elektro řeší přípojku elektrické energie pro výdejní stojany, napájení terminálu řídicího systému skaldy, osvětlení přístřešku, napájení slaboproudé techniky měření a regulace – indikace těsnosti dvojplášťových potrubních rozvodů, naplnění podzemní havarijní jímky.

Zemnicí soustava bude řešena s ohledem na zabezpečení nově budované technologie proti poškození bludnými proudy z trakčního vedení.

SO 01-15-05 ŽST Otrokovice, zastřešení nástupišť

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na novém ostrovním nástupišti (š. 6,65m) v délce 126,5m (délka stejná jako u stávajícího zastřešení na stávajícím ostrovním nástupišti) a na dvou jednostranných nástupištích vedle VB (obě šířky 3,15m a délky 68,25m) zřízena zastřešení.

Jedná se o zastřešení celé šířky nástupišť. Na ostrovním nástupišti se bude jednat o tzv. „vlaštovku“, na jednostranných nástupištích o „poloviční vlaštovku“. Vedle výpravní budovy budou zastřešeny příchod od VB k nástupištím a schodiště do podchodu. Konstrukce zastřešení bude ocelová s krytinou z trapézového plechu. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena do kanalizace.

SO 01-15-07 ŽST Otrokovice, zastřešení vstupu do podchodu v km 155,726 město Otrokovice

V km 155,726 bude v rámci stavby rozšířeno kolejiště směrem východním. Proto bude nutno prodloužit stávající podchod a zastřešit nový výstup z podchodu na této straně kolejiště. Výstup sestává ze schodiště a zalomené rampy, proto nebude potřeba výtahů pro ZTP. Půdorys zastřešení je nepravidelný s plochou 260m². Součástí SO bude také demontáž zastřešení stávajícího schodiště z podchodu.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou ze sendvičových panelů. Z důvodu ochrany proti vandalismu nebude mít prosklené stěny a při použití neprůsvitných stěn by vznikl ze zastřešení tmavý „tunel“. Proto je zastřešení navrženo bez bočních stěn (pouze zídka výšky cca 1m – součást podchodu), kde mají boční křídla přesah 1,25m a tím zabraňují vnikání vody do podchodu při bočním dešti.

SO 01-15-08 ŽST Otrokovice, tunel, technologický objekt

Pro umístění nové technologie silnoproudu a sdělovacího zařízení nového tunelu bude nutné v oblasti žst. Otrokovice u tunelu v km 0,768 L vybudovat novou budovu.

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz.

Budova bude betonový sedmiprostorový prefabrikovaný objekt o půdorysných rozměrech 22,2x3m. Světlá výška místností bude 2,7m. Pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 0,8m. Prefabrikát budovy bude uložen na betonových základových pasech. Střecha budovy bude plochá. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (cihelne režné zdivo nebo obklad+ pohledový beton).

SO 01-15-09 ŽST Otrokovice, budova EPZ

Pro umístění nové technologie trafostanice pro EPZ bude nutné v oblasti žst. Otrokovice v km 155,332 P vybudovat novou budovu.

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz. Budova bude betonový dvouprostorový prefabrikovaný objekt o půdorysných rozměrech 7,5x7m. Světlá výška místností bude 2,7m. Pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 0,8m. Prefabrikát budovy bude uložen na betonových základových pasech. Střecha budovy bude plochá. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (cihelne režné zdivo nebo obklad+ pohledový beton).

SO 01-15-10 ŽST Otrokovice, budova TS km 155,300

Pro umístění nové technologie trafostanice bude nutné v oblasti žst. Otrokovice v km 155,323 L vybudovat novou budovu.

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz. Trafostanice bude betonový tříprostorový prefabrikovaný objekt o půdorysných rozměrech 8,4x3m. Světlá výška místností bude 2,7m. Pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 0,8m. Prefabrikát budovy bude uložen na betonových základových pasech. Střecha budovy bude plochá. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (cihelne režné zdivo nebo obklad+ pohledový beton).

SO 01-15-11 ŽST Otrokovice, oplocení

V rámci této stavby se provedou demontáže stávajících oplocení z důvodu kolize s novou výstavbou a budou nahrazeny novými v jiných polohách.

Všechny dotčené pozemky budou po celou dobu výstavby chráněny mobilním oplocením.

SO 01-15-12 ŽST Otrokovice, orientační systém

Orientační systém bude nově osazen na všech nově budovaných nástupištích, v nové výpravní budově a v podchodu, na stávajícím ostrovním nástupišti bude orientační systém upraven v jen v nezbytně nutném rozsahu (doplnění vyznačení sektorů, změna čísla nástupišť). Součástí orientačního systému jsou tabule s názvem stanice, tabule se směry jízdy, tabule s piktogramy, tabulky s čísly kolejí, tabulky s vyznačením sektorů na nástupištích a digitální hlasové majáčky:

- tabule s názvem stanice na nástupištích 1, 2 a 3. Tabule jsou navrženy z části jako prosvětlené oboustranné (pod zastřešením), z části jako neprosvětlené oboustranné nebo jednostranné (ostatní tabule mimo zastřešení)

- tabule se směry jízdy (po 1 ks na každém nástupišti u hlavního schodiště, budou provedeny jako neprosvětlené oboustranné tabule)

- tabule s piktogramy na nástupištích a v podchodu (všechny piktogramy jsou navrženy jako neprosvětlené, jednostranné)

- tabulky s čísly kolejí (budou osazeny na stojkách zastřešením na nástupištích v blízkosti schodiště z podchodu na nástupišť)

- tabulky s vyznačením sektorů na nástupištích (délka jednoho sektoru cca 50 m, budou značeny velkým písmenem A, B, C, D, E, F, G)

- štítky s prizmatickým písmem s číslem nástupišť na stěně podchodu u výstupů z podchodu

- orientační majáčky s hlasovými frázemi pro osoby se sníženou schopností orientace (nad vstupy do podchodu z nástupišť, na nástupištích a nad vstupem do výpravní budovy z přednádraží)

Minimální podchodná výška všech tabulí umístěných v pochozí ploše nástupišť je 2 700 mm (ve stanici se předpokládá jízda zavazadlových a čisticích vozíků s obsluhou na nich sedící).

SO 02-15-10 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, oplocení

V rámci této stavby se provedou demontáže stávajících oplocení z důvodu kolize s novou výstavbou a budou nahrazeny novými v jiných polohách.

Všechny dotčené pozemky budou po celou dobu výstavby chráněny mobilním oplocením.

SO 03-15-01 Odb. Zlín – Malenovice, stavební úpravy výpravní budovy

V Malenovicích bude zrušena žst., takže výpravní budova (kromě bytu) bude nově využita pro umístění nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé technologie.

Jedná se o přízemní nepodsklepenou budovu se sedlovou střechou o půdorysném tvaru písmene U o rozměrech 34x10m. V západní části je veřejná, dopravní a technologická část (čekárna, WC cestujících, dopravní kancelář, pokladna, sklady a technologické místnosti), ve východní je byt, jehož se stavební úpravy nedotknou. Budova je v dobrém stavebně-technickém stavu a je vhodná pro zamýšlenou rekonstrukci.

Dispozičně bude změněna celá budova s výjimkou bytu. V západním křídle bude trafostanice, ve středním potom zabezpečovací a sdělovací technologie. Předsunutá dopravní kancelář bude demolována. Stavební úpravy budou spočívat v úpravě kabelových vstupů do budovy a kabelových kanálů pod podlahou technologických místností. Dále budou demolovány nepotřebné a zřízeny nové zděné příčky, vytvořeny nové otvory nebo upraveny rozměry některých stávajících otvorů ve stěnách (nepotřebné budou zazděny). Poté budou provedeny nové povrchové úpravy (zapravení nových prostupů, omítky, nášlapné vrstvy podlah, výmalba).

SO 03-15-02 Odb. Zlín-Malenovice, oplocení

V rámci této stavby se provedou demontáže stávajících oplocení z důvodu kolize s novou výstavbou a budou nahrazeny novými v jiných polohách.

Všechny dotčené pozemky budou po celou dobu výstavby chráněny mobilním oplocením.

SO 04-15-07 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zastř.výstupů z podchodu v km 8,700

Podchod v km 8,700 má tři výstupní objekt (VO) se schodištěm a výtahem pro TP. Pro zabránění vniku dešťových vod do podchodu bude nad novými výstupy z podchodu zřízeno zastřešení. Dva menší VO mají půdorysný rozměr 5,1x16,6m, větší 6,9x16,6m.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z kaleného bezpečnostního skla. Z důvodu ochrany proti vandalismu je zastřešení navrženo bez bočních stěn (pouze zídka výšky cca 1m – součást podchodu), kde mají boční křídla přesah 1,25m a tím zabraňují vnikání vody do podchodu při bočním dešti.

SO 04-15-09 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, oplocení

V rámci této stavby se provedou demontáže stávajících oplocení z důvodu kolize s novou výstavbou a budou nahrazeny novými v jiných polohách.

Všechny dotčené pozemky budou po celou dobu výstavby chráněny mobilním oplocením.

SO 05-15-01 ŽST. Zlín střed, výpravní budova

Základní údaje o stavbě

Z důvodů zásadní změny celkového kolejového řešení v prostoru žst. Zlín střed bude zdemolována stávající výpravní budova a další objekty (viz níže), které jsou v kolizi s nově navrženým řešením. Pro potřeby odbavení cestujících a zajištění provozního zázemí železniční stanice je navržena nová výpravní budova.

Celkový obestavěný prostor nové VB:	65 175 m ³
Zastavěná plocha:	2886 m ²
Založení – na ŽB pilotách (pr. 1,6m, délka 2,5m):	90ks

Navrhovaný stav

Architektonicko-urbanistické řešení

Jedná se o novostavbu samostatně stojícího objektu VB v žst. Zlín střed. Celkové urbanistické řešení umístění nové VB vychází z urbanistické studie, která řešila celý přednádraží prostor vymezený stávající výpravní budovou a objektem Univerzity T. Bati, vč. autobusového nádraží. Na výstavbu nové VB bude v budoucnu navazovat komerční objekt, jehož plánovaná obchodní pasáž bude v 1. PP komunikačně propojena se suterénem VB.

Objekt má celkem 8 nadzemních podlaží a jedno podzemní podlaží komunikačně propojené s navazujícím podchodem /viz SO 05-19-03 Železniční most (podchod) v km 10,202/. Pro potřeby SŽDC s.o. slouží část pouze část podlažní plochy v suterénu, dále část 1.NP a 2.NP. Zbývající plocha těchto podlaží slouží k poskytování služeb cestujícím. Ve 3.NP – 7.NP je navrženo parkovací stání pro osobní automobily. 8.NP slouží jako pronajímatelný administrativní prostor. Funkčnímu využití jednotlivých podlaží odpovídá i celková hmotová kompozice objektu: rozšířená prosklená dvoupodlažní část s výrazným přesahem střechy směrem ke kolejišti v kombinaci s hranolovitým objemem části budovy sloužící jako parkovací dům. Osmé podlaží je hmotově ustoupené. Výšková hladina hlavní římsy nad 7. podlažím navazuje na okolní zástavbu a je cca v úrovni střechy objektu Univerzity T. Bati.

Odhad špičkové frekvence odjíždějících cestujících za 5 min (rok 2047).	193
50-ti % navýšení špičkové frekvence odjíždějících cestujících za 5 min	96,5
Maximální špičková frekvence odjíždějících cestujících za 5 min (celkem)	290
Maximální špičková frekvence odjíždějících cestujících za hod.	3480
Maximální špičková frekvence odjíždějících cestujících za hod. (redukována)	1740
Čekací plochy pro cestující v 1.NP	659m ²
Čekací plochy pro cestující v 1.PP	214,5m ²
Čekací plochy pro cestující (celkem, bez komerčních ploch)	873,5m ²
Celkový počet čekajících cestujících	1747

Stavebně technické řešení

Nosnou konstrukci nové VB tvoří monolitický ŽB skelet založený na betonových pilotách (průměr 1,6m, dl. 2,5m), monolitická ŽB základová deska je vyztužena betonovými pasy v rastru skeletového systému. Stropy jsou ŽB monolitické, případně montované betonové panelové (3.NP – 7.NP). Stěny pod úrovní terénu jsou uvažovány z vodonepropustného betonu doplněného dvojitou tlakovou hydroizolací s kontrolním a sanačním systémem. Obvodový plášť tvoří v 1.NP – 2.NP tepelně izolační trojskla s ochrannou protisluneční vrstvou (montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení fasád) v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci (technologické zázemí v části 1.NP). Fasádu 3.NP – 7.NP (parking) tvoří exteriérové keramické panely s výrazným svislým rastrem. Panely jsou oboustranně pohledové, kotvené do ŽB stropů vždy na celou výšku podlaží. Fasáda 8.NP je prosklená - tepelně izolační trojskla s ochrannou protisluneční vrstvou (montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení fasád) v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci. Střechy jsou navrženy ploché s foliovou hydroizolací, pohledově exponovaná střecha nad dvoupodlažní částí je doplněna kačírkovým posypem.

Architektonické a materiálové řešení

Fasády 1.NP – 2.NP montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení, izolační trojskla v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci

Fasády 3.NP – 7.NP exteriérové keramické panely se svislým rastrem

Fasáda 8.NP montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení, izolační trojskla v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci

Přípravná dokumentace

střešní krytina	foliová hydroizolace, doplněna kačírkovým posypem
klempířské prvky	Ti-Zn plech
zámečnické výrobky	nerezové, případně žárově zinkované
betonové prvky	pohledový beton

Demolice

Budou prováděny demolice stávajících objektů, které jsou v kolizi s nově navrženou výpravní budovou a zejména s novým kolejovým řešením.

Součástí SO 05-15-01 jsou pouze demolice objektů bez parc. čísla (demolice budov s parcelním číslem jsou součástí samostatného SO). Demolovat se budou všechny budovy a objekty žst. Zlín – střed, které leží na drážním pozemku. Všechny parcely se nachází v k.ú. Zlín.

Řešení bezbariérového užívání stavby

Vzhledem k charakteru objektu občanská stavba - výpravní budova je stavba v prostorech přístupných veřejnosti plně bezbariérově přístupná a musí splňovat parametry pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Celková sumarizace a zhodnocení stavebního záměru

Výrazně změny v umístění nového objektu SO 05-15-01 oproti studii proveditelnosti nejsou. Celková koncepce vychází z urbanistické studie, která řešila celý přednádraží prostor vymezený stávající výpravní budovou a objektem Univerzity T. Bati. vč. autobusového nádraží. Na výstavbu nové výpravní budovy bude v budoucnu navazovat komerční objekt, jehož plánovaný suterén bude v 1.PP komunikačně propojen s obchodní pasáží ve V.B.

Z důvodu značného rozsahu podlažních ploch sloužících pro komerční účely a navrženého 5-ti podlažního parkovacího domu ve 3.NP – 7.NP nelze na realizaci objektu čerpat dotace z Evropských fondů. Výstavbu budovy nebude realizovat SŽDC s.o..

SO 05-15-02 ŽST Zlín střed, zastřešení nástupiště

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na ostrovním nástupišti (š. 6,66m) a jednostranném nástupišti před VB (š. 4,0m) zřízena zastřešení v délce 137,5m. Jednostranné nástupiště vedle VB (u kusé koleje) šířky 3m bude zastřešeno pouze v délce 50m.

Jedná se o zastřešení celé šířky nástupišť. Na ostrovním nástupišti se bude jednat o tzv. „vlaštovku“, na jednostranných nástupištech o „poloviční vlaštovku“. Před výpravní budovou budou zastřešeny příchod od VB k nástupišťům a schodiště do podchodu.

Konstrukce zastřešení bude ocelová s krytinou z trapézového plechu.

SO 05-15-03 ŽST Zlín střed, oplocení

V rámci této stavby se provedou demontáže stávajících oplocení z důvodu kolize s novou výstavbou a budou nahrazeny novými v jiných polohách.

Všechny dotčené pozemky budou po celou dobu výstavby chráněny mobilním oplocením.

SO 05-15-04 ŽST Zlín střed, budova EPZ a spínací stanice

Pro umístění nové technologie EPZ a SpS bude nutné v oblasti žst. Zlín střed v km 10,280 L vybudovat novou budovu.

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz. Budova bude přízemní podsklepený betonový čtyřprostorový prefabrikovaný objekt s WC a schodištěm do suterénu o půdorysných rozměrech 16,7x6,8m. Suterén bude sloužit jako kabelový prostor. Světlá výška místností bude 3,2 a 3,6m, v suterénu 2,3m. Prefabrikáty budovy budou uloženy na betonových základových pasech. Střecha budovy bude plochá. Architektonicky bude

Přípravná dokumentace

objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (cihelné režné zdivo nebo obklad+ pohledový beton).

SO 05-15-05 ŽST Zlín střed, zastřešení výstupu z podchodu v km 10,202 město Zlín

Podchod v žst Zlín střed bude prodloužen na druhou stranu kolejiště pro potřeby města. Výstupní objekt na druhé stranu kolejiště bude tvořit bezbariérová rampa, která bude končit u nové budovy EPZ a spínací stanice. Pro zabránění vniku dešťových vod do podchodu bude nad rampou zřízeno zastřešení. Zastřešení má půdorysný rozměr 49,3x5,7m.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou ze sendvičových panelů. Z důvodu ochrany proti vandalismu nebude mít prosklené stěny a při použití neprůsvitných stěn by při délce 50m vznikl ze zastřešení tmavý „tunel“. Proto je zastřešení navrženo bez bočních stěn (pouze zídka výšky cca 1m – součást podchodu), kde mají boční křídla přesah 1,25m a tím zabraňují vnikání vody do podchodu při bočním dešti.

SO 05-15-06 ŽST Zlín střed, GSM-R, BTS 322, technologický domek

Pro umístění technologie GSM-R bude v oblasti žst. Zlín střed km10,277 L navržen technologický domek.

Technologický domek bude betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt s půdorysným rozměrem 3x2,5m. Světlá výška místností bude 2,8m. Prefabrikát domku bude uložen na betonových základových pasech. Střecha domku bude plochá. Architektonicky bude domek pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (cihelné režné zdivo nebo obklad+ pohledový beton).

SO 05-15-07 ŽST Zlín-střed, orientační systém

Orientační systém bude osazen na všech nově budovaných nástupištích, v nové výpravní budově a v podchodu. Součástí orientačního systému jsou tabule s názvem stanice, tabule se směry jízdy, tabule s piktogramy, tabulky s čísly kolejí, tabulky s vyznačením sektorů na nástupištích a digitální hlasové majáčky.

SO 06-15-14 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, oplocení

V rámci této stavby se provedou demontáže stávajících oplocení z důvodu kolize s novou výstavbou a budou nahrazeny novými v jiných polohách.

Všechny dotčené pozemky budou po celou dobu výstavby chráněny mobilním oplocením.

SO 07-15-01 Výh. Zlín Přiluky, technologická budova

Na základě potřeby zřízení nového technologického objektu dojde k jeho situování poblíž přejezdu v km 15,780 a to v blízkosti kolejiště na straně levé ve směru staničení.

Objekt může být monolitický z typových buněk tvořících požadované prostory nebo zděný.

Velikost objektu je 13,30 m x 8,700 m o výšce 5,40 m (ve hřebeni) nad úrovní podlahy. Objekt je osazen min. 150 mm nad U.T. Pod objektem je kabelový prostor v celé půdorysné ploše a to v rozdílných výškách podle vstupů do objektu.

Pro přípravnou dokumentaci je zvolen objekt monolitický, změna na zděný systém je však v dalším stupni dokumentace možná bez omezení. Velikost objektu počítá s nárůstem tloušťek obvodových konstrukcí při použití zdících izolačních tvarovek.

Objekt z monolitického betonu je určen k instalaci především zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení.

Podle požadavků technologických profesí je objekt dělen na stavědlovou ústřednu s místností zdrojů, DŘT, rozvodnu NN a VN, trafokomoru a sdělovací zařízení, které je děleno na dva samostatné prostory pro SŽDC, s.o. a TÚDC, ČD - Telematika s oddělenými vstupy.

Střecha je provedena jako sedlová ve sklonu 30° pomocí sbíjených vazníků s ošetřením proti dřevokazným škůdcům s velkoformátovou plechovou profilovanou krytinou v barvě grafitové černé.

Přípravná dokumentace

Objekt je temperován stropními elektrickými přímotopy a je automaticky řízeně větrán. Všechny povrchy jsou finální. Na objektu bude zřízena hřebenová jímací soustava. Uzemňovací soustava bude provedena zemnicím páskem.

