



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy



Projekt „Modernizace trati Brno - Přerov, 5.stavba Kojetín - Přerov“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
		AKTUALIZACE BŘEZEN 2020	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
IDS: kjee9md
e-mail: moravia@moravia.cz
<http://www.moravia.cz>



SAGASTA s.r.o.
Novodvorská 1010/14
142 00, Praha 4 - Lhotka
www.sagasta.cz
info@sagasta.cz

OBJEDNATEL	Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc	
ZHOTOVITEL	"Společnost MCO+SAGASTA pro úsek Kojetín - Přerov", Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. (vedoucí člen) a SAGASTA s.r.o.	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR JEMELKA 	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
DLE PŘÍLOH	DLE PŘÍLOH	DLE PŘÍLOH
KRAJ: OLOMOUCKÝ, ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: DLE PŘÍLOH	OBEC: DLE PŘÍLOH
Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov ZÁMĚR PROJEKTU		ZAK. ČÍSLO MCO 17 - 078 - 231 - PD
		ÚČEL ZÁMĚR PROJEKTU
		DATUM LISTOPAD 2019
		FORMÁT -
		MĚŘÍTKO -
1. část - Souhrnná zpráva		ČÁST 1. POŘ.Č.

Název investora: Správa železnic, státní organizace
adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Nové Město
IČ: CZ70994234
DIČ: 70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce:

Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov

1) Identifikační údaje projektu :

číslo projektu: 500 352 0040
název projektu: Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov
místo realizace (kraj): Olomoucký, Zlínský

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		Smíšená 2011-2028
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava - (SFDI , OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>	9 629 987,-	11 616 071,-
Ostatní veřejné zdroje (<i>např. rozpočty kraje, obce ...</i>)	0	0
Soukromé zdroje	-	-
Celkem	9 629 987,-	11 616 071,-

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku :		-CÚ smíšená
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava - (SFDI, kap., OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>		
Ostatní veřejné zdroje (<i>uvést zdroj</i>)		
Soukromé zdroje		
Celkem		

2) Návaznost na schválené koncepece a programy :

Železniční spojení Brno – Přerov je uvedeno v „Rozhodnutí č.884/2004/EC, příloha III“ Evropské unie a patří k přednostním projektům v rámci železniční osy č. 23 „Gdaňsk – Varšava – Brno/Bratislava – Vídeň“. Zároveň se jedná o součást sítě TEN-T (osobní doprava – hlavní síť, nákladní doprava – globální síť).

Záměr projektu stavby *Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov* navazuje na zpracování studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno - Přerov“. Centrální komisí Ministerstva dopravy 1.9.2015 byla studie proveditelnosti schválena ve variantě M2. Varianta M2 předpokládá modernizaci tratě s přeložkami a zdvoukolejněním při zvýšení traťové rychlosti na hodnotu 200 km/hod. Zpracovatel studie proveditelnosti SUDOP BRNO, spol. s r.o. 06/2015.

V projektové přípravě následovalo zadání Simulace reálného provozu v rámci stavby „Modernizace trati Brno – Přerov“, kterou zpracoval SUDOP PRAHA, a.s. 11/2016.

Stavba *Modernizace trati Brno – Přerov* byla následně rozdělena do dílčích staveb, pro které budou zpracovány samostatné projektové dokumentace. Jedná se o stavby:

Modernizace trati Brno - Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice

realizace stavby se předpokládá 04/2027 – 08/2031

Modernizace trati Brno - Přerov, 2. stavba Blažovice - Vyškov

probíhá zpracování ZP+DÚR, realizace stavby se předpokládá 03/2025 – 08/2031

Modernizace trati Brno - Přerov, 3. stavba Vyškov - Nezamyslice

probíhá zpracování ZP+DÚR, realizace stavby se předpokládá 03/2025 – 08/2031

Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín

probíhá zpracování ZP a aktualizace DÚR v rámci probíhajícího územního řízení,
realizace stavby se předpokládá 10/2024 – 08/2027

Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov

probíhá zpracování ZP+DÚR, realizace stavby se předpokládá 8/2024 – 10/2027

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

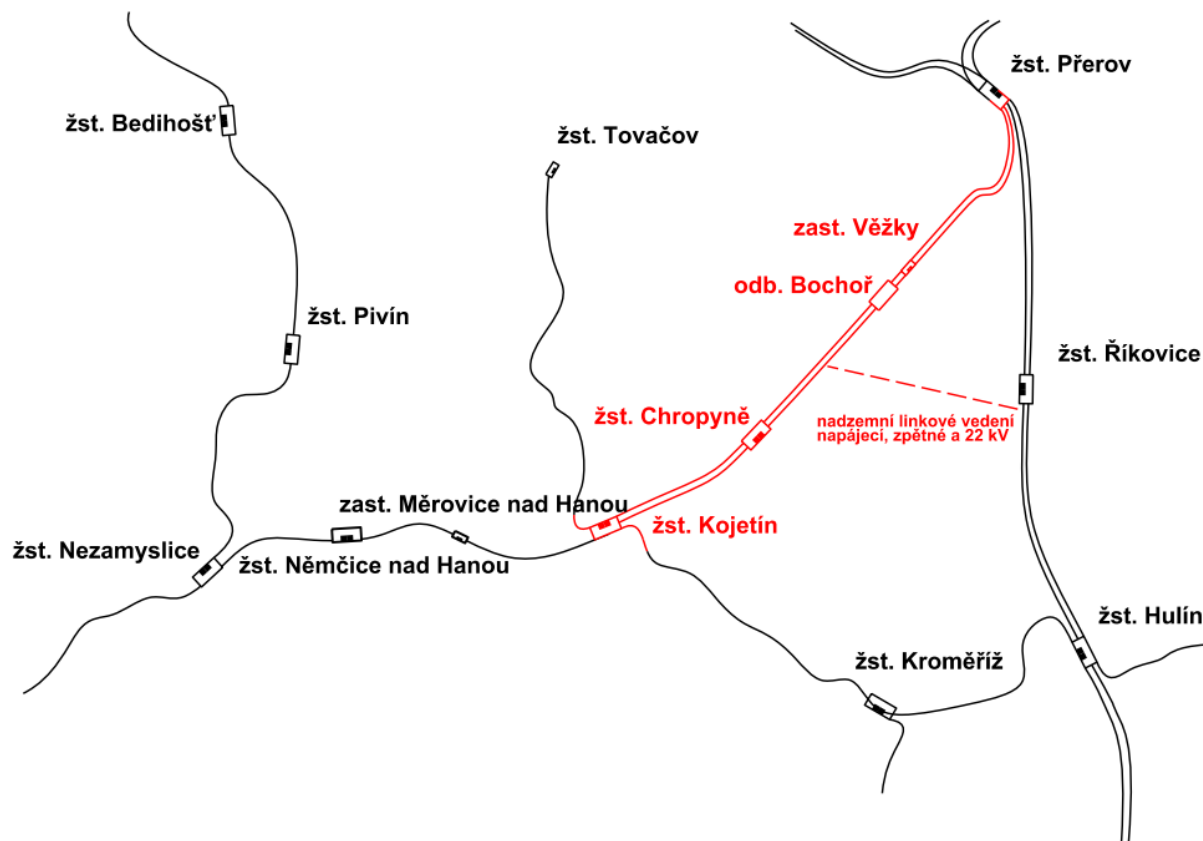


Schéma stavby v železniční síti ČR

Popis stávající stavu

Trať Kojetín – Chropyně – Věžky – Přerov je částí celostátní dráhy Brno – Přerov, která je v tomto úseku jednokolejná s rozchodem kolejí 1435 mm, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV, traťová třída zatížení je v stávajícím stavu D4 (22,5 t na nápravu; 8 t na běžný metr vozu).