SO 07-15-02 Výh. Zlín Příluky, GSM-R, BTS 323, technologický objekt

Jedná se nový nepodsklepený jednopodlažní objekt pro umístění technologie GSM-R (sdělovací zařízení) se sedlovou střechou s hřebenem podélně ke kolejišti, tvořený složenou prefabrikovanou prostorovou železobetonovou buňkou.

Je osazen v zast. Zlín - Příluky v km 14,530.

Půdorysné rozměry jsou 2,58 x 3,18 m, výška hřebene cca 4,46m nad navazujícím upraveným terénem. Střešní krytina je z pozinkovaného poplastovaného falcovaného plechu (odstín šedý), odstíny fasády jsou navrženy neutrální světlé béžové, výplň otvorů tvoří zateplené hliníkové dveře v přírodním šedostříbrném odstínu (eloxovaný hliník). Klempířské prvky z poplastovaného pozinkovaného plechu (odstín šedý-grafitový), případně titan-zinkové (odstín přírodní šedý).

Okolo technolog. objektu je pouze okapový chodník z betonové dlažby 400/400/50mm.

SO 08-15-01 T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, technologická budova

Stávající stav:

V místě navrhovaného technologického objektu (dále TO) v zast. Želechovice nad Dřevnicí se v současné době nachází nástupištní přístřešek pro cestující. Jelikož dojde k přesunutí nástupiště na druhou stranu koleje, nebude toto nástupiště nadále sloužit svému dosavadnímu účelu. Objekt přístřešku pro cestující bude v rámci tohoto stavebního objektu odstraněn.

Navržený stav:

Jedná se nový nepodsklepený jednopodlažní objekt bez trvalé obsazenosti pro umístění silnoproudé a slaboproudé technologie se sedlovou střechou s hřebenem rovnoběžně ke kolejišti, sestavený z prefabrikovaných prostorových železobetonových buněk. Tento „stavebnicový“ typ konstrukce objektu byl navržen z důvodu nutné rychlosti výstavby a tedy i možné finanční úspory z hlediska provizorních stavů při přepojování technologie. Půdorysné rozměry 3,30 x 8,21 m, výška hřebene cca 3,72m nad navazujícím upraveným terénem. Architektonické řešení objektu je střídité a technicistní. Střešní krytina je z pozinkovaného poplastovaného falcovaného plechu (odstín šedý), odstíny fasády jsou navrženy neutrální světlé béžové, výplň otvorů tvoří zateplené hliníkové dveře v přírodním šedostříbrném odstínu (eloxovaný hliník). Klempířské prvky z poplastovaného pozinkovaného plechu (odstín šedý), případně titan-zinkové (odstín přírodní šedý). Dešťové vody budou svedeny pomocí okapů a svodů do vsaku v terénu v blízkosti objektu v rámci SO 08-27-01.

Objekt bude opatřen ochranou před bleskem.

Prostory technologie budou řízeně větrány, případně klimatizovány.

Navazující zpevněné plochy pro přístup k objektu zůstávají stávající po přilehlém nástupišti, které se nebude v rámci modernizace tratě odstraňovat. Objekt a místnosti v něm jsou přístupné z tohoto nástupiště.

SO 08-15-02 T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, přístřešek pro cestující

Přístřešek je situován na novém nástupišti v zastávce u vyústění přístupového chodníku a přístupové rampy na nástupiště.

Nový betonový přístřešek pro cestující (provedení „antivandal – tvar „U“, typový výrobek modifikován a doplněn sedlovou střechou s viditelným dřevěným krovem) s hřebenem střechy rovnoběžně s kolejí, je založený na základových pasech hl. 900mm. Půdorysné rozměry 1,8 x 4,0 m, výška hřebene cca 3,51m nad navazujícím upraveným terénem. Střešní krytina je z pozinkovaného poplastovaného falcovaného plechu (odstín šedý). Klempířské prvky z poplastovaného

Přípravná dokumentace

pozinkovaného plechu (odstín šedý), případně titan-zinkové (odstín přírodní šedý). Odvod dešťových vod ze střechy je řešen systémem žlabu a svodů, které jsou zaústěny do polymerbetonového žlabu v rámci objektu nástupiště, SO 08-16-02, odvod dešťových vod ze zpevněné plochy před přístřeškem je taktéž řešen monolitickým polymerbetonovým odvodňovacím žlabem v rámci objektu nástupiště, SO 08-16-02. Zpevněná plocha pod přístřeškem je navržena ze zámkové dlažby do šterkového lože. Přístřešek je doplněn jednoduchým mobiliářem (jednotlivé sedáky + tabule s jízdním řádem, odpadkový koš).

Přístřešek bude vybaven zářivkovým svítidlem v provedení antivandal s ochranným košem a speciálním zámkem. Ocelové armování železobetonových částí bude vodivě popropojováno a napojeno na nejbližší uzemnění.

Navazující zpevněné a přístupové plochy v okolí přístřešku jsou řešeny v rámci objektu nástupiště.

SO 08-15-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, oplocení

Stávající stav:

Oplocení je kombinací několika druhů oplocení. Většinou je jedná o standardní drátěné pozinkované pletivo výšky 1,8 do ocelových sloupků, většinou bez podezdívky či podhrabových desek. Dalším typem je nižší drátěné oplocení do ocelového rámu výšky cca 1,0 m s podezdívkou. Výjimečně je to oplocení zděné z lícových cihel a kovářskou výplní.

Navržené řešení:

Nové oplocení na pravé straně kolejiště je navrženo ze standardního čtyřhranné pletivo z ocelových drátů \varnothing 2,8 mm s pozinkovaným a poplastovaným povrchem PVC, upevněné ke sloupkům kruhového průřezu. Barva zelená RAL 6073. Oplocení bude po délce opatřeno podhrabovými prefabrikovanými deskami do úchytů. Výška svitkového pletiva je 1,5 m, včetně soklu pak 1,7 m. Podhrabové desky jsou výšky 300 mm a 100 mm jsou částečně zapuštěny pod terén. Základy patek jsou z prostého betonu \varnothing 300 mm.

Na levé straně kolejiště bude posunutá oplocení sledovat původní charakter každého jednotlivého oplocení pozemku rodinného domu vč. brány nebo branky, výšky, plotové výplně a podezdívky.

Pozemky budou chráněny mobilním oplocením po celou dobu výstavby.

SO 09-15-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, technologická budova

Na základě potřeby zřízení nového technologického objektu dojde k jeho situování poblíž přejezdu v km 15,780 a to v blízkosti kolejiště na straně levé ve směru staničení.

Objekt může být monolitický z typových buněk tvořících požadované prostory nebo zděný.

Velikost objektu je 16,80 m x 8,70 m o výšce 5,40 m (ve hřebeni) nad úrovní podlahy. Objekt je osazen min. 150 mm nad U.T. Pod objektem je kabelový prostor v celé půdorysné ploše a to v rozdílných výškách podle vstupů do objektu.

Pro přípravnou dokumentaci je zvolen objekt monolitický, změna na zděný systém je však v dalším stupni dokumentace možná bez omezení. Velikost objektu počítá s nárůstem tloušťek obvodových konstrukcí při použití zdících izolačních tvarovek.

Objekt z monolitického betonu je určen k instalaci především zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení.

Podle požadavků technologických profesí je objekt dělen na stavědlovou ústřednu s místností zdrojů, DŘT, rozvodnu NN a VN, trafokomoru a sdělovací zařízení, které je děleno na dva samostatné prostory pro SŽDC, s.o. a TÚDC, ČD - Telematika s oddělenými vstupy.

Střecha je provedena jako sedlová ve sklonu 30° pomocí sbíjených vazníků s ošetřením proti dřevokazným škůdcům s velkoformátovou plechovou profilovanou krytinou v barvě grafitové černé.

Přípravná dokumentace

Objekt je temperován stropními elektrickými přímotopy a je automaticky řízeně větrán. Všechny povrchy jsou finální. Na objektu bude zřízena hřebenová jímací soustava. Uzemňovací soustava bude provedena zemnicím páskem.

SO 09-15-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, stavební úpravy výpravní budovy

Stávající stav:

Výpravní budova je přízemní zděný objekt. Objekt je mírně nepravidelného obdélníkového tvaru o hlavních rozměrech 19,5 x 9,1 m. Objekt je zděný z cihel plných pálených tl. 450 mm. Střecha je sedlová s výškou ve hřebeni +5,54 m nad úrovní podlahy přízemí. Střešní krytina je z hliníkových šablon v přírodním odstínu.

Omítka fasády je břizolitová. V objektu jsou místnosti dopravní kanceláře, čekárny, WC pro cestující a personál, kanceláře a technické zázemí.

Objekt je vytápěn nástěnným plynovým kotlem. Objekt je napojen na jednotnou kanalizaci, distribuční síť nn a vodovod. Vstup do objektu je bariérový přes jeden schod.

Navržené řešení:

Demolice - je zbourán předsazený vstup dopravní kanceláře kvůli nové trase kabelovodu o velikosti 1,8 x 1,85 m o výšce 2,5 m.

Dispoziční úpravy - do čekárny byla doplněna kombinovaná kabina WC pro imobilní osoby vč. přebalovacího pultu a upraveny WC pro muže a ženy. Dochází k přesunu sprchy a WC pro personál mimo prostory přístupny cestujícím. Je redukován počet oken WC ze 4 na 3 a je posunut vstup do bývalé kotelny. Kromě dispozičního řešení jsou upravovány vnitřní dispozice bez nutnosti dalších přípojek inženýrských sítí.

Protože dochází o zmenšení plochy čekárny o cca 7,0 m², budou u nástupiště doplněny přístřešky pro cestující a to v rámci samostatného SO 09-15-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, přístřešky pro cestující. Zastavěná plocha objektu je stavebními úpravami dotčena asi z 1/2. Dojde k vyspravení omítek a výmalbě, obnoveny nášlapné vrstvy vč. podhledu ve DK a čekárně. Tři vstupní dveře budou vyměněny a okenní otvory repasovány. Dotčené plochy fasády budou zapraveny.

Navíc kvůli prisazení nového technologického objektu SO 09-15-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, technologická budova, bude doplněna konstrukce střechy tak, aby objekty vhodně vizuálně i funkčně navázaly.

SO 09-15-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, oplocení

Stávající stav:

Stávající oplocení je většinou drátěné pozinkované výšky 1,8 do ocelových sloupků, většinou bez podezdívky či podhrabových desek.

Navržené řešení:

Navržené protihlukové stěny často nahradí původní linii oplocení, proto většinou dojde k úpravě napojení bočních oplocení mezi zahradami na protihlukovou stěnu ukončující pozemek před kolejištěm. Nové oplocení je navrženo ze standardního čtyřhranné pletivo z ocelových drátů ø 2,8 mm s pozinkovaným a poplastovaným povrchem PVC, upevněné ke sloupkům kruhového průřezu. Barva zelená RAL 6073. Oplocení bude po délce opatřeno podhrabovými prefabrikovanými deskami do úchyťů. Výška svitkového pletiva je 1,5 m, včetně soklu pak 1,7 m. Podhrabové desky jsou výšky 300 mm a 100 mm jsou částečně zapuštěny pod terén. Základy patek jsou z prostého betonu ø 300 mm.

Pozemek bude chráněn mobilním oplocením po celou dobu výstavby.

SO 09-15-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, technologická budova spínací stanice METRANS

Nově navržený technologický objekt spínací stanice je situován u kolejiště v areálu společnosti METRANS a.s.v km 18,338. Objekt může být monolitický z typové jednoprostorové buňky nebo zděný.

Přípravná dokumentace

Velikost objektu je 6,20 m x 2,70 m o výšce 3,65 m (ve hřebeni) nad úrovní podlahy. Objekt je osazen cca 150 mm nad U.T. Pod objektem je kabelový prostor v celé půdorysné ploše.

Pro přípravnou dokumentaci je zvolen objekt monolitický, změna na zděný systém je však v dalším stupni dokumentace možná bez omezení. Velikost objektu počítá s nárůstem tloušťek obvodových konstrukcí při použití zděných izolačních tvarovek.

Objekt z monolitického betonu je určen k instalaci silnoproudého zařízení.

Podle požadavků technologických profesí je objekt jednoprostorový.

Přístup do objektu je z přístupové komunikace napojenou na vnitřní areál METTRANSU.

SO 09-15-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava oplocení METTRANS

Stávající stav:

Areál je oplocen plechovým oplocením do ocelových sloupků výšky 2,5 m.

Dotčená část oplocení je nachází u budoucího technologického objektu spínací stanice v km 18,338.

Navržené řešení:

Doplňuje SO 09-15-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, technologická budova spínací stanice METTRANS. Komunikačně propojuje stávající areál s novým objektem spínací stanice. Je uvažováno s příjezdem dodávkového vozidla a s příchodem obsluhy.

Stávající oplocení je třeba upravit pro osazení malé ocelové brány s plechovou výplní velikosti 2,5 x 2,5 m s bezpečnostním zámkem pro příjezd malého užitkového vozidla. Je možno použít a upravit stávající demontované oplocení.

SO 09-15-07 ŽST Lípa nad Dřevnicí, GSM-R, BTS 324, základnová stanice, technologický objekt

Jedná se nový nepodsklepený jednopodlažní objekt pro umístění technologie GSM-R (sdělovací zařízení) se sedlovou střechou s hřebenem podélně ke kolejišti, tvořený složenou prefabrikovanou prostorovou železobetonovou buňkou.

Objekt je osazen za novou technologickou budovou v km 18,570.

Půdorysné rozměry jsou 2,58 x 3,18 m, výška hřebene cca 4,46m nad navazujícím upraveným terénem. Střešní krytina je z pozinkovaného poplastovaného falcovaného plechu (odstín šedý), odstíny fasády jsou navrženy neutrální světlé béžové, výplň otvorů tvoří zateplené hliníkové dveře v přírodním šedostříbrném odstínu (eloxovaný hliník). Klempířské prvky z poplastovaného pozinkovaného plechu (odstín šedý-grafitový), případně titanizinkové (odstín přírodní šedý).

Okolo technolog. objektu je pouze okapový chodník z betonové dlažby 400/400/50mm.

SO 10-15-01 t.ú. Lípa n.D. – Vizovice, technologický objekt a přístřešek pro cestující

Stávající stav:

Stávající plechový přístřešek pro cestující na zastávce v Zádveřicích je v nevyhovujícím stavebně technickém stavu a bude odstraněn.

Navrženého řešení:

Pro umístění objektu bylo potřeba dodržet požadavky technologického řešení, zajistit přístup a možnou manipulaci s technologickým zařízením a umožnit únik z objektu. Přívod kabelových vedení je možný jen tělesem nástupiště.

S ohledem na stísněnost stavebního prostoru, konfiguraci terénu (přilehlý svah) a pozemky SŽDC, je akceptováno řešení společného technologického objektu s přístřeškem pro cestující.

Z důvodu malého stavebního prostoru pro společný stavební objekt, je nosná konstrukce navržena z betonových buněk, aby budova měla minimální potřebný rozměr a nezasahovala přes hranu stávajícího svahu. Rozdílná výšková úroveň základové spáry obou částí bude překonána odstupňovaným pásovým základem.

Přípravná dokumentace

Potřebná temperance vyžaduje provedení vnějšího kontaktního zateplení pro zajištění povrchových teplot stěn a stropu nad rosným bodem.

Světlá výška vstupu do přístřešku pro cestující je 2,28 m. Podchodná výška u přesahující konstrukce střechy na nástupišti je 2,53 m.

Architektonická koncepce technologických objektů a přístřešků na zastávkách je jednotná. V traťovém úseku Lípa n. D. – Vizovice je předpoklad použití jednotného konstrukčního systému, se sedlovými střechami se sklonem 30°. Celkové barevné řešení, použité materiály a design (zábradlí, osvětlení, mobiliář, atd.) budou sjednoceny.

Krytina bude drážkovaná, se stojatou drážkou, z poplastovaného plechu. Omítka na zateplovacím systému bude hladká, rýhovaná. Soklová část bude obložena plastovými pásky (imitace přírodního obkladu) na zatepleném soklu.

Voda ze střechy bude zachycena podokapními žlaby a svedena dešťovými svody. Tato voda bude zasakována do ztracených drenů nebo studní z hrubého šterku, vhodně situovaných v blízkosti objektu (na pozemku SŽDC).

SO 10-15-11 T.ú. Lípa nad Dřevnicí-Vizovice, oplocení

Stávající stav:

Oplocení rodinných domků či zahrad je provedeno z drátěného pletiva do ocel. sloupků vč. jedné brány šířky 5,0 m bez podezdívek. Většinou je výška oplocení okolo 1,6-1,8 m.

Navržené řešení:

Nové oplocení bude kopírovat výšku a členění stávajících oplocení vč. barevného nátěru. Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.

Pozemky budou chráněny mobilním oplocením po celou dobu výstavby.

SO 11-15-01 ŽST Vizovice, výpravní budova**SO 11-15-02 ŽST Vizovice, technologická budova**

Novostavba společné výpravní a technologické budovy bude na místě stávající výpravní budovy, která bude asanována.

Po dobu stavby nové výpravní budovy (dále VB) a technologické budovy (dále TB) budou vedle staveniště VB+TB, v rámci tohoto stavebního objektu, umístěny dvě buňky provizorního provozního stavu pro umístění provizorní provozní technologie a provizorní osobní pokladny.

Objekt VB+TB je jednopodlažní, šířky 11 m, délky 41,05 m a výšky v hřebeni 7,475 m nad terénem. Z toho délka části VB činí cca 18,45 m, délka části TB činí cca 22,6 m. Založení je na betonových pásových základech. Pod převážnou částí TB je vytvořen průlezný betonový kabelový prostor světlé výšky 1,2 m. Hladina ustálené spodní vody na staveništi je cca 1,35 m pod terénem. Kabelový prostor proto bude mít provedenu tlakovou izolaci.

Nosná konstrukce VB+TB je zděná z tepelně izolačních keramických bloků. Podélnou osou budovy prochází ocelový rám, založený na patkách a na dolní desce kabelového prostoru. Strop nad 1.NP je vytvořen betonovými panely, uloženými na obvodových stěnách a středovém ocelovém průvlaku. Sedlová střešní konstrukce je z dřevěných vazníků s krajními a vnitřními podporami. Tepelná izolace stropu z minerální vlny je uložena přímo na betonový strop, nad ní je silně větraná vzduchová mezera. Výplně otvorů předpokládáme hliníkové – okna, dveře.

Orientace VB je vedena potřebným akcentem k přístupu cestujících od centra města Vizovice. Její velikost je limitována výhledem stavby autobusového terminálu města Vizovice u výpravní budovy.

Ve VB je řešena osobní pokladna s denní místností pokladních a sociálním zázemím; nocležna se sociálním zázemím; čekárna s úklidem a dělená sociální zařízení pro muže a ženy, včetně imobilních, se samostatným přístupem z venkovní rampy.

V TB jsou umístěny deska nouzové obsluhy, sociální zázemí pro pracovníky TB, technická místnost - vytápění objektu, technická místnost – rozvodna NN, sdělovací místnost TÚDC, sdělovací

Přípravná dokumentace

místnost SŽDC, stavědlová ústředna zab.zař., místnost zdrojů zab.zař., místnost DŘT, rozvodna NN, trafokomora_2, rozvodna VN_2, trafokomora_1 a rozvodna VN_1.

Zpevněná plocha před VB+TB umožňuje komunikační napojení přístupu z obou stran (SV a JZ). Je propojena přes přístupovou plochu s oboustranným jazykovým nástupišťem. Navazuje na výstup z rampy pro imobilní a hlavní přístupové schodiště od centra města Vizovice. Místnosti u zadní podélné stěny (SZ) jsou přístupny z rampy u komunikace k likérce.

Před VB+TB je navržen otevřený přístřešek pro cestující. Nosná konstrukce přístřešku je ocelová, střecha z trapézového plechu, s živičnou, popř. fóliovou krytinou.

Krytina sedlové střechy VB+TB bude drážkovaná, se stojatou drážkou, z poplastovaného plechu. Povrch stěn bude tvořen převážně hladkou rýhovanou omítkou, na menších plochách výrazněji dekorovanou. Sokl bude mít dekorovou úpravu „zateplovanych“ soklů.

Vlastní budova VB+TB je situována na pozemku investora, tedy SŽDC. Pouze nutné obslužné rampy u SZ průčelí jsou částečně na pozemku města Vizovice (komunikační plochy na veřejném prostranství jsou dle ÚP města Vizovice přípustné a z pohledu správního řízení průchozí).

Přístup pěších od centra města je chodníkem z horní části ulice Nádražní k akcentovanému SV průčelí VB+TB. Příjezd od centra města je také ulicí Nádražní.

Vzhledem k výškovému osazení VB+TB a výškovému vedení stávajících inženýrských sítí města Vizovice, bude zřejmě budovaná venkovní kanalizace tlaková (přečerpávaná).

V přípravné dokumentaci bude uvažováno připojení VB na zemní plyn (vytápění). V dalším stupni bude posouzena srovnávací varianta vytápění tepelné čerpadlo vzduch – voda, s vykrytím špiček elektrickou energií. Temperování TB bude elektrickou energií.

SO 10-15-11 ŽST Vizovice, oplocení

Stávající stav:

Oplocení 1 rodinného domu a oplocení vlečkové koleje je provedeno z drátěného pletiva do ocel. sloupků vč. jedné brány šířky 5,0 m bez podezdívek. Většinou je výška oplocení okolo 1,6-1,8 m.

Navržené řešení:

Nové oplocení bude kopírovat výšku a členění stávajících oplocení vč. barevného nátěru. Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.

Pozemky budou chráněny mobilním oplocením po celou dobu výstavby.

SO 01-15-06 ŽST Otrokovice, RD km 0,216

SO 02-15-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 1,296

SO 02-15-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 2,659

SO 02-15-07 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 3,555

SO 02-15-08 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 3,903

SO 02-15-09 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 4,817

SO 04-15-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 5,879

SO 04-15-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 6.547

SO 04-15-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 7.259

SO 04-15-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 8.023

SO 04-15-08 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 9,606

SO 06-15-07 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, RD km 10,410

SO 06-15-08 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, RD km 10,675

SO 06-15-09 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, RD km 11,495

SO 06-15-10 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, RD km 11,927

SO 06-15-11 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, RD km 12,291

SO 06-15-12 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, RD km 12,901

SO 06-15-13 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, RD km 14,025

Přípravná dokumentace

SO 08-15-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 15,929
SO 18-15-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 16,520
SO 18-15-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 17,432
SO 18-15-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 17,660
SO 10-15-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 18,872
SO 10-15-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 20,454
SO 10-15-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,003
SO 10-15-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,260
SO 10-15-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,700
SO 10-15-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 22,190
SO 10-15-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,200
SO 10-15-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,500
SO 10-15-10 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,755
SO 11-15-03 ŽST Vizovice, RD v km 24,735

Pro umístění nového přejezdového ZZ jsou u přejezdů navrženy releové domky (RD). Celkem 32ks.

Releový domek bude betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt s půdorysným rozměrem 3,18 x 2,58 m. Světlá výška místností bude 2,8m. Prefabrikát domku bude uložen na betonových základových pasech. Střecha domku bude plochá nebo sedlová dle lokality. Pohledově bude sjednocena s okolními objekty.

Dešťové vody budou svedeny pomocí okapů a chrličů na terén za objektem.

Vnitřní prostředí objektu bude nuceně větráno.

Objekt bude opatřen ochranou před bleskem.

Objekty RD se liší pouze orientací a tvarem střechy. Z hlediska nákladů pak osazením do terénu – výkopy/zásypy a délkou přístupového chodníku.

Výjimku tvoří RD SO 04-15-03. Ten je atypický dvouprostorový s místností nouzové obsluhy ZZ. Má půdorysný rozměr 5,9x2,5m.

SO 02-15-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, technologický objekt

SO 02-15-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, technologický objekt

SO 04-15-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, technologický objekt

SO 06-15-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, technologický objekt

SO 06-15-03 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, technologický objekt

SO 06-15-05 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, technologický objekt

Pro umístění nového sdělovací a silnoproudého zařízení (někdy i PZZ) jsou na zastávkách u jednoho nástupiště navrženy technologické objekty.

Technologický objekt bude betonový víceprostorový prefabrikovaný objekt s půdorysnou šířkou 2,5m a srůznou délkou (6,6-10,3m). Světlá výška místností bude 2,7m. Pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 0,8m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby.

SO 02-15-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, přístřešky pro cestující - 2 x S

SO 02-15-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, přístřešky pro cestující - 2 x V

SO 04-15-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, přístřešky pro cestující - 2 x V

Přípravná dokumentace

SO 06-15-02 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístřešky pro cestující – 1 x V

SO 06-15-04 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, přístřešky pro cestující – 2 x M

SO 06-15-06 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, přístřešky pro cestující – 1 x M

SO 09-15-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, přístřešky pro cestující 3ks 5,73, x 1,8m

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na zastávkách zřízeny jednostranné přístřešky. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku jsou navrženy 3 velikosti. Malý (M) s půdorysným rozměrem 4,8 x 1,8m, střední (S) s půdorysným rozměrem 7,2 x 1,8m a velký (V) s půdorysným rozměrem 9,6 x 1,8m.

Jedná se o ocelové lehké přístřešky s krytinou a stěnami z kaleného bezpečnostního skla. Přístřešky jsou kotveny do betonových patek a pasů. Střecha bude pultová. Dešťové vody budou svedeny do vsakovacích jímek, popřípadě na terén.

Trakční vedení

Trakční vedení SŽDC

SO 50-01-01 T.ú. Tlumačov - Otrokovice, úprava trakčního vedení

V rámci SO bude provedena úprava a regulace trakčního vedení traťového úseku navazující na rekonstruované trakční vedení v ŽST. Otrokovice.

SO 50-01-03 T.ú. Tlumačov - Otrokovice, převedení ZOK

Součástí tohoto SO bude převedení stávající trasy závěsného optického kabelu ve vlastnictví ČD-Telematika a.s. ze stávajících na nové podpěry trakčního vedení.

SO 01-01-01 ŽST Otrokovice, úprava trakčního vedení

Součástí SO je rekonstrukce trakčního vedení s ohledem na nové kolejové řešení a dotrolejování kolejí č. 9, 7a a 7b.

SO 01-01-03 ŽST Otrokovice, připojení napájecího vedení na TV

Stavební objekt řeší napájecí vedení z TNS Otrokovice do elektrického dělení před Otrokovickým tunelem. Napájecí linka bude dimenze 1x120Cu pro každou kolej. Z důvodu údržby bude linka vybavena odpojovači č. N121, N221 a N122, N222.

ŽST Otrokovice, úprava napájecího vedení

Stavební objekt řeší úpravu napájecí linky vybudované v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“. Napájecí linka bude nově zapojena za neutrální pole směrem do ŽST. Tlumačov. Z důvodu údržby bude linka vybavena odpojovači č. N101, N201 a N102, N202.

SO 01-01-05 ŽST Otrokovice, připojení EPZ na TV

Stavební objekt řeší připojení EPZ na trakční vedení přes úsekový odpojovač č.108. Součástí objektu je napájecí svod s omezovačem přepětí, odpojovač a kabelový svod do zemní trasy.

SO 02-01-01 t.ú. Otrokovice - Odb. Zlín-Malenovice, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci nově zdvoukolejné trati, včetně trakčního vedení v novém Otrokovickém tunelu. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na samostatných stožárech se šikmými izolovanými konzolami.

SO 03-01-01 Odb. Zlín-Malenovice, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci nově vybudované odbočky Zlín-Malenovice. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na samostatných stožárech se šikmými izolovanými konzolami.

SO 03-01-03 Odb. Zlín-Malenovice, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV

Stavební objekt řeší připojení transformátoru zabezpečovacího zařízení na trakční vedení přes úsekový odpojovač č. 108, který bude zapojen do elektrického dělení na Zlínském zhlaví. Součástí objektu je napájecí svod s omezovačem přepětí, odpojovač a kabelový svod do zemní trasy.

SO 04-01-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci nově zdvoukolejňené trati, včetně trakčního vedení pod novým nadjezdem Prštne. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na samostatných stožárech se šikmými izolovanými konzolami.

SO 05-01-01 ŽST Zlín střed, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci kompletně rekonstruované železniční stanice Zlín-Střed. Trakční vedení bude dělené do sekcí:

Sekce: 1,3

Sekce: 0

Sekce: 2, 4, 4c

Sekce: 6, 8

Trakční vedení bude zavěšeno převážně na nosných branách se směrovými lany.

SO 05-01-03 ŽST Zlín střed, připojení spínací stanice na TV

Stavební objekt řeší připojení spínací stanice na trakční vedení. Spínací stanice zajišťuje selektivní vypínání následného jednokolejného úseku Zlín-Střed – Vizovice. Spínací stanice je připojena přes odpojovače S101, S111 a S112.

SO 06-01-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci jednokolejného úseku Trakční stožáry budou s ohledem na zástavbu a umělé stavby umístěny dle prostorových možností. Pod nadjezdem Podvesná XVII bude navržená snížená výška troleje a je řešená změna výšky troleje. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na samostatných stožárech se šikmými izolovanými konzolami.

SO 07-01-01 Výh. Zlín-Přiluky, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci nově navržené výhybny Zlín-přiluky. Trakční vedení bude dělené do liché a sudé sekce. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na nosných branách se směrovými lany. Výhybna je pro případ elektrické výluky doplněna obcházením vedením 1x120Cu.

SO 07-01-03 Výh. Zlín-Přiluky, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV

Stavební objekt řeší připojení transformátoru zabezpečovacího zařízení na trakční vedení přes úsekový odpojovač č. 118, který bude zapojen do napájecího portálu. Součástí objektu je napájecí svod s omezovačem přepětí, odpojovač a kabelový svod do zemní trasy.

SO 07-01-04 Výh. Zlín-Přiluky, zavěšení kabelu 22kV

Z důvodu uvažovaného použití kabelu 22kV vhodného pro venkovní zavěšení bude součástí tohoto SO samotné uchycení trasy závěsného kabelu 22kV na nové podpěry trakčního vedení. Součástí SO bude kotvení, závěsy, svody kabelu do zemní trasy, případně přechody po břevnech nosných bran. Samotný kabel a jeho montáž včetně ukončení a příslušenství je součástí objektů silnoproudu.

SO 08-01-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci jednokolejného úseku. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na samostatných stožárech se šikmými izolovanými konzolami.

SO 08-01-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zavěšení kabelu 22kV

Z důvodu uvažovaného použití kabelu 22kV vhodného pro venkovní zavěšení bude součástí tohoto SO samotné uchycení trasy závěsného kabelu 22kV na nové podpěry trakčního vedení. V místech kotvení a větších oblouků bude zvětšeno dimenzování podpěr a jejich základů z důvodu zvýšeného statického namáhání. Součástí SO bude kotvení, závěsy, svody kabelu do zemní trasy, případně přechody po břevnech nosných bran. Samotný kabel a jeho montáž včetně ukončení a příslušenství je součástí objektů silnoproudu.

SO 09-01-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci kompletně rekonstruované železniční stanice Lípa nad Dřevnicí. Trakční vedení bude dělené do sekcí :

Sekce: 3

Sekce: 1

Sekce: 2, 2a, 2c, 4, 4a, 4c

Trakční vedení bude zavěšeno převážně na nosných branách se směrovými lany. Pro případ nutnosti elektrické výluky ve stanici bude doplněno obcházecí vedení.

SO 09-01-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, zavěšení kabelu 22kV

Z důvodu uvažovaného použití kabelu 22kV vhodného pro venkovní zavěšení bude součástí tohoto SO samotné uchycení trasy závěsného kabelu 22kV na nové podpěry trakčního vedení. Součástí SO bude kotvení, závěsy, svody kabelu do zemní trasy, případně přechody po břevnech nosných bran. Samotný kabel a jeho montáž včetně ukončení a příslušenství je součástí objektů silnoproudu.

SO 07-01-03 Výh. Zlín-Přiluky, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV

Stavební objekt řeší připojení transformátoru zabezpečovacího zařízení na trakční vedení přes úsekový odpojovač č. 108, který bude zapojen do napájecího portálu. Součástí objektu je napájecí svod s omezovačem přepětí, odpojovač a kabelový svod do zemní trasy.

SO 09-01-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení METRANS

Stavební objekt řeší zatrolejování kolejí č. 106 a 108patřící do správy firmy METRANS. Rozsah zatrolejování je dán požadavky firmy. Trakční vedení je ve společné sekci a bude zavěšeno převážně na nosných branách se směrovými lany, na kterých bude i zavěšeno trakční vedení SŽDC.

SO 09-01-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, připojení spínací stanice na TV METRANS

Stavební objekt řeší připojení spínací stanice na trakční vedení. Spínací stanice zajišťuje selektivní vypínání kolejiště METRANS na základě požadavku SŽDC. Spínací stanice je připojena přes odpojovače S106 a S108.

SO 10-01-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci jednokolejného úseku. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na samostatných stožárech se šikmými izolovanými konzolami.

SO 10-01-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zavěšení kabelu 22kV

Přípravná dokumentace

Z důvodu uvažovaného použití kabelu 22kV vhodného pro venkovní zavěšení bude součástí tohoto SO samotné uchycení trasy závěsného kabelu 22kV na nové podpěry trakčního vedení. V místech kotvení a větších oblouků bude zvětšeno dimenzování podpěr a jejich základů z důvodu zvýšeného statického namáhání. Součástí SO bude kotvení, závěsy, svody kabelu do zemní trasy, případně přechody po břevnech nosných bran. Samotný kabel a jeho montáž včetně ukončení a příslušenství je součástí objektů silnoproudu

SO 11-01-01 ŽST Vizovice, trakční vedení

Stavební objekt řeší elektrizaci kompletně rekonstruované železniční stanice Vizovice. Trakční vedení bude dělené do sekcí:

Sekce: 1, 3, 1a, 2a

Sekce: 2

Trakční vedení bude zavěšeno převážně na nosných branách se směrovými lany. Vlačka Milan Křupala nebude elektrizována. Pro případ nutnosti elektrické výluky ve stanici bude doplněno obcházecí vedení.

SO 11-01-03 ŽST Vizovice, zavěšení kabelu 22kV

Z důvodu uvažovaného použití kabelu 22kV vhodného pro venkovní zavěšení bude součástí tohoto SO samotné uchycení trasy závěsného kabelu 22kV na nové podpěry trakčního vedení. Součástí SO bude kotvení, závěsy, svody kabelu do zemní trasy, případně přechody po břevnech nosných bran. Samotný kabel a jeho montáž včetně ukončení a příslušenství je součástí objektů silnoproudu.

SO 11-01-04 ŽST Vizovice, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV

Stavební objekt řeší připojení transformátoru zabezpečovacího zařízení na trakční vedení přes úsekový odpojovač č. 108, který bude zapojen do napájecího portálu. Součástí objektu je napájecí svod s omezovačem přepětí, odpojovač a kabelový svod do zemní trasy.

Trakční vedení DSZO**SO 01-01-06 ŽST Otrokovice, úprava trolejbusového vedení DSZO**

Dle navrženého POV (osazení provizorní železniční koleje + realizace nového železničního tunelu v místě dnešního úrovněového křížení) je uvažováno sledování stavebních postupů s trvalými výlukami silnice I/55.

Přes stavební jámu v místě nového železničního tunelu v místě dnešního úrovněového křížení budou však zřízena dvě mostní provizoria pro zajištění provozu linek autobusů a trolejbusů DSZO.

Průjezd vozidel MHD křižovatkou bude zajištěn po dobu stavby pomocí mostních provizorií s nájezdovými klíny. Mostní provizorium typu MMS - konstrukce se zatížitelností 60t alternativně typu TMS – těžká mostová souprava s ocelovou mostovkou. Šířka provizorií 4m.

Vzhledem k zajištění průběžného provozu trolejbusové dopravy po dobu výstavby na železnici bude potřeba zajistit stálou funkčnost trolejového vedení. To bude vyžadovat mimo stožárů nových (definitivních) i osazení podpěr provizorních pouze po dobu výstavby železničního tunelu, včetně provizorních převěsů a závěsů TV TBUS mezi těmito stožáry.

Stožáry TV budou dle potřeby v provedení s využitím rovněž i pro účely veřejného osvětlení.

Úpravy napájecích a zpětných kabelů DSZO jsou součástí samostatného SO.

Na trolejových stožárech jsou rovněž upevněny optické kabely DSZO a optické kabely ve správě soukromých provozovatelů (CROSS Zlín, s.r.o. a Zlín Net, a.s). Převěšení těchto kabelů je obsaženo v samostatném SO.

SO 04-01-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, úprava trolejbusového vedení DSZO

Mimoúrovňové křížení bude dle POV realizováno ve 4 základních fázích.

V souvislosti s navrženými úpravami silnice I/49 a výstavbou nových komunikací a mimoúrovňového křížení s železniční tratí a silnicí I/49 dojde rovněž k rekonstrukci trolejového trolejbusového vedení odpovídající navrženým komunikačním úpravám. Stožáry TV budou dle potřeby v provedení s využitím rovněž i pro účely veřejného osvětlení.

Nové stožáry na ul. tř. Tomáše Bati v místě nových nájezdových ramp na přístenskou příčku jsou z prostorových důvodů navrženy s jednostranně osazenými, vyvěšenými výložníky, s využitím rovněž i pro účely veřejného osvětlení.

Při návrhu konstrukce nadjezdu je zohledněna rovněž stavební připravenost pro budoucí montáž trakčních stožárů pro výhledové zatrolejování přístenské příčky. V rámci dané stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ budou v těchto místech osazeny pouze stožáry pro veřejné osvětlení, které budou výhledově nahrazeny kombinovanými stožáry trolejového vedení (TV+VO).

Úpravy napájecích a zpětných kabelů DSZO jsou součástí samostatného SO.

Na trolejových stožárech jsou rovněž upevněny optické kabely DSZO a optické kabely ve správě soukromých provozovatelů (CROSS Zlín, s.r.o. a Zlín Net, a.s.). Převěšení těchto kabelů je obsaženo v samostatném SO.

SO 04-01-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava trolejbusového vedení DSZO v žkm 5,951, 6,168 a 6,685

Z důvodu navržených úprav železničních propustků (ve správě SŽDC) v žkm 5,951, žkm 6,168 a žkm 6,685

Je nutné přeložit stávající stožáry TV TBUS ve správě DSZO.

Osazeny budou stožáry nové, ve vyhovující poloze vůči rekonstruovaným železničním propustkům.

Stožáry TV budou v provedení s využitím rovněž i pro účely veřejného osvětlení.

Na překládaných trolejových stožárech optické kabely upevněny nejsou (nacházejí se na protějších párových stožárech).

SO 06-01-03 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, úprava trolejbusového vedení DSZO - ul. Dlouhá

Z důvodu navržené rekonstrukce železničního mostu je uvažováno s vyvolanými nezbytnými úpravami trolejového trolejbusového vedení v ulici Dlouhá.

Stávající železniční most bude v rámci stavby rekonstruován (SO 96-19-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 11,070), kompletně nahrazen novou konstrukcí, s vyšší podjezdnou výškou pro výšku trolejového vedení trolejbusu dle čl. 4.2.2 ČSN 33 3516 Předpisy pro TV TRAM a TBUS drah a rovněž širšími krajními poli pro pěší.

Vyjmutí stávajícího mostu a osazení mostu nového si dle POV vyžádá uzávěru komunikace po dobu dvou víkendů, možnost průjezdu vozidel MHD a IZS však zůstane zachována, pouze s možným krátkodobým zastavením a zdržením provozu.

V rámci SO 06-01-03 budou osazeny 2 provizorní stožáry pro zajištění polohy trolejového vedení vůči komunikaci po dobu rekonstrukce mostu. V definitivním stavu budou osazeny stropní závěsy TV TBUS na spodku mostovky železničního ocelového mostu.

SO 06-01-04 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, úprava trolejbusového vedení DSZO - ul. Podvesná XVII

Navržený POV: varianta uvažované provizorní (objízdne) komunikace není se změnami technického řešení reálná. Pro obslužnost území městskou hromadnou dopravou budou navržena dopravní opatření se změnami vedení linek DSZO. Toto by bylo stabilní po celou dobu výstavby

Přípravná dokumentace

nové estakády nad železniční tratí, rovněž bude zřejmě na toto období zpracován i nový výlukový jízdní řád dotčených linek DSZO. V rámci úprav TV tedy nebude zřízeno provizorní trolejové trolejbusové vedení, uvažuje se s úpravou tras trolejbusových linek č. 8 a 9 po dobu stavby s využitím stávajících smyček v Bartošově čtvrti a v Přílukách.

Stožáry situované na nové mostní estakádě budou po konzultaci se zpracovatelem objektu mostu umístěny na vykonzolované výběhy z mostovky. 4 ks stožárů budou umístěny mimo most (zde budou použity stožáry větší celkové délky).

Rovněž budou nahrazeny dnešní 3 lanové převěsy mezi budovou DSZO a stávajícími stožáry v úrovni komunikace a parkoviště DSZO (tyto budou nově na estakádě, ve vyšší úrovni) a to stožáry s výložníky.

Stožáry TV budou dle potřeby v provedení s využitím rovněž i pro účely veřejného osvětlení.

Úpravy napájecích a zpětných kabelů DSZO jsou součástí samostatného SO.

Na trolejových stožárech jsou rovněž upevněny optické kabely DSZO a optické kabely ve správě soukromých provozovatelů (CROSS Zlín, s.r.o. a Zlín Net, a.s). Převěšení těchto kabelů je obsaženo v samostatném SO.

SO 90-01-01 ŽST Otrokovice - žst.Zlín střed, převěšení ZOK na stožárech DSZO

V rámci tohoto objektu budou optické kabely dopravního podniku (DSZO) v místech přeložek stožárů TV TBUS převěšeny na nové stožáry.

Na trolejových stožárech jsou rovněž upevněny optické kabely ve správě provozovatelů CROSS Zlín, s.r.o. a Zlín Net, a.s. Jejich převěšení a úpravy jsou obsahem stavebních objektů přeložek a úprav sdělovacích mimodrážních zařízení.

Energetická zařízení**Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení**

V rámci této části projektové dokumentace budou řešeny přeložky vzdušných i kabelových vedení VN, NN a VO, které jsou majetkem mimodrážních organizací a při provádění stavby budou poškozeny. Vedení a veřejné osvětlení budou přeloženy do nových poloh dle požadavků stavby.

V rámci stavby budou překládány zařízení těchto majitelů:

- E.ON Distribuce, a.s.
- Město Otrokovice – správce Technické služby Otrokovice
- Město Zlín – správce Technické služby Zlín
- Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.
- ALPIQ Zlín s.r.o.
- Lidl Česká republika v.o.s.
- AHOLD Czech Republic, a.s.
- MOL Česká republika, s.r.o.
- NWT a.s.
- Z-Group a.s. (autobusové nádraží Zlín)

Ohřev výměn - EOv**Elektrické předtápěcí zařízení - EPZ****Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů - DOO****Vnější uzemnění**

Předmětem této části projektové dokumentace je výstavba silnoproudých rozvodů a osvětlení.

V jednotlivých železničních stanicích bude řešen elektrický ohřev výhybek dle požadavků dopravní technologie, v žst. Otrokovice a žst. Zlín střed bude řešeno předtápěcí zařízení 3/1,5kV (EPZ).

Přípravná dokumentace

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.

Ve stanicích bude řešeno nové osvětlení stanice a nástupišť, nové rozvody nn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení odběrů ve stanicích vč. EOv bude řešeno z kabelového rozvodu 22kV, resp. z trafostanice 22/0,4kV.

U jednotlivých trafostanic bude řešeno uzemnění.

ŽST. Otrokovice

V souvislosti s úpravami kolejiště a zřízením nových nástupišť bude v železniční stanici řešen na jednotlivých výhybkách nový elektrický ohřev výhybek, úprava osvětlení, osvětlení podchodu a nástupišť, úprava rozvodů nn, vn a dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Napájení nového zařízení bude provedeno ze stávající rozvodny nn, resp. trafostanice 22/0,4kV. Stávající trafostanice 22/0,4kV i 6/0,4kV budou upraveny. V blízkosti TNS bude dále vybudována nová TS 22/0,4kV, která zajistí posílení napájení odběrů na přerovském zhlaví. Dle požadavku dopravní technologie bude v žst. Otrokovice vybudováno elektrické předtápěcí zařízení 3/1,5kV AC.

Pro zajištění zálohovaného napájení elektrických zařízení v tunelu bude v jeho blízkosti vybudována nová trafostanice 22/0,4kV vč. náhradního zdroje. Tunel bude vybaven osvětlením a dalšími zařízeními v souladu s příslušnými normami a požárně bezpečnostním řešením.

T.Ú. Otrokovice - Zlín střed

V traťovém úseku bude řešeno nové osvětlení zastávek vč. nových nových kabelových rozvodů, na odb. Zlín-Malenovice bude na výhybkách řešen nový elektrický ohřev výhybek a jejich osvětlení. Dále bude řešeno dálkové ovládání úsekových odpojovačů. Pro napájení jednotlivých odběrů vč. přejezdových zařízení budou zastávkách a na odb. Zlín-Malenovice vybudovány trafostanice 22/0,4kV, které budou napájeny z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati. Délka nového kabelu 22kV v tomto úseku je cca 11 km.

Pro záložní napájení zab. zař. z trakčního vedení bude na odb. Zlín-Malenovice vybudována trafostanice 25/0,4kV.

ŽST. Zlín střed

V železniční stanici bude 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. Trafostanice bude umístěna v nové výpravní budově. Záložní napájení zab. zař. bude zajištěno z trakčního vedení prostřednictvím transformátoru 25/0,4kV.

Ve stanici bude zřízeno elektrické předtápěcí zařízení 3/1,5kV AC a vybudována spínací stanice 25kV AC.

T.Ú. Zlín střed – výhybna Zlín-Přiluky

V traťovém úseku bude řešeno nové osvětlení zastávek vč. nových nových kabelových rozvodů. Pro napájení jednotlivých odběrů vč. přejezdových zařízení budou zastávkách vybudovány trafostanice 22/0,4kV, které budou napájeny z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati. Délka nového kabelu 22kV v tomto úseku je cca 6 km.

Výhybna Zlín-Přiluky

Ve výhybně bude řešen elektrický ohřev výhybek, nové venkovní osvětlení, 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

Přípravná dokumentace

trati. Trafostanice bude umístěna v nové technologické budově. Pro záložní napájení zab. zař. z trakčního vedení bude vybudována trafostanice 25/0,4kV.

T.Ú. Výhybna Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí

V traťovém úseku bude řešeno nové osvětlení zastávek vč. nových nových kabelových rozvodů. Pro napájení jednotlivých odběrů vč. přejezdových zařízení budou zastávkách vybudovány trafostanice 22/0,4kV, které budou napájeny z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati. Délka nového kabelu 22kV v tomto úseku je cca 4 km.

ŽST. Lípa nad Dřevnicí

V souvislosti s úpravami kolejiště 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 kolejišti firmy Metrans, které bude v rámci stavby rekonstruováno.

Nová trafostanice 22/0,4kV bude umístěna v nové technologické budově. Pro záložní napájení zab. zař. z trakčního vedení bude vybudována trafostanice 25/0,4kV.

Pro napájení trakčního vedení kolejiště Metrans z trakčního vedení SŽDC bude vybudována spínací stanice.

T.Ú. Lípa nad Dřevnicí – Vizovice

V traťovém úseku bude řešeno nové osvětlení zastávky vč. nových nových kabelových rozvodů. Pro napájení jednotlivých odběrů vč. přejezdových zařízení bude na zastávce vybudována trafostanice 22/0,4kV, která bude napájena z nového distribučního rozvodu 22kV vedeného podél trati. Délka nového kabelu 22kV v tomto úseku je cca 7 km.

ŽST. Vizovice

V souvislosti s úpravami kolejiště 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. Pro záložní napájení zab. zař. z trakčního vedení bude vybudována trafostanice 25/0,4kV.

Pro možnost oboustranného napájení distribučního vedení 22kV bude ve stanici rovněž vybudována napájecí stanice 22kV. Napájecí stanice spolu s trafostanicí budou umístěny v nové technologické budově. Napájecí stanice bude přípojkou nn napojena na distribuční vedení E.ON.

B.2.7 TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ**Železniční zabezpečovací zařízení**Výchozí údaje

Stavba se nachází na tratích:

Přípravná dokumentace

Trať:	305F (dle tabulky traťových poměrů – TTP) Přerov - Nedakonice, dvoukolejná s pravostranným provozem
Traťová rychlost:	v úseku Přerov – Otrokovice 160 km/h v úseku Otrokovice – Napajedla 150 km/h v úseku Napajedla – Nedakonice 160 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trať:	316B (dle tabulky traťových poměrů – TTP) Vizovice – Otrokovice, jednokolejná
Traťová rychlost:	60 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Trakce:	Nezávislá

Organizování a provozování drážní dopravy je na trati Přerov – Břeclav dle předpisu SŽDC D1, trati Zlín střed – Otrokovice dle předpisu SŽDC D1 a na trati Vizovice – Zlín střed dle předpisu SŽDC D3.

V rámci modernizace a elektrizace budou ve stanicích vybudována nová staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. Stávající SZZ 3. kategorie typu ESA11 v žst. Otrokovice bude doplněno o výstroj podle nové konfigurace kolejiště.

Traťová rychlost se v novém dvoukolejném úseku Zlín střed – Otrokovice zvyšuje na 100 km/hod a zábrzdňá vzdálenost na 1000 m. V jednokolejném úseku Vizovice – Zlín střed se traťová rychlost zvyšuje na 100 km/hod a zábrzdňá vzdálenost se zvyšuje na 700 m.

Pro zjišťování volnosti kolejí budou zřízeny počítače náprav. Přenos kódu národního vlakového zabezpečovače (LS) nebude zajišťován, protože celá trať bude v rámci modernizace vybavena traťovou částí ETCS L2.

Vnitřní výstroj staničního zabezpečovacího zařízení a autobloku nebo automatického hradla bude umístěna v nových technologických budovách, nebo adaptovaných místnostech stávajících výpravních budov.

Hlavní napájení staničních zařízení bude z distribuční sítě a náhradní bude z trakčního vedení.

Napájení staničních PZS bude ze zdroje staničního zabezpečovacího zařízení novými kabelovými přípojkami. V mezistaničních úsecích elektrizované trati budou nově navržená PZS napájena přípojkami z veřejné sítě.

Pro zabezpečení provozu v železničních stanicích v období od začátku stavebních postupů až po zapnutí nového nebo rekonstruovaného SZZ jsou navržena provizorní zabezpečovací zařízení. Tato zařízení budou zabezpečovat omezený dopravní program v nejnutnějším rozsahu daném stavem kolejiště konkrétního stavebního postupu. Budou využita stávající zabezpečovací zařízení, která budou upravena a doplněna pro funkci provizorního, při zabezpečení stavebních postupů a při aktivaci nového zařízení, případně mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, která budou zapůjčena na potřebnou dobu. Vjezdové a odjezdové vlakové cesty budou povolovány původními nebo novými návěstidly podle stavu přestavby kolejiště.

V rámci modernizace a elektrizace budou ve stanicích vybudovány nová staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. Stávající SZZ 3. kategorie typu ESA11 v žst. Otrokovice bude doplněno o výstroj podle nové konfigurace kolejiště.

Zabezpečovací zařízení bude vybaveno stavovou diagnostikou, která bude splňovat Technické specifikace (dále jen TS) 2/2007 Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení, 1. vydání.

Přípravná dokumentace

Traťová rychlost a zábrzdna vzdálenost se v novém dvoukolejném úseku Zlín střed – Otrokovice zvyšuje na 100 km/hod a 1000 m. V jednokolejném úseku Vizovice – Zlín střed se zvyšuje na 100 km/hod a zábrzdna vzdálenost se zvyšuje na 1000 m. Viditelnost na návěstidla bude splňovat podmínky SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620, čl. 4.3.2.

Jednokolejný traťový úsek Vizovice – Lípa nad Dřevnicí bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620. Je uvažováno automatické hradlo bez hradla na trati s vnitřní částí umístěnou spolu se staničním zařízením v sousedních stanicích.

Nový jednokolejný traťový úsek Lípa nad Dřevnicí – výhybna Zlín-Přiluky bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620. Je uvažováno automatické hradlo bez hradla na trati s vnitřní částí umístěnou spolu se staničním zařízením v sousedních stanicích.

Nový jednokolejný traťový úsek výhybna Zlín-Přiluky – Zlín střed bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620. Je uvažováno automatické hradlo s hradlem na trati s vnitřní částí umístěnou spolu se staničním zařízením v sousedních stanicích.

Nově dvoukolejný traťový úsek Zlín střed – odb. Zlín-Malenovice bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620. Je uvažován elektronický automatický blok s počítači náprav s vnitřní částí umístěnou spolu se staničním zařízením v sousedních stanicích.

Nově dvoukolejný traťový úsek odb. Zlín-Malenovice – Otrokovice bude zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620. Je uvažován elektronický automatický blok s počítači náprav s vnitřní částí umístěnou spolu se staničním zařízením v sousedních stanicích.

Úrovňové přejezdy budou zabezpečeny novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZS) kategorie dle rozhodnutí Drážního úřadu.

Pro zjišťování volnosti kolejí budou zřízeny počítače náprav. Přenos kódu národního vlakového zabezpečovače (LS) nebude zajišťován, protože celá trať bude v rámci modernizace vybavena traťovou částí ETCS.

Vnitřní výstroj staničního zabezpečovacího zařízení a autobloku nebo automatického hradla bude umístěna v nových technologických budovách, nebo adaptovaných místnostech stávajících výpravních budov.

Pro umístění výstroje nových PZS jsou navrženy celobetonové releové domky se sklonitou střechou. Releové domky jsou součástí příslušných SO stavební části dokumentace včetně terénních úprav a dlažby.

Místnosti a releové domky s technologií a bateriemi zabezpečovacího zařízení staničního i přejezdového budou vybaveny zařízením na udržení normové teploty pro zařízení i obsluhu). Předpokládá se, že místnosti pro elektronická staniční zabezpečovací zařízení budou vybavena klimatizací, releové domky pro PZS topením a ventilací. Konkretizaci zařízením pro udržení teploty bude v realizační dokumentaci podle druhu zařízení.

Hlavní napájení staničních zařízení bude z distribuční sítě a náhradní bude z trakčního vedení.

Napájení staničních PZS bude ze zdroje staničního zabezpečovacího zařízení novými kabelovými přípojkami. V mezistaničních úsecích elektrizované trati budou nově navržena PZS napájena přípojkami z veřejné sítě. Vlastní zařízení PZS bude napájeno z bezúdržbové akumulátorové baterie s dobíječem, která bude současně sloužit jako nouzový zdroj po dobu 8 hodin.

Pro zabezpečení provozu v železničních stanicích v období od začátku stavebních postupů až po zapnutí nového nebo rekonstruovaného SZZ jsou navržena provizorní zabezpečovací zařízení. Tato zařízení budou zabezpečovat omezený dopravní program v nejnutnějším rozsahu daném stavem kolejiště konkrétního stavebního postupu. Budou využita stávající zabezpečovací zařízení, která budou upravena a doplněna pro funkci provizorního, při zabezpečení stavebních postupů a při

Přípravná dokumentace

aktivaci nového zařízení, případně mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, která budou zapůjčena na potřebnou dobu. Vjezdové a odjezdové vlakové cesty budou povolovány původními nebo novými návěstidly podle stavu přestavby kolejíště.

Staniční zabezpečovací zařízení**PS 01-28-01 ŽST Otrokovice, doplnění staničního zabezpečovacího zařízení**Stávající stav zabezpečovacího zařízení

Ve stanici Otrokovice je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) 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 elektronický autoblok s kolejovými obvody 75Hz. Na odbočné trati v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice - Otrokovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle SŽDC (ČD) 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. Organizování a provozování drážní dopravy ve stanici je dle předpisu SŽDC D1.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Pro návrh úpravy SZZ je určující stávající dopravní program, který bude rozšířen o novou část kolejíště.

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo ponechání stávajícího elektronického SZZ 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 ESA-11 s integrovanou vnitřní částí automatického bloku a závislostí přejezdů a jeho úprava a doplnění pro novou konfiguraci železničního svršku.

Vnitřní část SZZ pro nové kolejíště budované v této stavbě a vnitřní výstroj nového automatického bloku mezistaničního úseku Odb. Zlín - Malenovice bude umístěna do stávající stavědlové ústředny.

Stanice Otrokovice zůstane dálkově ovládána z CDP Přerov.

Pro zjišťování volnosti kolejí budou v upravované části stanice doplněny kolejové obvody.

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.

Pro zabezpečení provozu v železniční stanici v období od začátku stavebních postupů až po zapnutí rekonstruovaného SZZ je navrženo provizorní zabezpečovací zařízení. Toto zařízení bude zabezpečovat omezený dopravní program v nejnutnějším rozsahu daném stavem kolejíště konkrétního stavebního postupu. Bude využito mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, které budou zapůjčena na potřebnou dobu. Vjezdové a odjezdové vlakové cesty budou povolovány původními nebo novými návěstidly podle stavu přestavby kolejíště.

PS 03-28-01 Odb. Zlín-Malenovice, staniční zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

Ve stanici Zlín-Malenovice je v činnosti releové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle SŽDC (ČD) 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 SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav ve směru na Otrokovice typu ALCATEL, ve

Přípravná dokumentace

směru na Zlín-střed typu Frauscher. Ve stanici na lichém záhlaví je v km 5,846 úroňový přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži. Na sudém záhlaví je v km 5,133 úroňový přejezd zabezpečený PZS 3SNI typu AŽD-71. Organizování a provozování drážní dopravy ve stanici je dle předpisu SŽDC D1.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) 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.

Odbočka bude vybavena deskou nouzové obsluhy pro nouzové ovládání výhybek a přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech s možností ovládání přejezdů a jejich indikací.

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.

PS 05-28-01 ŽST Zlín střed, staniční zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

Ve stanici Zlín-střed je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) 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 SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav typu Frauscher. Ve stanici na lichém záhlaví 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 záhlaví je v km 9,609 úroňový přejezd zabezpečený PZS 3SNI typu PZZ-AC. Organizování a provozování drážní dopravy ve stanici je dle předpisu SŽDC D1.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 s integrovaným traťovým stavědlem na odbočkách Zlín Malenovice a ZPS a s integrovanou vnitřní částí automatického bloku, automatického hradla a závislostí přejezdů. Zařízení bude navrženo na novou konfiguraci kolejiště. Zařízení bude zabezpečovat všechny vlakové i posunové cesty v dohodnutém rozsahu. 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.

Dopravní kancelář, stavědlová ústředna, místnost zdrojů a místnost pro udržující personál SDC SSZT budou umístěny v nové výpravní budově.

Pro zabezpečení provozu v železniční stanici v období od začátku stavebních postupů až po zapnutí rekonstruovaného SZZ je navrženo provizorní zabezpečovací zařízení. Toto zařízení bude zabezpečovat omezený dopravní program v nejnutnějším rozsahu daném stavem kolejiště konkrétního stavebního postupu. Bude využito mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, které budou zapůjčena na potřebnou dobu. Vjezdové a odjezdové vlakové cesty budou povolovány původními nebo novými návěstidly podle stavu přestavby kolejiště.

PS 07-28-01 Výh. Zlín-Přiluky, staniční zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

Přípravná dokumentace

Výhybna v současné době neexistuje.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Výhybna bude určena pro křižování nákladních vlaků a pro křižování nákladního a osobního vlaku. Bude zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 jako traťové stavědlo součástí SZZ žst. Lípa nad Dřevnicí 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.

V místě výhybny bude pouze technologické zařízení, umístěné v nové technologické budově a kolejová deska nouzové obsluhy.

PS 09-28-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, staniční zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

Ve stanici Lípa nad Dřevnicí je staniční zabezpečovací zařízení 1. kategorie podle SŽDC (ČD) 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. 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. Organizování a provozování drážní dopravy ve stanici je dle předpisu SŽDC D3. Stávající dopravní program umožňuje vlakové cesty na/z vlečkových kolejí

Řešení zabezpečovacího zařízení

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 s integrovaným traťovým stavědlem v žst Vizovice a výh. Zlín-Přiluky a s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdů. Zařízení bude navrženo na novou konfiguraci kolejiště. Zařízení bude zabezpečovat všechny vlakové i posunové cesty v dohodnutém rozsahu. 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.

PS 11-28-01 ŽST Vizovice, staniční zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

Stanice Vizovice je koncovou stanicí dirigovaného mezistaničního úseku dle předpisu SŽDC D3. Ve stanici jsou výhybky zabezpečeny výměnovými zámky. Ve stanici je v km 24,404 úroňový nezabezpečený přejezd s výstražnými kříži.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Stanice bude zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 jako traťové stavědlo součástí SZZ žst. Lípa nad Dřevnicí 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 přejezdů a jejich indikací.

Taťové zabezpečovací zařízení**PS 02-28-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, taťové zabezpečovací zařízení**Stávající stav zabezpečovacího zařízení

Přípravná dokumentace

V mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle SŽDC (ČD) 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 odvratná 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. Organizování a provozování drážní dopravy je v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice dle předpisu SŽDC D1.

Řešení zabezpečovacího zařízení

Mezistaniční úsek Odb. Zlín Malenovice – Žst. Otrokovice bude nově dvoukolejný. V mezistaničním úseku je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 - elektronický automatický blok s výstrojí integrovanou ve staničních zabezpečovacích zařízeních sousedních stanic. Zabezpečovací zařízení Odbočky ZPS, která bude zřízena pouze ve 2. traťové koleji bude zahrnuto do zab. zař. odbočky Zlín-Malenovice.

Obsluha vlečky ZPS – Transport, a. s. 1.4 bude prováděna ze stanice Otrokovice s traťovým klíčem a s uzavřením vlaku na vlečce a s následným návratem vlaku do stanice Otrokovice. V základním stavu bude traťový klíč uzamčen v EMZ -ZPS v žst. Otrokovice. Spojka Z1/Z2 v základní poloze (+). Seřaďovací návěstidla "SeZ1" a "SeZ2" v obvodu vlečky budou ovládány pomocí PSt. a v základním stavu bude na nich návěst "posun dovolen". Pro odjezd vlaku na vlečku ZPS odpovědný pracovník telefonicky požádá dispečera CDP Přerov o postavení vlakové cesty na vlečku. Dispečer uvolní traťový klíč v EMZ-ZPS v Otrokovicích, čím zabezpečovací zařízení vyloučí všechny současně zakázané jízdy ve 2. TK v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice - Otrokovice, provede závěr směru jízdy v mezistaničním úseku pro jízdu v požadovaném směru, rozsvítí oddílová návěstidla u 2. TK v nesprávném směru a odblokuje závislost oddílového návěstidla "2-29" na poloze spojky Z1/Z2, na přejezdu "J2" (P8229) v km 4,805 se zamezí nežádoucí výstraze (např. zavedením dopravního klidu na přejezdu ve 2. TK). Po zasunutí traťového klíče do EMZ-ZPS v obvodu vlečky dispečer předá ovládání PSt. na vlečce na místní obsluhu, čím se po uplynutí bezpečnostní doby (cca 1 minuta) změní návěst na seřaďovacích návěstidlech "SeZ1" a "SeZ2" změní na návěst "posun zakázán". Odpovědný pracovník přestaví spojku Z1/Z2 pro jízdu do odbočky. Po projetí vlaku za "SeZ1" odpovědný pracovník přestaví spojku Z1/Z2 do základní polohy, pohledem zkontroluje její správnou polohu, udělí odhlášku a předá ovládání PSt. zpět dispečerovi do základního stavu. Podmínkou pro předání ovládání jízdy na vlečku vlečkařem musí být spojka Z1/Z2 v základní poloze. Zabezpečovací zařízení zruší úplnou blokovou podmínku a všechna předchozí omezení. Pro odjezd vlaku z vlečky zpět do žst. Otrokovice odpovědný pracovník telefonicky požádá dispečera CDP Přerov o předání PSt. na místní obsluhu, čím zabezpečovací zařízení vyloučí všechny současně zakázané jízdy ve 2. TK v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice - Otrokovice, po uplynutí bezpečnostní doby (cca 1 minuta) se změní návěst na seřaďovacích návěstidlech "SeZ1" a "SeZ2" změní na návěst "posun zakázán", na přejezdu "J2" (P8229) v km 4,805 se zamezí nežádoucí výstraze (např. zavedením dopravního klidu na přejezdu ve 2. TK). Odpovědný pracovník převezme ovládání PSt. na vlečce, a přestaví spojku Z1/Z2 pro jízdu do odbočky. Následné rozsvítí dovolující návěst na seřaďovacím návěstidle "SeZ1". Vlak vyjede z vlečky jako posun na 2. TK. Po projetí spojky Z1/Z2 se posunová cesta rozpadne. Odpovědný pracovník přestaví spojku Z1/Z2 do základní polohy pohledem zkontroluje její správnou polohu, udělí odhlášku a předá ovládání PSt. zpět dispečerovi do základního stavu. Dispečer uvolní traťový klíč v EMZ-ZPS v obvodu vlečky. Na traťové koleji vznikne vlak, který bude dál pokračovat zpět do Otrokovic. Ke zrušení vyloučení všech současně zakázaných jízd ve 2. TK v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice - Otrokovice a

Přípravná dokumentace

závěru směru jízdy v mezistaničním úseku dojde až vložení traťového klíče do EMZ-ZPS v žst. Otrokovice a jeho uzamčením.

Zařízení musí umožňovat jízdu více vlaků za sebou z/na vlečku – např. s využitím tzv. volného vlečkového klíče (počet klíčů cca 4 ks).

PS 04-28-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, traťové zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Zlín střed – Zlín-Malenovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle SŽDC (ČD) 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. Organizování a provozování drážní dopravy je v mezistaničním úseku Zlín střed – Zlín-Malenovice dle předpisu SŽDC D1.

Řešení zabezpečovacího zařízení

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

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

PS 06-28-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, traťové zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

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 (P8240), 12,006 (P8242), 12,743 (P8244), 13,438 (P8246) 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 (P8244) PZS 3 SBI je zabezpečen typem VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 14,557 (P8248) 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 17,731 (P8252) 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. Organizování a provozování drážní dopravy je v mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed dle předpisu SŽDC D3.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V novém mezistaničním úseku výh. Zlín-Přiluky – žst. Zlín-střed je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620, automatické hradlo s hradlem na trati s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení.

8 přejezdů na trati bude nově zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením.

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

PS 08-28-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, traťové zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

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(P8240), 12,006 (P8242), 12,743 (P8244), 13,438 (P8246) jsou zabezpečené PZS 3 SNI typu

Přípravná dokumentace

VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 12,743(P8244) PZS 3 SBI je zabezpečen typem VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 14,557 (P8248) 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 17,731(P8252) 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. Organizování a provozování drážní dopravy je v mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed dle předpisu SŽDC D3.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V novém mezistaničním úseku výhybna žst. Lípa nad Dřevnicí – Zlín-Přiluky je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620. Jako traťové zařízení je navrženo automatické hradlo bez hradla na trati s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení.

Přejezd v ev.km 17,731(P8252) bude nově zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením.

Přejezd v ev. km 17,427 (P8251) bude demolován a místo něj bude nově vybudován železniční přechod v km 17,432.

Přejezd v ev. km 16,530 (P8250) bude změněn na přechod pro pěší a bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením.

PS 10-28-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, traťové zabezpečovací zařízeníStávající stav zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí není traťové zabezpečovací zařízení, doprava je organizována dle předpisu SŽDC D3 telefonickým způsobem dorozumíváním. V mezistaničním úseku se nachází celkem 8 přejezdů, z nichž jsou 2 přejezdy zabezpečeny zařízením VÚD. Organizování a provozování drážní dopravy je v mezistaničním úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí dle předpisu SŽDC D3.

Řešení zabezpečovacího zařízení

V mezistaničním úseku Vizovice - Lípa nad Dřevnicí je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620. Jako traťové zařízení je navrženo automatické hradlo bez hradla na trati s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení.

7 přejezdů na trati bude nově zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením. Přejezd v ev. km 23,297 bude zrušen a nahrazen nově zřízenou komunikací vedenou k přejezdu v ev. km 23,594.

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení**PS 90-28-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení**

V žst. Zlín-střed a žst. Lípa nad Dřevnicí budou vybudována elektronická SZZ, které budou ovládat traťová stavědla v celém úseku Otrokovice (mimo) – Zlín střed.

Celá trať bude dálkově ovládána z CDP Přerov. Je navrženo pracoviště pro jednoho dispečera v sále č. 1 (DOZ Přerov - Břeclav). V žst. Zlín-střed a žst. Lípa nad Dřevnicí bude zřízena skříň DOZ a budou do ní přivedena vlákna optického kabelu s jejich zakončením na optickém rozvaděči. V CDP Přerov se umístí terminál pro zadávání čísel vlaků vjíždějících do tohoto úseku.

Stanice Otrokovice zůstane dálkově ovládána z CDP Přerov tak jako doposud. S ohledem na změnu konfigurace kolejí je nutno tuto změnu provést i v DOZ v CDP Přerov. Návrh bude plně respektovat vyjádření CDP Přerov z 5.1.2017, zn.: 00028/2017-SŽDC-L-CDP PRE.

Pracoviště pohotovostního výpravčího dle pokynu GR č. 9/2013 nebude zřizováno.

Nouzové pracoviště pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení nebude zřizováno.

Vlastní technologické zařízení bude umístěno v technologických budovách zmíněných stanic.

Železniční sdělovací zařízení

Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 01-14-01 ŽST Otrokovice, místní kabelizace

PS 03-14-01 Odb. Zlín-Malenovice, místní kabelizace

PS 05-14-01 ŽST Zlín střed, místní kabelizace

PS 07-14-01 Výh. Zlín-Přiluky, místní kabelizace

PS 09-14-01 ŽST Lída nad Dřevnicí, místní kabelizace

PS 11-14-01 ŽST Vizovice, místní kabelizace

Stávající místní kabelizace v ŽST Otrokovice, Odb. Zlín-Malenovice, ŽST Zlín střed, Výh. Přiluky, ŽST Lída nad Dřevnicí a ŽST Vizovice bude značně dotčena rekonstrukcí kolejí a zbudováním nových nástupišť. Na základě toho budou v rámci této stavby realizovány pokládky nových místních kabelizací, které budou respektovat stávající objekty i úpravy vyvolané kolejovými či stavebními úpravami a pokrývat nově vzniklé požadavky v těchto lokalitách (např. TR, REOV, ROV apod.). Převažující část MK bude v jednotlivých ŽST realizována formou přípojí do hlavní kabelové trasy. Vzhledem k elektrifikaci trati střídavou trakcí budou použity kabely v provedení TCEPKPFLEZE.

PS 02-14-01 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, traťový kabel

PS 04-14-01 T.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed, traťový kabel

PS 06-14-01 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, traťový kabel

PS 08-14-01 T.ú. Zlín-Přiluky – Lída nad Dřevnicí, traťový kabel

PS 10-14-01 T.ú. Lída nad Dřevnicí – Vizovice, traťový kabel

Podél železniční trati Otrokovice - Vizovice bude v rámci PS TK realizována hlavní kabelová trasa, do které bude uložen TK v dimenzi 15XN0,8. Vzhledem k elektrifikaci trati střídavou trakcí bude použit kabel v provedení TCEPKPFLEZE. Společně s TK budou do hlavní trasy uloženy i čtyři trubky HDPE, do jedné bude zafouknut optický kabel SŽDC, druhá černá bude využita jako rezervní SŽDC, další dvě trubky HDPE budou určeny pro definitivní přeložku dvou optických kabelů ČD-T. TK, bude vyveden celým profilem ve stávající ATU v Otrokovicích, v nové výpravní a technologické budově ve Zlíně, v technologické budově v Lípě, Vizovicích a výhybně Želechovice. Z TK budou provedeny také výpichy k tel. objektům u přejezdů a ve všech zastávkách do technologických objektů. Traťový kabel bude osazen translátory.

Ve společné trase budou ještě vedeny kabely zabezpečovací a většinou i kabel 22kV. Kabely budou ukládány do výkopu většinou volně, v místech s potřebou zesílení ochrany do žlabů. Ve stanicích a zastávkách budou ukládány do kabelovodů.

PS 90-14-01 Otrokvice – Vizovice, DOK SŽDC

Pro zajištění napájení odběrů zab. zař. a silnoproudých rozvodů (SŽDC) v jednotlivých železničních stanicích, zastávkách bude v novém stavu uložen kabel vn 22kV v zemi. Bude použit univerzální kabel s optickým kanálem pro optický mikrokabel s počtem 12 vláken. Tento optický kabel bude sloužit pro ochrany kabelového systému 22kV. Průchody kabelů 22kV do jednotlivých objektů budou řešeny v rámci profese elektro. Ve všech trafostanicích na zastávkách, stanicích a trakčních napájecích stanicích bude umístěn optický rozvaděč pro ukončení optického kabelu v rozvodně NN. Tento kabel bude zaokruhovaný a provařený v celé délce trasy. Kabel bude ve všech místech vyveden v celém profilu t.j. v počtu 12-ti vláken a bude proveden propoj sdělovacím kabelem do sdělovací místnosti.

Přípravná dokumentace

Do jedné z trubek HDPE bude zafouknut nový DOK. V přípravné dokumentaci bude navržen nový DOK v dimenzi 48 optických vláken. DOK bude vyváděn v jednotlivých ŽST celým profilem a na zastávkách bude zřízen výpich.

PS 90-14-02 T.ú. Otrokovice – Vizovice, přenosové zařízení

Na novém DOK bude nasazeno nové přenosové zařízení SDH (STM-4) s návazností do systému KAC. Jako preferované pro většinu připojované technologie bude rozhraní IP, pro připojení ev. nové BTS GSM-R se ale bude vyžadovat rozhraní E1 pro připojení k centrálním částem systému GSM-R. Přenosové uzly nového přenosového systému budou realizovány v železničních stanicích a technologických objektech odbočky, resp. výhybny, do zastávek a dalších objektů (např. TNS, EPZ apod.) bude přivedeno IP rozhraní pro zde instalované technologie prostřednictvím switchů s moduly SFP. Přivedené IP rozhraní bude multiplikováno switchem. V případě ŽST Otrokovice budou venkovní rozvaděče ROV (celkem cca 17 OV) propojeny malými switchi s SFP a případně s protokolem REP. Nové BTS GSM-R budou připojeny k E1 rozhraní na rámu SDH prostřednictvím samostatných optoelektrických modemů (společně s rozhraním Eth.), dodávaných v rámci konkrétního PS BTS.

V rámci PS přenosového zařízení budou instalovány v jednotlivých lokalitách dislokace SDH i zdroje zálohovaného napájení 48V DC, společně i pro další technologie. Tyto zdroje budou doplněny modulárními střídači pro možnost zálohovaného napájení technologií s napájením 230V AC. V zastávkách bude pro zálohování napájení využito UPS, v energetických objektech a venkovních rozvaděcích (ROV, REOV) bude přenosové zařízení napájeno z připravených jističů (v rámci PS nn).

Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ASHS, EZS, atd.)**PS 01-14-02 ŽST Otrokovice, sdělovací zařízení****PS 03-14-02 Odb. Zlín-Malenovice, sdělovací zařízení****PS 05-14-02 ŽST Zlín střed, sdělovací zařízení****PS 09-14-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, sdělovací zařízení****PS 11-14-02 ŽST Vizovice, sdělovací zařízení**

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.

V jednotlivých nových, resp. rekonstruovaných stavebních objektech bude provedena instalace telefonních, resp. strukturovaných rozvodů tak, aby odpovídaly novým požadavkům pozemních staveb.

PS 01-14-03 ŽST Otrokovice, telefonní zapojovač**PS 03-14-03 Odb. Zlín-Malenovice, telefonní zapojovač****PS 05-14-03 ŽST Zlín střed, telefonní zapojovač****PS 09-14-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, telefonní zapojovač****PS 11-14-03 ŽST Vizovice, telefonní zapojovač**

V rámci stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ bude vybudováno nové dispečerské pracoviště na CDP Přerov. Nové pracoviště vznikne v sále č. 1 a bude hlavním řídicím pracovištěm celé trati Otrokovice – Vizovice. Plnohodnotné záložní pracoviště dispečerského systému bude zřízeno v ŽST Otrokovice, kde bude v případě potřeby pracoviště místního dispečera. Na CDP v Přerově a ŽST Otrokovice bude tedy vybudován nový zapojovač ovládaný pomocí dotykového terminálu v provedení AiO (All in One). V dotykových terminálech budou integrovány všechny technologie, které je možné z terminálu ovládat (rozhlas, TRS, MRS, GSM-R,...) Terminály budou mít také integrovaného klienta DDTS.

Nově musí dispečerské terminály zabezpečit funkci „GENERÁLNÍ STOP v GSM-R“ dle „Technické specifikace systému, zařízení a výrobků, číslo TS 3/2014-S“

Přípravná dokumentace

Dále musí splňovat technickou specifikaci - TS 6/2010-S Výběr a projektování dotykového terminálu telefonního zapojovače.

V Odb. Zlín-Malenovice a ve stanicích (Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí, Vizovice) bude vybudován nový IP telefonní zapojovač vhodný pro úsekové řízení, který bude kompatibilní se zařízením v nadřazené ŽST (v okolních ŽST), případně dispečinku. Zapojovače v těchto stanicích budou ovládány pomocí IP telefonu s rozšířenou klávesnicí. Zapojovače musí umožňovat ovládání rozhlasu pro cestující v příslušných ŽST (i okolních zastávkách), vstup do GSM-R sítě (bude v těchto případech pomocí přenosné radiostanice GSM-R), mít E1/IP konektivitu, zajistit digitalizaci hlasu, převod signalizací, lokální a vzdálené ovládání zapojovače, 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 přichozích hovorů. Napájení sdělovacího zařízení se předpokládá ze sítě nn, pro případ výpadku napájení nn je zařízení opatřeno zálohovaným zdrojem na dobu min. 6 hodin.

Záznam provozu zapojovače bude řešen na úrovni E1/IP na novém lokálním REDATu, který bude v rámci tohoto PS umístěn v ŽST Otrokovice. Dále bude probíhat záznam na centrálním digitálním REDAT serveru v rámci KAC (Praha Pernerova nebo nové CDP Přerov), který bude kapacitně rozšířen o potřebný počet licencí.

Stávající zapojovače se demontují a předají správci zařízení k dalšímu použití.

PS 01-14-04 ŽST Otrokovice, ASHS

PS 03-14-04 Odb. Zlín – Malenovice, ASHS

PS 05-14-04 ŽST Zlín střed, ASHS

PS 01-14-08 ŽST Otrokovice, tunel, LDP

PS 07-14-02 Výh. Zlín-Přiluky, ASHS

PS 09-14-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ASHS

PS 11-14-04 ŽST Vizovice, ASHS

Komplexní ASHS (autonomní samočinný hasicí systém), s potřebnými stavebními úpravami (prostor pro láhve, utěsnění, napojení na klimatizaci) bude nasazen ve vytipovaných technologických místnostech – stavědlová ústředna, zdroje zab. zař. (na základě požárně bezp. řešení, odsouhlaseného odb. 14). Pro ochranu před požárem bude navržen celozáplavový systém ASHS. V ostatních důležitých prostorách bude případně instalována pouze LDP (EPS) (možno integrovaně se zařízením EZS).

V prostoru nového tunelu v ŽST Otrokovice bude pro lokální detekci požáru využito kamerového systému instalovaného v tunelové rouři.

Nové technologické budovy TB (Odb. Zlín Malenovice, ŽST Přiluky, ŽST Lípa a ŽST Vizovice) a technologické prostory nových VB (v ŽST Otrokovice a ŽST Zlín – Střed) budou vybaveny systémem ASHS. Konkrétně tímto systémem budou v každé stanici vybaveny vždy jen dvě místnosti. Jedná se o místnost stavědlové ústředny SÚ a místnost zdrojů pro napájení zab.zař.

PS 01-14-05 ŽST Otrokovice, VB, EZS a LDP

PS 01-14-06 ŽST Otrokovice, EPZ a TS 22/04kV, EZS a LDP

PS 01-14-07 ŽST Otrokovice, technologický domek (tunel), EZS a LDP

PS 02-14-02 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, EZS

PS 02-14-03 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, EZS

PS 03-14-05 Odb. Zlín-Malenovice, EZS a LDP

PS 04-14-02 T.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed, zast. Zlín-Prštné, EZS

PS 05-14-05 ŽST Zlín střed, VB, EZS a LDP

PS 05-14-06 ŽST Zlín střed, EPZ, EZS a LDP

PS 06-14-02 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Dlouhá, EZS

PS 06-14-03 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Podvesná, EZS

Přípravná dokumentace

PS 06-14-04 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Přiluky, EZS**PS 07-14-03 Výh. Zlín-Přiluky, EZS a LDP****PS 08-14-02 T.ú. Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí,****PS 09-14-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, EZS a LDP****PS 10-14-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí – Vizovice, zast. Zádveřice, EZS****PS 11-14-05 ŽST Vizovice, EZS a LDP**

Nové výpravní budovy v ŽST Otrokovice a v ŽST Zlín a dále technologické objekty v Odb. Malenovice, Výh. Zlín – Přiluky, ŽST Lípa nad Dřevnicí a ŽST Vizovice budou vybaveny plášťovou ochranou, doplněnou v důležitých prostorách a komunikačních zónách o prostorovou ochranu. Nová EZS v dalších objektech (SpS, EPZ, technologické domky v zastávkách) bude instalován systém EZS v minimální výstavbě (vzhledem ke skutečnosti, že uvedené objekty jsou bez okenních otvorů, postačí pouze magnetické čidlo na dveřích a případně prostorové čidlo). Ve všech výše uvedených případech budou použity obvyklé kombinace ochranných prvků a poplachové ústředny zavedené u SŽDC se zálohovaným napájením na 24 hodin a přenosy na řídicí pracoviště. Tam, kde je to účelné, budou do ústředny EZS zapojena i čidla pro LDP.

Nové technologické budovy TB v ŽST Přiluky, ŽST Lípa a ŽST Vizovice a nové sdělovací místnosti ve výpravní budově VB ŽST Lípa a ŽST Vizovice budou vybaveny systémem EZS.

V uvedených objektech bude provedena plášťová a prostorová ochrana pomocí magnetických kontaktů, tak i duálních čidel (PIR + MW). Ústředny EZS budou vybaveny ethernetovým výstupem, který bude zapojen do systému DDTS.

PS 01-14-09 ŽST Otrokovice, ATÚ

V současné době jsou v oblasti dotčené výstavbou v provozu tyto spojovací systémy:

	typ	směrové číslo	počet účastníků
ŽST Otrokovice	SIEMENS Hicom 350E	972 624 4xx	42
ŽST Zlín	SIEMENS Hicom 330E	972 625 1xx	24

V ŽST Otrokovice se instaluje nový digitální spojovací systém pro trať Otrokovice - Vizovice, který bude napojen na nadřazený uzel. Nový systém bude již s technologií IP, ale musí spolupracovat se stávající ústřednou Hicom v Otrokovicích. Stávající telefonní ústředna v ŽST Zlín střed bude zrušena. V rámci spojovacího systému se doplní nebo vymění jednotlivé pobočky v celém traťovém úseku, které budou nahrazeny novými IP telefony. V případě nutnosti zachování některých stávajících analogových telefonních okruhů budou tyto okruhy připojeny pomocí lokálních IP/AUT bran vybavených kartami FXS/FXO.

Součástí tohoto PS je i dodávka potřebného počtu nových IP telefonů, případně výměna stávajících analogových telefonů za nové.

Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)**PS 01-14-10 ŽST Otrokovice, rozhlasové zařízení****PS 02-14-04 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, rozhlasové zařízení****PS 02-14-06 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, rozhlasové zařízení****PS 04-14-03 T.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed, zast. Zlín-Prštné, rozhlasové zařízení****PS 05-14-07 ŽST Zlín střed, rozhlasové zařízení****PS 06-14-05 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Dlouhá, rozhlasové zařízení****PS 06-14-07 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Podvesná, rozhlasové zařízení****PS 06-14-09 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Přiluky, rozhlasové zařízení****PS 08-14-03 T.ú. Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, rozhlasové zařízení****PS 09-14-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, rozhlasové zařízení**

Přípravná dokumentace

PS 10-14-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí – Vizovice, zast. Zádveřice, rozhlasové zařízení**PS 11-14-06 ŽST Vizovice, rozhlasové zařízení**

Ve všech lokalitách bude použita rozhlasová ústředna v IP provedení umožňující dálkové ovládání. V CDP Přerov bude instalováno automatické hlášení s vazbou na zabezpečovací zařízení. Záložní pracoviště pro ovládání RÚ bude v ŽST Zlín střed. Ovládání všech RÚ na trati Otrokovice – Vizovice bude možné i ze zapojovače v ŽST Otrokovice. Reproductory budou na nástupišti umístovány na nové osvětlovací stožáry, případně na zastřešení. Napájení RÚ ve stanici bude ze zálohované sítě, v případě absence zálohované sítě ve stanici bude RÚ (a přenosový systém) doplněna o záložní zdroj. Zálohování napájení RÚ na zastávkách se neuvažuje.

V ŽST Otrokovice a ŽST Zlín střed bude zřízena zvlášť rozhlasová větev pro ozvučení prostoru autobusové zastávky náhradní dopravy.

V ŽST Otrokovice bude upgradováno stávající rozhlasové zařízení na větší výkon. Vnější rozhlasové větve budou demontovány a budou vybudované nové na všech nástupištech. U vnitřních větví budou vyměněny reproductory.

Pro výstražná hlášení o nepovoleném vniku do tunelu resp. zářezu v nově budovaném tunelu (zářezu) směrem na Zlín bude vybudována nová rozhlasová větev. Výstražné hlášení bude mít vazbu na kamerový systém. Případně bude doplněna nová RÚ pro hlášení v tunelu.

V ostatních lokalitách bude demontováno stávající rozhlasové zařízení a vybudováno nové. V zastávkách se předpokládá výkon zesilovače RÚ 60-150W, ve stanici pak 300-600W.

Orientační hlasové majáčky (OHM) pro nevidomé a slabozraké jsou řešeny v jednotlivých SO nástupišť. PS rozhlasového zařízení OHM neřeší.

PS 01-14-11 ŽST Otrokovice, informační zařízení**PS 02-14-05 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, informační zařízení****PS 02-14-07 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, informační zařízení****PS 04-14-04 T.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed, zast. Zlín-Prštné, informační zařízení****PS 05-14-08 ŽST Zlín střed, informační zařízení****PS 06-14-06 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Dlouhá, informační zařízení****PS 06-14-08 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Podvesná, informační zařízení****PS 06-14-10 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Přiluky, informační zařízení****PS 08-14-04 T.ú. Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, informační zařízení****PS 09-14-07 ŽST Lípa nad Dřevnicí, informační zařízení****PS 10-14-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí – Vizovice, zast. Zádveřice, informační zařízení****PS 11-14-07 ŽST Vizovice, informační zařízení**

V rámci stavby se vybuduje kompletně nový informační systém na dotčené trati. Nyní je vizuální informační systém vybudován pouze v ŽST Otrokovice a ŽST Zlín střed, v těchto lokalitách však bude stejně dotčen fatálním způsobem stavbou, takže bude vybudován také kompletně nový. Nový systém musí být kompatibilní se stávajícími navazujícími informačními systémy v oblasti a nadřazenými dohledovými pracovišti.

Celá trať bude dálkově ovládána z CDP Přerov. Záložní pracoviště informačního systému bude zřízeno v ŽST Zlín střed, kde bude v případě potřeby přiřazena operátorka do nové DK. Řídící informační server bude instalován do CDP Přerov (záložní do ŽST Zlín střed) a v jednotlivých lokalitách budou umístěny pouze převodníky RS485/IP, které připojí tabule do datové sítě (případně monitory budou připojeny přes lokální switch). Informační server bude kromě vizuální části ovládat i automatické hlášení a bude připojen na GTN.

Jednotlivé stanice a zastávky budou osazeny standardními tabulemi a monitory pro dané použití (např. nástupištní, odjezdová, podchodová atd.). Budou použity tabule s právě preferovanou

Přípravná dokumentace

technologií u SŽDC, s hodinami, dále budou obsahovat doplňující informační, případně tzv. běžící, řádek. Dále budou panely doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé a ochranou proti sedání ptáků. V určitých případech (podchody, čekárny atd.) budou použity speciální LCD monitory.

Osazení informačním zařízením v dotčených lokalitách bude dle následného klíče:

Ve stanicích budou osazeny nástupištní tabule na každou nástupištní hranu, dle velikosti nástupiště od jedné po tři tabule na hranu. Ve vestibulu bude umístěna odjezdová tabule a v samostatné čekárně bude ještě umístěn odjezdový monitor, případně informační monitor. V podchodu budou umístěny podchodové tabule u každého schodiště k nástupišti, dále budou odjezdové monitory na začátku a na konci podchodu.

Na zastávkách budou na každém nástupišti, vedle přístřešku pro cestující, umístěny malé odjezdové tabule, které budou uchyceny na speciální nosné konstrukci.

PS 01-14-12 ŽST Otrokovice, kamerový systém

PS 01-14-13 ŽST Otrokovice, tunel, kamerový systém s detekcí požáru

PS 02-14-08 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, traťový kamerový systém

PS 04-14-05 T.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed, traťový kamerový systém

PS 05-14-09 ŽST Zlín střed, kamerový systém

PS 06-14-11 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, traťový kamerový systém

PS 08-14-05 T.ú. Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí, traťový kamerový systém

PS 09-14-08 ŽST Lípa nad Dřevnicí, kamerový systém

PS 10-14-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí – Vizovice, traťový kamerový systém

PS 11-14-08 ŽST Vizovice, kamerový systém

V současné době není na předmětné trati (kromě ŽST Otrokovice) instalován žádný stávající kamerový systém.

Nový kamerový systém bude budován v železničních stanicích Otrokovice, Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice. V mezistaničních úsecích bude kamerový systém umístěn na zastávkách, na úrovňových přejezdech a také v novém železničním tunelu v Otrokovících. V ŽST Otrokovice bude řešen provizorní stav na stávajícím kamerovém systému v závislosti na průběhu stavebních prací, které budou probíhat za provozu této stanice.

Hlavním účelem kamerového systému bude z hlediska bezpečnosti cestujících sledování ve stanicích a na zastávkách především jednotlivých nástupištních hran a sledování úrovňových přejezdů v mezistaničních úsecích trati. Dalším úkolem kamerového systému bude sledování situace v podchodech pro cestující a na přístupových trasách k nástupišťům.

Kamerový systém (dále KS) bude řešen pomocí zařízení s IP konektivitou. Přenos videosignálu z jednotlivých železničních dopraven bude zajištěn pomocí technologické sítě Ethernet na pracoviště dispečera na CDP v Přerově a na nouzové pracoviště dispečera v Otrokovících. Propojení mezi kamerami a centrální částí KS budou provedena pomocí optických kabelů s vlákny SM a pomocí mediakonvertorů. Komprese obrazu bude zajištěna dle standardu H.264 nebo novějšího. Pro napájení a vyhřívání krytů venkovních kamer budou použity samostatné NN kabely.

Ve stanicích Otrokovice, Zlín střed, Lípa nad Dřevnicí a Vizovice budou umístěny videoservery a záznamová zařízení, které budou pomocí přenosového zařízení propojena se zařízením KS na CDP Přerov. Ve stanicích a na zastávkách budou kamery umístěny podél každé hrany nástupiště po dvojicích namířených proti sobě ve vzdálenosti cca 80-100m od sebe. Záznam videosignálů ze všech kamer bude prováděn po dobu 24 hodin v 7 dnech v týdnu.

KS v tunelu a v zářezech před portály tunelu bude vybudován pomocí kamer umístěných na stěnách podél obou kolejí. Budou umožňovat detekci začínajícího požáru, detekci pohybu nepovolané osoby v kolejišti v zářezu i v tunelu a detekci ponechaného předmětu. Kamerový systém umožní spolupráci s rozhlasovým zařízením, které bude hlásit výstrahy při neoprávněném vstupu do kolejiště v tunelu nebo v zářezu.

Přípravná dokumentace

KS u úrovnových přejezdů bude řešen tak, aby byl zaznamenán stav výstražníků, pohyb osob, a hlavně pohyb vozidel, umožní také dodatečné zjištění registrační značky vozidla.

Videosignály z kamer umístěných v mezistaničních úsecích u úrovnových přejezdů a na zastávkách budou přenášeny pomocí manažovatelných switchů do železničních stanic k videoserverům a záznamovým zařízením.

Centrální část kamerového systému bude vybudována na CDP Přerov na pracovišti dispečera a také na záložním nouzovém pracovišti výpravčího v Otrokovicích.

Zpracování osobních údajů podle technických specifikací získaných kamerovými systémy musí být v souladu s právními předpisy upravujícími ochranu osobních údajů, včetně Směrnice SŽDC č. 97 o ochraně osobních údajů státní organizace Správa železniční dopravní cesty a musí být realizováno i s přihlédnutím k NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

Rádiové spojení (MRTS, GSM-R)

PS 01-14-14 ŽST Otrokovice, tunel, GSM-R, BTS 320

PS 01-14-15 ŽST Otrokovice, vykrytí tunelové roury radiovým signálem nedrážních operátorů

PS 03-14-06 Odb. Zlín-Malenovice, GSM-R, BTS 321

PS 05-14-10 ŽST Zlín střed, GSM-R, BTS 322

PS 07-14-04 Výh. Zlín-Přiluky, GSM-R, BTS 323

PS 09-14-09 ŽST Lípa nad Dřevnicí, GSM-R, BTS 324

PS 11-14-09 ŽST Vizovice, GSM-R, BTS 325

PS 50-14-01 Doplnění systémových a centrálních částí GSM-R

Celý traťový úsek ŽST Otrokovice – ŽST Vizovice bude nově pokryt radiovým systémem GSM-R. Vzhledem k hustotě a výšce zástavby a členitosti terénu v okolí železniční tratě a novému konceptu uspořádání železniční trati, bylo na základě softwarové predikce pokrytí železniční trati elektromagnetickým zařízením navrženo celkem 6 nových BTS a jeden nový repeater systému GSM-R. Nové BTS se nachází v následujících lokalitách: ŽST Otrokovice, tunel, Odb. Zlín-Malenovice, ŽST Zlín střed, Výh. Zlín-Přiluky, ŽST Lípa nad Dřevnicí a ŽST Vizovice. Nový repeater BTS v ŽST Lípa nad Dřevnicí bude lokalizován v blízkosti železniční zastávky v obci Zádveřice. Nový anténní systém GSM-R bude v jednotlivých lokalitách umístěn na nových betonových stožárech umístěných v těsné blízkosti objektů s technologií. V případech BTS v lokalitách ŽST Otrokovice, tunel, Výh. Zlín-Přiluky a ŽST Lípa nad Dřevnicí bude technologie umístěna v novém technologickém domku. V případě BTS v lokalitě ŽST Zlín střed a repeateru v zast. Zádveřice bude technologie umístěna v přístrojové skříni. V případě BTS v lokalitě ŽST Zlín Malenovice, ŽST Vizovice bude technologie umístěna ve sdělovací místnosti v technologické budově.

V technologickém objektu BTS ŽST Otrokovice, tunel bude umístěna technologie pro opakování signálů mimodrážních operátorů. Do tunelové roury budou opakovány signály digitálního rádiového signálu MVČR MATRA v pásmu 400MHz a analogového rádiového signálu pro HZS v pásmu 160MHz. Antény budou umístěny na ocelové konstrukci na stěně nové zárubní zdi před portálem tunelu.

V rámci výstavby nových BTS rádiového signálu GSM-R budou doplněny i systémové a centrální části a osazeny nové radiovníky.

Ovládání rádiového zařízení GSM-R bude integrováno do nových IP dotykových terminálů instalovaných v rámci PS zapojovačů na nouzovém ovládacím pracovišti v ŽST Otrokovice a na dispečerském pracovišti v CDP Přerov.

Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení**PS 50-14-02 Doplnění dispečerského pracoviště CDP Přerov**

Dálková kontrola a ovládání nového rádiového zařízení GSM-R bude spočívat v integraci jejich ovládání do nových IP dotykových terminálů instalovaných v rámci PS zapojovačů na nouzovém ovládacím pracovišti v ŽST Otrokovice a na dispečerském pracovišti v CDP Přerov.

V rámci stavby bude vybudováno nové dispečerské pracoviště na CDP Přerov. Nové pracoviště vznikne v sále č. 1 a bude hlavním řídicím pracovištěm celé trati Otrokovice – Vizovice. Na CDP Přerov tedy bude vybudován nový zapojovač ovládaný pomocí dotykového terminálu v provedení AiO (All in One). V dotykovém terminálu budou integrovány všechny technologie, které je možné z terminálu ovládat (rozhlas, TRS, GSM-R,...) Terminál bude mít také integrovaného klienta DDTS a bude v něm implementována funkcionality GSM-R STOP.

V rámci doplnění dispečerského pracoviště na CDP Přerov bude dále v rámci stavby dodáno 12ks 21“ monitorů nad stávající monitorovou řadu v sále č. 1.

Dálková diagnostika železniční infrastruktury**PS 90-14-04 T.ú. Otrokovice – Vizovice, dálková diagnostika TS ŽDC**

Ve stávajícím stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou integrovány technologie EZS, LDP, ASHS, ROZ, ISC, KAM, VYT, EPZ, ELM, EE, EOVS, OSV, ČS, ZS. Bude využit stávající integrační koncentrátor v žst. Otrokovice, do žst. Zlín – Střed a žst. Lípa nad Dřevnicí bude dodán nový integrační koncentrátor.

Data z traťového úseku budou integrována na integrační server na CDP Přerov a na ED Brno – Maloměřice. V žst. Otrokovice bude pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV). Na tomto pracovišti bude v rámci PS sděl. zař. dodán dotykový terminál telefonního zapojovače, na který bude implementována aplikace DDTS ŽDC v rámci tohoto PS. Ovládání a dohled bude umožněn z CDP Přerov ze stávajícího dispečerského sálu pro T. ú. Břeclav – Přerov, kde bude vytvořeno nové dispečerské pracoviště. Pracoviště bude v rámci PS sděl. zař. osazeno dotykovým terminálem telefonního zapojovače, na který bude implementována v rámci tohoto PS aplikace DDTS ŽDC pro ovládání EOVS a OSV. Ostatní technologické systémy budou dohlíženy ze stávajícího dispečerského pracoviště DŽDC pro trať Přerov-Břeclav.

Pro potřeby SSZT bude dodáno nové mobilní klientské pracoviště.

Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení

SO 01-10-01 ŽST Otrokovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů

SO 01-10-02 ŽST Otrokovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 02-10-01 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů

SO 02-10-02 T.ú. Otrokovice – Zlín-Malenovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 03-10-01 Odb. Zlín-Malenovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů

SO 03-10-02 Odb. Zlín-Malenovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 04-10-01 T.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed, ochrana drážních sdělovacích kabelů

SO 04-10-02 T.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 05-10-01 ŽST Zlín střed, ochrana drážních sdělovacích kabelů

SO 05-10-02 ŽST Zlín střed, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 06-10-01 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, ochrana drážních sdělovacích kabelů

SO 06-10-02 T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 07-10-01 Výh. Zlín-Přiluky, ochrana drážních sdělovacích kabelů

SO 07-10-02 Výh. Zlín-Přiluky, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

SO 08-10-01 T.ú. Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí, ochrana drážních sdělovacích kabelů

Přípravná dokumentace

- SO 08-10-02 T.ú. Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**
SO 09-10-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrana drážních sdělovacích kabelů
SO 09-10-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů
SO 10-10-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí – Vizovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů
SO 10-10-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí – Vizovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů
SO 11-10-01 ŽST Vizovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů
SO 11-10-02 ŽST Vizovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů

Vzhledem k tomu, že je požadavek na zachování železničního provozu (osobní přepravy) v prvním roce výstavby, bude nutné provést i provizorní přeložky stávajícího traťového kabelu. Ten bude dotčen výstavbou nových úseků trati (druhé koleje, trakčních podpěr apod.). Stávající TK se nemusí překládat v plném profilu, přeloží se jen nejnútnejší okruhy. Přeložka bude podpovrchová a bude v souběhu s přeložkou optického kabelu ČD Telematika. Mezi zast. Zlín – Prštné a Zlín – střed bude trasa převážně závěsná.

Pro datové přenosy se využije provizorní optický kabel ČD-T případně bude toto spojení realizováno formou pronájmu v opt. kabelu jiných operátorů.

Vzhledem k situování trati Otrokovice - Zlín - Vizovice převážně v městské zástavbě a rozsahu stavebních prací dochází ke křížování stavby řadou metalických i optických zemních i nadzemních kabelových tras cizích správců (Cetin, UPC, EON, Zlín Net, České radiokomunikace, R. Jelínek...), případně jdou tyto trasy v souběhu se železniční tratí. Zejména komplikované kolizní prostory budou při výstavbě mimoúrovňových křížení, zvícekolejnění, nových objektů, 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.

Přeložky (kde nebude stačit pouhá mechanická ochrana) kabelů budou převážně realizovány "stranovou přeložkou" (případně hloubkovou) 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.

Přeložky a měření jednotlivých kabelů je nutné provést dle zvyklostí a požadavků správců. Většina správců však netoleruje provizorní překládání kabelů a preferuje jejich definitivní uložení. Toto řešení si vzhledem k rozsáhlosti stavby vyžádá dlouhé obchozí trasy a tedy i obsáhlé dotčení okolních pozemků.

Přeložky kabelů uložených ve společných kolektorech jsou odvislé od stavebních úprav těchto objektů.

Vzhledem k realizaci střídavé trakce se použijí k případným def. přeložkám metalických kabelů kabely v provedení TCEPKPFLEZE. Současně je třeba posoudit velikost naindukovaného napětí do všech souběžných tras sdělovacích rozvodů jiných operátorů a to do vzdálenosti 3km od železniční trati. V případě, že toto napětí pro zkratový nebo mimořádný stav napájení překročí povolené hodnoty, budou se muset navrhnout a provést ochranná opatření na kabelizaci. Krajním, ale častým řešením je výměna stávajících kabelů za kabel jiného typu s vhodným redukčním činitelem.

SO 90-10-01 T.ú. Otrokovice – Zlín střed, přeložka kabelu ČDT a přemístění související technologie

V rámci tohoto SO budou řešeny ochrany a přeložky kabelů ČD Telematika v úseku ŽST Otrokovice – ŽST Zlín-střed. Z těchto kabelů jsou výpichy napojeni i mimodrážní telekomunikační operátoři a komerční zákazníci. Z těchto důvodů musí být přeložky OK s co nejmenšími výpadky telekomunikačního provozu.

Kabely budou dotčeny stavebními úpravami na trati, rekonstrukcí tratě a železničních zastávek a elektrifikací v téměř celé délce. Místní terénní podmínky neumožňují, aby byla trasa

Přípravná dokumentace

přeložky vybudována v předstihu a v průběhu rekonstrukce již nebylo dotčena. Přeložka bude muset být provedena jako provizorní a před ukončením stavby budou kabely přeloženy definitivně.

Provizorní trasa bude v souběhu s provizorní trasou přeložek sdělovacích kabelů SŽDC. Tato trasa bude v převážné části zemní, v prostoru mezi zastávkou Zlín-Prštné a ŽST Zlín-Střed bude trasa zavěšena. Pro zavěšení se využijí v předstihu vybudované trakční podpěry nebo samostatné provizorní podpěry. V rámci provizorní trasy bude položen (zavěšen) pouze jeden kabel dimenze 144vl. Protože u této trasy je velké riziko dotčení v průběhu stavebních prací, budou důležité okruhy přeměšovány do pronajatých okruhů jiných telekomunikačních operátorů. Po dobu rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Zlín – střed, bude kabel ukončen v provizorním sdělovacím kontejneru.

Definitivní trasa bude v souběhu s HKT SŽDC. Bude tvořena dvěma HDPE trubkami. Do jedné HDPE trubky bude zafouknut nový optický kabel 36vl. do druhé 72vl. (tak jak to je ve výchozím stavu). Výpichy z nové trasy musí respektovat původní napojení na mimodrážní telekomunikační operátory. Pro napojení na jejich kabely, bude využito stávajících kabelových komor, nebo se vybudují nové. Protože je v současné době značný rozvoj sdělovacích sítí, musí se v dalším stupni znovu ověřit všechny sdělovací sítě v dotčeném úseku. Před a po přeložce se provedou kontrolní měření dle zvyklostí a předpisů majitele a správce.

SO 90-10-02 T.ú. Otrokovice – Vizovice, ochrana slaboproudých sítí proti indukčním vlivům trakce

Nová železnice z Otrokovic do Vizovic bude elektrifikována střídavou trakcí 25KV/ 50Hz. Tato střídavá trakce indukuje do souběžných a křížujících se metalických sdělovacích vedení napětí a proudy, které se mohou projevit jako nebezpečné nebo rušivé. V některých případech vypočtené naindukované napětí při zkratovém stavu nebo mimořádném stavu přesáhlo dovolené meze dle normy ČSN 34-2040. V těchto případech budou stávající sdělovací kabely nahrazeny svými ekvivalenty se stínícím obalem. Současně budou v nezbytné míře upraveny stávající kabelové komory a skříně dotčené výměnou kabelů.

Dispečerská řídicí technika**PS 01-05-01 Žst.Otrokovice, zařízení DŘT**

úprava stávající DŘT (úprava TS 22/0,4kV, DOÚO)

PS 01-05-02 TNS Otrokovice, TNS, doplnění zařízení DŘT a MŘS

Rekonstrukce TNS řešena v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC25kV,50Hz Nedakonice – Říkovice“

PS 01-05-03 Žst.Otrokovice, trafostanice pro EPZ, zařízení DŘT

nová DŘT (EPZ)

PS 01-05-04 Žst.Otrokovice, TS 22/0,4kV v km 155,33, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV)

PS 01-05-05 Žst.Otrokovice, TS 22/0,4kV v km 0,800, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV - tunel)

PS 02-05-01 T.ú.Otrokovice – Zlín-Malenovice, zast.Zlín-Malenovice, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV)

PS 03-05-01 Odb..Zlín-Malenovice, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV, DOÚO, RNN, ZZEE)

PS 04-05-01 T.ú.Zlín-Malenovice – Zlín střed, zast.Zlín-Prštné, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV)

PS 05-05-01 Žst.Zlín střed, spínací stanice a EPZ, zařízení DŘT

nová DŘT (technologie SpS a EPZ)

PS 05-05-02 Žst.Zlín střed, zařízení DŘT

Přípravná dokumentace

nová DŘT (TS 22/0,4kV, DOÚO, RNN, ZZEE)

PS 06-05-01 T.ú.Zlín-střed – Zlín Příluky, zast. Zlín-Dlouhá, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV)

PS 06-05-02 T.ú.Zlín-střed – Zlín Příluky, zast. Zlín-Podvesná, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV)

PS 07-05-01 Výh. Zlín-Příluky, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV, DOÚO, RNN, ZZEE)

PS 08-05-01 T.ú.Zlín-Příluky – Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV)

PS 09-05-01 Žst. Lípa nad Dřevnicí, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV, DOÚO, RNN, ZZEE)

PS 09-05-02 Žst. Lípa nad Dřevnicí, spínací stanice, zařízení DŘT METRANS

nová DŘT (technologie SpS)

PS 10-05-01 T.ú.Lípa nad Dřevnicí – Vizovice, zast. Zádveřice, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV)

PS 11-05-01 Žst. Vizovice, zařízení DŘT

nová DŘT (TS 22/0,4kV, DOÚO, RNN, ZZEE)

Železniční trať v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice bude elektrizována střídavou jednofázovou trakční soustavou s napětím 25kV, 50Hz. V ústředně ovládaných stanicích v současné době není osazena žádná dispečerská řídicí technika (výjimku tvoří koncová stanice žst. a TNS Otrokovice, kde je osazena telemechanika typu PLC Tecomat včetně místního řídicího systému). Rekonstrukce TNS byla řešena v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50Hz Nedakonice – Říkovice“.

Výše uvedený traťový úsek spadá do působnosti elektrodispečera ED Přerov, kam jsou zavedeny navazující přenosové sítě telemechanizačních zařízení, které spolu s počítačovým řídicím systémem vytváří automatizovaný systém dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení /ASDŘ PETZ/ v oblasti OŘ Olomouc. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém.

Subsystém přenosu dat je tvořen telemechanickým zařízením Tecomat TC700 firmy Teco Kolín. Přenos dat z telemechanických zařízení na řídicí počítačový systém je pomocí metalických a optických kabelů. V případě nově nasazovaných telemechanických zařízení TC700 se pro přenosy dat používají ethernetové přenosové sítě dle ČSN EN 60870-5-104.

Stávající řídicí počítačový systém pracuje na sestavě 64-bitových počítačů firmy HP, se zálohováním počítačů a dat, s použitím operačního systému RedHat LINUX podporující reálný čas, multithreading apod. Nad touto systémovou podporou pracuje aplikační programové vybavení RTIS firmy Supervisory systems, s.r.o. s úplnou implementací datového modelu a technologických řídicích struktur.

Pro zvýšení bezpečnosti a přehlednosti dispečerského řízení na ED Přerov jsou nasazeny prostředky globální vizualizace tvořené dispečerským panelem Apel, které zajišťují uvědomování o provozních stavech řízené technologie se začleněním do systému dispečerského řízení na ED Přerov.

Hlavním úkolem elektrodispečera je zajištění plynulé a bezporuchové dodávky elektrické energie pro všechny technologické subsystémy. Současně elektrodispečer operativně řídí řízenou soustavu tak, aby vlivy na dopravu z důvodu výpadku napájení byly minimální.

Navržené řešení:

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na

Přípravná dokumentace

elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

Navrhovaný řídicí systém je určen pro centrální dispečerské řízení technologických celků s možností dálkového ovládání. Systém vychází z liniového charakteru výstavby dispečerské řídicí techniky, požadavkem na úplnou Sw a Hw kompatibilitu systému se stávajícími zařízeními na sousedních úsecích a na ED Přerov, řešených v rámci jiných staveb.

Telemechanické zařízení (PLC) je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu.

Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů. Současně poskytuje prostředky pro ústřední řízení důležitých zařízení v technologické síti.

Projektová dokumentace je zpracována s ohledem na nové požadavky technického řešení dispečerské řídicí techniky včetně norem ČSN, EN a směrnic SŽDC.

V rámci stavby se navrhuje vybudovat v jednotlivých stanicích a zastávkách (energetický systém 22kV, SpS pro zajištění selektivity vypínání a ochrany TV) nové podřízené stanice DŘT na projektovaný stav technologického vybavení a to vše včetně vazeb na elektrodispečink /ED/ Přerov.

Drtivá většina silnoproudé technologie v rozvodnách (TS22kV, RNN, VS) bude vybavena multifunkčními terminály (IED – inteligentní elektronické zařízení) vývodových polí, nebo ochranami doplněnými automaty, které zajišťují automatizační a ochranné funkce včetně sběru dat. Autonomní systém zajišťuje sběr dat z jednotlivých rozveden – dle IEC 61850. Ostatní technologie (DOÚO, UNZ, ZZEE, EPZ, EZS, dveřní kontakty apod.) bude do DŘT zapojena pomocí sériové komunikace či přímo na I/O jednotky zařízení PLC.

Komunikace z výše uvedených objektů s ED Přerov – 1x datový izolovaný ETHERNET kanál, komunikační protokol dle ČSN EN 60870-5-104 a 1x servisní ETH port. Pro servisní účely údržby do každého objektu (místnosti RNN či DŘT) bude zavedena účastnická přípojka (IP telefon).

PS 90-05-01 ED Přerov, doplnění DŘT a řídicího systému.

Na straně řídicího systému na ED Přerov je řešeno vybudování a integrace ústředního dálkového řízení technologických objektů na nově modernizované a elektrifikované trati Otrokovice - Vizovice s telemechanickým zařízením PLC automatů do systému dispečerského řízení. Komunikace s technologickými objekty stavby bude probíhat po datových izolovaných ethernetových kanálech přenosových systémů se zaústěním do přepínače datových Ethernetových přenosů řídicího systému. V rámci programového vybavení řídicího systému je řešeno rozšíření, úprava a parametrizace programového vybavení řídicího systému, implementace datových a technologických struktur modelu řízení soustavy, databáze globální vizualizace (panel APEL), vytvoření uživatelského presentačního zobrazení a presentačních formulářů, zkoušky programového vybavení (verifikace signálů, měření a povelů na technologická zařízení jednotlivých technologií) včetně závěrečné zkoušky komplexního vyzkoušení a uvedení řídicího systému do provozu.

Dálková diagnostika TS ŽDC**PS 01-05-06 ŽST Otrokovice, dálková diagnostika TS ŽDC**

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Přípravná dokumentace

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v žst. Otrokovice a Otrokovice-Trávníky dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

Pro potřeby SEE dojde k ekologické likvidaci hardwarově nevyhovujících klientských pracovišť v rámci tohoto PS, tato pracoviště budou následně nahrazena novými klienty. Bude dodáno mobilní klientské pracoviště, budou doplněna stávající klientská pracoviště.

PS 03-05-02 Odb. Zlín-Malenovice, dálková diagnostika TS ŽDC

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zlín – Malenovice zastávka až zast. Zlín – Malenovice dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

PS 05-05-03 ŽST Zlín střed, dálková diagnostika TS ŽDC

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zlín – Louky až zast. Zlín – Podvesná dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

PS 07-05-02 Výh. Zlín-Přiluky, dálková diagnostika TS ŽDC

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zlín – Přiluky až zast. Želechovice nad Dřevnicí dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

PS 09-05-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, dálková diagnostika TS ŽDC

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Přípravná dokumentace

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v žst. Lípa nad Dřevnicí dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

PS 11-05-02 ŽST Vizovice, dálková diagnostika TS ŽDC

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zádveřice až žst. Vizovice dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu.

Silnoproudá technologie

Předmětem této části projektové dokumentace je výstavba silnoproudých technologických zařízení sloužících pro napájení jednotlivých zařízení umístěných ve stanicích a zastávkách.

Napájení stanic a zastávek bude zajištěno z nového distribučního rozvodu 22kV, který bude realizován pomocí kabelu 22kV vedeného ze stávající TNS Otrokovice do žst. Vizovice. V jednotlivých stanicích a zastávkách budou vybudovány trafostanice 22/0,4kV vč. rozvodu nn napájené z distribučního rozvodu 22kV.

Z trafostanic 22/0,4kV bude rovněž zajištěno napájení EOV a zabezpečovacího zařízení. Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z trakčního vedení 25kV AC prostřednictvím trafostanic 25/0,4kV.

V žst. Otrokovice a žst. Zlín střed bude vybudováno elektrické předtápěcí zařízení pro možnost napájení odstavených osobních vozů.

V žst. Zlín střed bude dále vybudována spínací stanice zajišťující v případě potřeby příčné propojení obou stop trakčního vedení a napájení trakčního vedení směr Vizovice.

Spínací stanice bude vybudována i v žst. Lípa nad Dřevnicí pro potřeby napájení trakčního vedení nad kolejištěm METRANS.

Veškeré technologické zařízení bude vybaveno prvky pro možnost dálkového řízení a dohledu s příslušného dispečerského pracoviště.

Pro možnost dálkového řízení a dohledu bude vybudován systém dálkové řídicí techniky (DŘT) a dálkové diagnostiky TS ŽDC.

Čerpací stanice PHM a odsávání WC**PS 01-23-01 ŽST Otrokovice, čerpací stanice****část A**

Stávající čerpací stanice bude v části výdejního a stáčecího přístřešku kompletně demontována v části technologické i stavební: sestává ze zastřešené, ekologicky zabezpečené manipulační plochy určené pro stáčení nafty nejčastěji z čtyřnápravové kolejové cisterny řady Zacns 67, ocelového přístřešku nad čerpacím stanicí, havarijní podzemní žel. bet. jímky o objemu cca 6 m³. Tankovací stanice je dále vybavena záchytným systémem proti pádu osob při práci na kolejové cisterně a kamerovým systémem. Manipulační plocha je dále osazena dvěma výdejními stojany.

Nafta je skladována ve dvou nadzemních dvouplášťových nádržích, které jsou umístěny v samostatném zděném objektu – objem nádrží 2x 48 m³. Objekt dále zahrnuje strojovnu vybavenou

Přípravná dokumentace

rozvody a čerpadly. Tato budova a v ní umístěná technologie - nádrže a objekt čerpadlovny, bude zachována.

Přesunutá čerpací stanice, která bude nově zbudována bude vystrojena 2-mi plnicími stojany o výkonu - průtoku 130 a 80 litrů/ min. a jedním stáčecím místem z cisternových železničních vozů. Čerpací místo bude nově propojeno se skladovacími nádržemi ve stejném rozsahu jako doposud: jedním nadzemním dvouplášťovým potrubím pro stáčení a dvakrát nadzemním dvouplášťovým vedením pro výdejní stojany.

V rámci nově zbudovaného výdejního a stáčecího místa je uvažován prostor na manipulační ploše pro umístění skladovací nádrže Adblue o objemu 3 m³, která bude dodána již v současnosti do stávajícího řešení. Jedná se o balenou jednotku obsahující v sobě kompletní dvouplášťovou nádrž, výdejní zařízení i stáčecí potrubí umístěnou na rovnou betonovou desku.

část B

Sklad PHM bude vybaven novým řídicím a informačním systémem Unidataz zajišťujícím evidenci stočených a vydaných PHM pro jednotlivé železniční vozy a jejich obsluhu pomocí bezobslužného terminálu evidenčně napojeného na řídicí systém EVITA. Na tento systém bude napojena evidence třech manipulovaných produktů: nafta motorová, LTO a AdBlue.

Z hlediska zabezpečení skladu bude zajištěno sledování prostoru čerpací stanice kamerovým systémem s přenosem do místa vedoucího provozu provozního pracoviště.

PS 01-23-02 ŽST Otrokovice, odsávání vakuových WC

Přesun čerpací stanice si vyžádá úpravu jednoho místa na odsávání vakuových WC v železničních vozech, s napojením na stávající kanalizaci v blízkosti kusé koleje. Odsávací místo bude vybaveno temperovanou odsávací skříní umožňující odsátí splaškové nádržky vozu a nazbrojení vozu užitkovou vodou.

Nad celým prostorem stáčecího místa a čerpací stanice bude provedeno zastřešení ocelovým přístřeškem, krytina přístřešku bude z trapézového plechu. Odvod dešťových vod bude napojen do stávající kanalizace, řešenou samostatným stavebním objektem. Založení přístřešku bude na základ. patkách. Půdorys zastřešení je 7,2 x 19,8m, výška 7m.

Pro potřeby zbudování ocelové záchytné vany bude provedena stavební příprava a to vybudováním betonové vany pod kolejemi v místě stáčení a výdeje PHM. Součástí stavebního objektu je demolice stávajícího zastřešení a základových konstrukcí a zpevněných ploch. Výdejní a stáčecí místo bude dále vybaveno žel. betonovou nepropustnou podzemní havarijní jímkou o objemu 5m³.

Manipulační plocha výdeje a stáčení PHM bude zabezpečena proti úkapům ropných látek kolejovou ocelovou záchytnou vanou (jímkou) v délce cca 12m rozšířenou směrem k technologickému zařízení (výdejní stojany a stáčecí hrdlo). Vana bude vybavena pochůznými ocelovými zinkovanými rošty, bude opatřena povrchovou úpravou odolávající manipulovaným médiím. Tato záchytná vana bude gravitačně svedena do podzemní betonové havarijní jímky řešené v SO 01-15-04.1.

Projekt elektro řeší přípojku elektrické energie pro výdejní stojany, napájení terminálu řídicího systému skaldu, osvětlení přístřešku, napájení slaboproudé techniky měření a regulace – indikace těsnosti dvouplášťových potrubních rozvodů, naplnění podzemní havarijní jímky.

Zemnicí soustava bude řešena s ohledem na zabezpečení nově budované technologie proti poškození bludnými proudy z trakčního vedení.

B.2.8 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární

Přípravná dokumentace

bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29.6.2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, ve znění pozdějších předpisů a předpisu SŽDC Ob14 pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Pro pozemní stavební objekty budov bude v dalším stupni dokumentace zpracováno samostatné Požárně bezpečnostní řešení.

Požárně bezpečnostní řešení je podrobně řešeno v samostatné části projektu B.4.1 Požární ochrana stavby.

B.2.9 ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI

a) kritéria tepelně technického hodnocení

Nové pozemní objekty jsou navrženy v souladu s předpisy a normami pro úsporu energií a ochrany tepla. Splňuje požadavek normy ČSN 73 0540 a požadavky §7a zákona č. 318/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 406/2000 Sb. o hospodaření s energiemi. Dokumentace je dále zpracována v souladu s vyhláškou 78/2013 Sb. Skladby obvodových konstrukcí budou splňovat požadavky normy ČSN 73 0540-2 na doporučený součinitel prostupu tepla Un.dop.

b) energetická náročnost nových budov

U novostavby VB Zlín střed je předpokládána energetická náročnost kategorie B (bude řešeno v dalším stupni PD). Vzhledem k velikosti zastavěné plochy objektu (nad 1500m²) a jeho funkčnímu využití bude nutno splnit požadavek "budova s téměř nulovou spotřebou energie".

c) posouzení alternativních zdrojů energií

Zdrojem vytápění v novostavbě VB Zlín střed je plynová kotelna, s využitím alternativních zdrojů není uvažováno. V dalším stupni PD je možno doplnit sleneční kolektory na plochou střechu.

B.2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba řeší nové veřejné, pracovní a technologické prostory s nutností zajištění vytápění či klimatizace.

Nové osvětlení v železničních stanicích bude navrženo na základě modelu izoluxních křivek dle platné legislativy.

V rámci stavby jsou na základě průzkumů navržena opatření pro snížení vibrací a hluku od železniční dopravy.

B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Radonový průzkum byl proveden u novostaveb pozemních objektů výpravních budov v žst. Otrokovice, v žst. Zlín-střed a žst. Vizovice a dále u technologické budovy v žst. Vizovice byl proveden radonový průzkum v rozsahu dle paragrafu 94, vyhlášky č. 307/2002 Sb.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Součástí stavby je i připojení železniční infrastruktury k napájecím bodům vřeužitečné energetické sítě.

Přípravná dokumentace

V železničních stanicích a zastávkách budou zřízeny, obnoveny, případně posíleny přípojky elektrické energie pro napájení drážní infrastruktury a veškeré přípojky vody a kanalizace pro připojení nových výpravních budov a ostatních nových i rekonstruovaných pozemních objektů.

V rámci stavby budou ve všech kolizních místech přeloženy případně ochráněny stávající inženýrské sítě a zařízení.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Stavba revitalizace si vyžádá dočasné přerušení železniční dopravy v předem stanovených termínech s tím, že železniční doprava bude nahrazena autobusovou dopravou - viz stavební postupy výstavby.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Zeleň bude kácena příp. ořezána jen v nejnutnější míře.

Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je uveden v části B.1.1.7 Dendrologický průzkum. Kácení dřevin bude provedeno na základě žádosti podle zákona č.114/1992 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jako kompenzace za vykácenou zeď budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody. Kácení je vhodné provádět mimo hnízdní období ptactva a mimo vegetační období.

Podrobný rozsah dřevin navržených ke kácení vychází z dendrologického průzkumu a je uveden v tabulkové části v příloze **SO 90-00-01 Náhradní výsadby a vegetační úpravy**.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Vliv stavby na ŽP je řešen a komentován v samostatné části dokumentace B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí.

Podle Biogeografického členění ČR (Culek, 1996) leží trať z převážné části ve Zlínském bioregionu. V okolí města Otrokovice záměr zasahuje i do Hranického bioregionu.

Lokality soustavy NATURA 2000 (EVL nebo PO) se přímo v zájmovém území ani v blízkosti stavby nenacházejí. Dle stanoviska orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru na lokality NATURA 2000, Krajský úřad Zlínského kraje, č.j.KUZL 72055/2015 ze dne 26.11.2015, lze vyloučit významný negativní vliv stavby.

Regionální trať vede v úseku žst. Želechovice – žst. Vizovice podél hranice Přírodního parku Vizovické vrchy, stavba však neznamená přímý zásah do přírodních hodnot tohoto území.

Na území stavby ani v její blízkosti se nevyskytuje žádné zvláště chráněné území (ZCHÚ) dle § 14 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Nejbližšími MZCHÚ jsou PP Pod lázněmi a PP Sirnaté lázně, které se nacházejí cca 0,7 km J od stavby.

Registrované významné krajinné prvky (VKP) dle § 6 zák. se na území stavby nevyskytují. Nejbližší se nachází VKP Zlín – nábreží, tj. levobřežní i pravobřežní stromořadí u řeky Dřevnice v trase od Čepkovského mostu proti proudu až k poslednímu jezu na Bartošově čtvrti. Do tohoto VKP nebude zasahováno.

Na území stavby budou dotčenými VKP ze zákona vodní toky křížící trať. Stavba zahrnuje rekonstrukci, případně výměnu několika mostních objektů přes tyto vodní toky. Při dodržení opatření, navržených v rámci EIA a Migrační studie, nepředpokládáme jejich negativní ovlivnění. Posuzovaný záměr ve dvou úsecích prochází v ochranném pásmu lesa.

Přípravná dokumentace

Památné stromy a stromořadí vyhláší orgán ochrany přírody dle § 46 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Památné stromy nebo aleje se na území stavby ani v její blízkosti nenacházejí.

Soustava územního systému ekologické stability (ÚSES) je v zájmovém území tvořena nadregionální, regionální i místní (lokální) sítě biokoridorů (BK) a biocenter (BC). Mezi Zlínem a Otrokovici kříží trať v místech bezejmenného toku v km cca 6,1 NRBK K 152 (Hluboček - Kostelecké polesí). V km 2,2 v k. ú. Kvítkovice u Otrokovice přechází přes trať RBK 1582 (Hrabůvka – Na Horách). RBK 1592 Lužkovice – Vršek se nachází severně od trati a je propojen s RBK 1593 Zlínský les – Lužkovice přes RBC 110 Lužkovice a LBC Výpusta na rozhraní k.ú. Příluky u Zlína a Želechovice n Dřevnicí. Trať kříží v cca km 15,0 a migrační prostupnost důležitou pro tyto RBK zajišťuje stávající propustek. Předmětná trať tvoří v délce cca 600 m jižní hranici RBC 110 Lužkovice, na hranici tohoto RBC zajišťují migrační prostupnost dva propustky. U LBC místy dochází k jejich křížení s rekonstruovanou tratí nebo se nacházejí v její blízkosti. Jedním z hlavních účelů biokoridorů je zajištění migrační prostupnosti území pro živočichy. Vliv stavby na migrační prostupnost v dané lokalitě byl vyhodnocen v samostatné studii, která je součástí dokumentace EIA. Práce budou prováděny tak, aby nedošlo ke znehodnocení lesních ani břehových porostů.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ) se záměr stavby nedotýká.

Posuzovaný úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q100 vodních toků Dřevnice a Lutoninky. Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod není předpoklad jejich ohrožení, podrobně je ochrana vod zpracována v částech dokumentace B.5.3 Návrh povodňového plánu a B.5.4 Návrh havarijního plánu.

Realizace stavby si vyžádá trvalý i dočasný zábor zemědělské půdy (dále ZPF). Hodnocení záborů bude zpracováno podle zákona č.334/1992 Sb. o ochraně ZPF ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. Specifikace trvalých a dočasných záborů pozemků bude podrobně řešena v části projektu B. 3.6 Zemědělská příloha.

Ve vymezených územích zasahuje řešená stavba do ochranného pásma lesa (OP), tj. do vzdálenosti 50 m od hranice lesního pozemku. Veškeré stavební činnosti v ochranném pásmu lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt. Stavební práce, tj. režim dotčení ochranného pásma lesa bude stanoven rozhodnutím příslušného správního orgánu dle zák. č.289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů. Specifikace trvalých a dočasných záborů lesních pozemků (PUPFL) bude podrobně řešena v části projektu B. 3.7 Lesní příloha.

Z hlediska ochrany přírody bude kladen důraz především na minimalizaci kácení zeleně a náhradní výsadby, potlačování invazních druhů rostlin (např. křídlatky), zachování a případné posílení migrační prostupnosti krajiny a řadu preventivních opatření snižujících riziko ohrožení přírody, a to zejména v období výstavby. Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je uveden v části B.1.1.7 Dendrologický průzkum. Kácení dřevin bude provedeno na základě žádosti podle zákona č.114/1992 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody. Kácení je vhodné provádět mimo hnízdní období ptactva a mimo vegetační období.

V rámci Přírodovědného průzkumu byly zjištěny zvláště chráněné druhy živočichů, pro které budou navržena kompenzační opatření dle doporučení vycházejících z biologického průzkumu a dle podmínek krajského úřadu.

Hluk z drážního provozu patří k významným vlivům na obyvatelstvo. Dle hlukové studie budou realizována protihluková opatření především formou protihlukových stěn. V části trasy u nejvíce exponovaných objektů v těsné blízkosti dráhy jsou navržena antivibrační opatření.

Přípravná dokumentace

Problematicku hluku řeší podrobně samostatná příloha Hluková studie, kde je zhodnocena stávající situace a situace po provedení stavby.

Období výstavby může představovat ovlivnění kvality ovzduší. Proto budou navržena opatření pro eliminaci zdrojů znečištění v období výstavby. Za dočasný plošný zdroj lze považovat vlastní prostor staveniště, který může být krátkodobým zdrojem rozptýlených prachových částic. Odpady vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou.

Na celou zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba svým charakterem nemá nároky na ochranu obyvatelstva.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Plochy zařízení staveniště

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění stavby bude předmětem konkurzního řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice.“ na plochách navržených v této PD. Umístění vedení stavby se předpokládá ve služebních prostorách v železničních stanicích Otrokovice a Zlín střed.

Umístění a rozmístění areálů zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Technické i sociální vybavení areálu zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Společné objekty a sdružené zařízení staveniště

S vybudování společného objektu pro účely zařízení staveniště se uvažuje z hlediska administrativního v rekonstruované budově, kterou SŽDC pro tuto stavbu vykoupila v Otrokovicích.

Voda, kanalizace, energie, telefon

Zajištění elektrické energie a záměsové, ošetřovací i pitné vody je na stavbě problematické. Proto se počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se je možné pomocí elektrocentrály. Betonová směs bude na stavbu dovážena. Nejlepší telefonické spojení je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

Dopravní trasy

Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, materiál pro montáž trakčního vedení a kabelového vedení, vnější prvky sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, veškeré prefabrikáty pro mosty, propustky, nástupiště apod. bude přepravována na stavbu přímo po železnici.

Pro realizaci stavby se počítá s hlavním příjezdem na staveniště po silnici I/49, která je těsně přilehlou silniční tepnou k elektrizované trati Otrokovice – Zlín - Vizovice. Tato silnice je napojena na silnici I/55, která má návaznost na celostátní silniční síť. Používány dále budou silniční, místní a účelové komunikace v obcích a ve městech v prostoru stavby.

Po silničních komunikacích budou přepravovány zejména sypké materiály a odpadní materiály, jejichž přehled je na tabulkových přílohách této technické zprávy. Návoz a odvoz materiálu silničními vozidly by měl být organizován tak, aby byla od staveništního ruchu co nejvíce

Přípravná dokumentace

ochráněna zástavba města Zlína. Takže návozy a odvozy z úseku Otrokovice – Zlín střed by měly být orientovány na silnici I/55 a návozy a odvozy z úseku Zlín střed – Vizovice na směr Slavičín.

Nový štěrk také bude navážen po železnici, jako i další materiály.

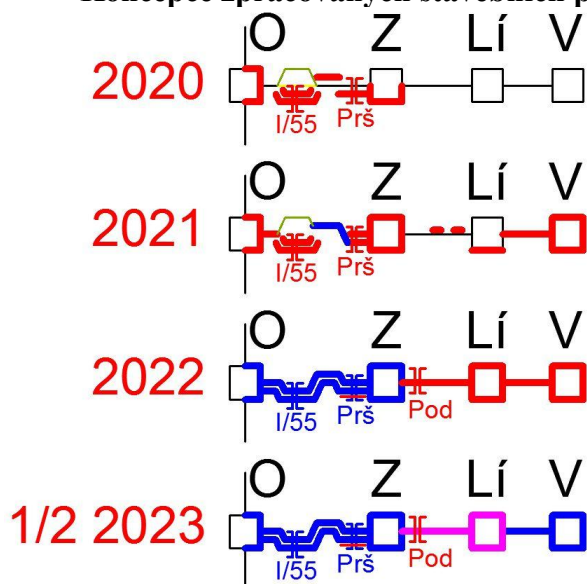
Na stavbě bude u některých mostů pokládka nových kabelů realizována pomocí nových kabelových lávek vně jejich nosné konstrukce. Při instalaci základů (konzolových podpěr) těchto kabelových lávek bude pravděpodobně nutné krátkodobé (několikahodinové), omezení jednoho jízdního pruhu pro ustavení potřebné mechanizace. Pro vlastní montáž konstrukce lávky bude rovněž omezen jeden jízdní pruh na ustavení jeřábu a při vlastní montážní práci zhotovitel na konkrétní práce v rozsahu několika minut pomocí svých pracovníků na obou stranách projížděné automobily zastaví a pozdrží. Pro tyto práce bude nejvhodnější použít nedělní ranní hodiny. Součástí dopravních opatření bude i zajištění bezpečného převedení pěších pod mostem.

Konkrétní technologii realizace těchto kabelových lávek určí zhotovitel stavby na základě svých možností mechanizace i lidských zdrojů. Vzhledem k tomu, že železniční provoz na mostech bude vyloučen a přístup k pracovnímu místu bude i shora, bude mít zhotovitel možnost realizovat kabelovou lávku bez omezení silničního provozu pod mostem, pouze s použitím ochranné sítě proti pádu drobných součástí a nářadí do mostního otvoru.

Při potřebě uzávěr komunikace pod mosty po polovinách se použije dopravní značení principiálně dle obecného vzoru uvedeného níže. Tento obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje pro konkrétní práce u mostů. Toto dopravní značení projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace:

Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami.

Koncepce zpracovaných stavebních postupů

Základní principy etapizace a stavebních postupů – viz schéma uvedené výše – červené jsou aktuálně realizované části, modré jsou části hotové, fialovou barvou – úsek trati realizovaný dříve, než Podvesná a zelenou barvou jsou objekty provizorní:

- Stavba bude realizována ve třech a půl stavebních sezónách, s tím, že v prvním roce 2020 se dotkne železničního provozu pouze v omezené míře (např. zrušení zastávek v úseku Otrokovice – Zlín, zprovoznění železniční objíždky u tunelu v Kvítkovicích, překopy kanalizace v Otrokovících, beranění

Přípravná dokumentace

pažení u mostních objektů v úseku Otrokovice – Zlín, odtahy trakce na severním zhlaví při výstavbě mostu přes Dřevnici, podkopání kolejí kanalizací, nebo kabelovody, pomalé jízdy okolo pracovních míst apod.).

- Hlavní výlukové činnosti a realizace traťových úseků Otrokovice – Zlín a Zlín – Lípa jsou časově odděleny do dvou období z důvodu vázání stavebních kapacit, zahlcení uličního profilu zástavby města Zlína převážnými materiály, technikou a s tím spojenou zátěží komunikací, ovzduší i hlukem. Zároveň k realizaci tří rozhodujících mostních staveb (Kvítkovická křižovatka, Prštenská příčka a Podvesná) je nutno konstatovat, že Prštenská příčka na východním okraji zástavby města Zlína a Podvesná na jejím okraji západním by při současné realizaci s největší pravděpodobností způsobily dopravní kolaps spolu s kumulovanými negativními dopady na životní prostředí z důvodu stavební činnosti a stavebního ruchu. Proto se tyto dvě mostní stavby se realizují samostatně. Prštenská příčka spolu s tunelem v Kvítkovické křižovatce v letech 2020 až 2021 a návazně na skončení realizace Prštenské příčky se začne realizovat nadjezd na Podvesné v rozsahu 12 měsíců v letech 2022 až 2023. Současně se zahájením stavby nadjezdu Podvesná bude rovněž zahájena 4měsíční výluka traťového úseku Zlín střed (mimo) – Lípa nad Dřevnicí (včetně).
- Traťový úsek Lípa – Vizovice se realizuje ve druhé a třetí stavební sezóně 2021 až 2022, společně s úsekem Otrokovice – Zlín. Staveniště obou traťových úseků jsou od sebe oddělena, takže se jejich stavební ruch nebude kumulovat a tento úsek nemá významná omezení z hlediska železniční nákladní dopravy. Rovněž stavební kapacity, vázané ve druhé stavební sezóně na tomto úseku mohou být soustředěny na mnohem obtížnější úsek trati Zlín – Lípa v následující třetí sezóně, kdy je rozhodující výluka trati omezena 4 měsíci výluky vlečky Metrans.
- Principem stavebních postupů u všech traťových úseků je, že během stavební sezóny, která vždy předchází vlastní výluce tohoto traťového úseku, se realizují SO a PS, nebo jejich části, které je možno realizovat ještě za provozu tohoto traťového úseku. Zejména se jedná o rozšiřující se nebo vybočující úseky zemních těles, které mohou být ještě před výlukou propojeny se stávajícím tělesem, zhutněny a konsolidovány. V roce předchozím výlukám se budou realizovat stavební úpravy, přístavby a novostavby výpravních a provozních pozemních objektů, některé úseky odvodnění, zemní tělesa nových souvisejících silničních staveb, některé úseky základů trakčních podpěr, přeložky a pokládky inženýrských sítí a kabelovodů, výhybny, práce na vlečkách, v žst. Zlín střed se v první stavební sezóně ještě za provozu osobní dopravy realizuje celá podstatná část železničního tělesa, kolejiště i nástupišť, která se nachází mimo stávající železniční těleso.
- Předkládaný princip etapizace splňuje rovněž požadavky vlečky tepláren ve Zlíně na umožnění pravidelného zásobování uhlím po 20 dní výluky + 10 dní zprovoznění.

Členění stavebních prací

Stavba „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ je věcně i časově koordinována s následujícími stavbami SŽDC. V předstihu před stavbou „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ se uvažuje realizace následujících souvisejících staveb:

- „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“.

Stavební práce spojené se stavbou „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ budou probíhat v kalendářních letech 2020 až 2023.

Z hlediska stavebních postupů je postup prací pro zjednodušení zpracován samostatně ve čtyřech souborech stavebních postupů:

- Stavební práce v obvodu ŽST Otrokovice,
- stavební práce v traťovém úseku Otrokovice (mimo) – Zlín střed (včetně),
- stavební práce v traťovém úseku Zlín střed (mimo) – Lípa nad Dřevnicí (včetně),
- stavební práce v traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí (mimo) – Vizovice (včetně).

Všechny čtyři soubory stavebních prací jsou vzájemně koordinovány a jako celek umožní realizovat stavbu v požadovaném rozsahu a termínech.

Práce v obvodu ŽST Otrokovice jsou rozděleny do následujících stavebních postupů:

- SP100 – ŽST Otrokovice (přípravné práce),
- SP101 – ŽST Otrokovice (práce za provozu),
- SP102 – ŽST Otrokovice (práce na liché skupině),

Přípravná dokumentace

- SP103 – ŽST Otrokovice (přerovské zhlaví – kolej č. 1),
- SP104 – ŽST Otrokovice (přerovské zhlaví – kolej č. 2),
- SP105 – ŽST Otrokovice (práce na ostrovním nástupišti),
- SP106 – ŽST Otrokovice (úpravy v koleji č. 2),
- SP107 – ŽST Otrokovice (úpravy zlínského zhlaví),
- SP108 – ŽST Otrokovice (propojení na dvoukolejku).

Práce v úseku Otrokovice (mimo) – Zlín střed (včetně) jsou rozděleny do následujících stavebních postupů:

- SP200 – úsek Otrokovice – Zlín střed (přípravné práce),
- SP201 – úsek Otrokovice – Zlín střed (práce za provozu),
- SP202 – úsek Otrokovice – Zlín střed (první 20denní výluka),
- SP203 – úsek Otrokovice – Zlín střed (první 10denní provoz),
- SP204 – úsek Otrokovice – Zlín střed (druhá 20denní výluka),
- SP205 – úsek Otrokovice – Zlín střed (druhý 10denní provoz),
- SP206 – úsek Otrokovice – Zlín střed (třetí 20denní výluka),
- SP207 – úsek Otrokovice – Zlín střed (třetí 10denní provoz),
- SP208 – úsek Otrokovice – Zlín střed (čtvrtá 20denní výluka),
- SP209 – úsek Otrokovice – Zlín střed (dokončovací práce),
- SP210 – úsek Otrokovice – Zlín střed (zkoušení zabzař).

Práce v úseku Zlín střed (mimo) – Lípa nad Dřevnicí (včetně) jsou rozděleny do následujících stavebních postupů:

- SP300 – úsek Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí (přípravné práce),
- SP301 – úsek Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí (práce za provozu),
- SP302 – úsek Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí (nepřetržitá výluka),
- SP303 – úsek Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí (dokončovací práce).

Práce v úseku Lípa nad Dřevnicí (mimo) – Vizovice (včetně) jsou rozděleny do následujících stavebních postupů:

- SP400 – úsek Lípa nad Dřevnicí – Vizovice (přípravné práce),
- SP401 – úsek Lípa nad Dřevnicí – Vizovice (práce za provozu),
- SP402 – úsek Lípa nad Dřevnicí – Vizovice (nepřetržitá výluka),
- SP403 – úsek Lípa nad Dřevnicí – Vizovice (dokončovací práce).

Detailní popis POV a postupů výstavby je uveden v samostatné části B. 5 Zásady organizace výstavby.

B.9 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

Je přiloženo jako samostatná příloha č. 2 na konci této zprávy.

listopad 2017

Ing. Kamil Chmela

Přílohy:

1. Seznam značek a zkratk
2. Členění stavby na PS a SO