Stávající nejvyšší traťová rychlost činí v úseku Kojetín – Přerov 100 km/h, rychlosti jsou dále snižovány místními omezeními. Zábrzdňá vzdálenost je pro celý úsek Přerov – Nezamyslice stejná, 700 metrů. Co se týče délky vlaků, největší délka vlaků dálkové osobní dopravy je 215 metrů, regionální/zastávkové osobní dopravy 180 metrů a délka vlaků nákladní dopravy je stanovena na 506 metrů.

Organizování a provozování drážní dopravy na trati podléhá předpisu SŽDC D1, odpovědnou organizací za řízení provozu je PO Přerov a je zde zaveden obousměrný provoz.

Ve výchozím stavu se v rámci modernizovaného úseku tratě Kojetín - Přerov nachází celkem tři mezistaniční úseky a to Kojetín – Chropyně, Chropyně – Věžky a Věžky - Přerov. Z pohledu dopravy se v rámci modernizovaného úseku tratě Kojetín – Přerov nachází celkem tři železniční stanice – žst. Kojetín, žst. Chropyně a žst. Věžky.

Dále jsou nevyhnutelně součástí modernizované oblasti i krátké přiléhající úseky tratí připojených do žst. Kojetín. Jedná se o trať Valašské Meziříčí – Kojetín, v traťovém úseku Kojetín – Kroměříž a trať Kojetín – Tovačov, v traťovém úseku Kojetín – Lobodice.

Železniční svršek, spodek a nástupiště

Železniční svršek převážně z let 1969 – 1979 je tvořen kolejnicemi tvaru T nebo S49 na betonových pražcích SB3 nebo SB5, upevnění s rozponovými svěrkami. Místy byly již kolejnice měněny za užitě. Upevňovací na rozponových podkladnicích mají sníženou drážnost, betonové pražce vykazují zvýšený počet trhlin. Výhybky jsou tvaru S49 na dřevěných pražcích. Je zřízena bezстыková kolej.

V místech přejezdů je žel. svršek na pražcích dřevěných. V řešeném úseku je 14 železničních přejezdů, v řešených úsecích tratí připojených do žst. Kojetín jsou 3 železniční přejezdy. Železniční přejezdy jsou z betonovým nebo asfaltovým povrchem. V posledních letech byl povrch u nejvýznamnějších z nich nahrazen rozebíratelnou pryžovou přejezdovou konstrukcí typu STRAIL.

Železniční spodek je v některých úsecích zdrojem poruch GPK z důvodu nefunkčního odvodnění, vyskytují se blátivá místa.

Nástupiště jsou tvořena tvárnicemi TISCHER, plocha nástupišť je sypaná, nezpevněná výšky 200 mm nad TK. V žst. Kojetín proběhla obnova nástupišť.

Mostní objekty, propustky, zdi

V úseku se nachází mostní objekty různého stáří, konstrukcí a v různém stavebním stavu. Rok výstavby mostů a propustků se pohybuje mezi 1887 – 1940. Nosnou konstrukci mostů tvoří ocelové konstrukce, klenby cihelné a z prostého betonu, zabetonované nosníky, zabetonované kolejnice. Nosná konstrukce propustků je tvořena zabetonovanými kolejnicemi, kamenným zdivem a železobetonovými troubami.

Pozemní objekty

Jako výpravní budovy jsou využívány původní objekty vybudované v roce 1887. V těchto objektech je umístěna i část technologie. Objekty jsou udržovány pro zajištění provozuschopnosti.

Stávající výpravní budovy v žst. Kojetín, Chropyně a Věžky jsou morálně a fyzicky zastaralé. Hodnota fyzického opotřebení výpravní budovy v žst. Kojetín je „špatný stav“ dle škály fyzického opotřebení. Hodnota fyzického opotřebení výpravní budovy v žst. Chropyně je „velmi špatný stav“ dle škály fyzického opotřebení. Hodnota fyzického opotřebení výpravní budovy v žst. Věžky je „špatný stav“ dle škály fyzického opotřebení.

Základní informace o budově dle PRON:

	<i>Frekvence cestujících (skupina)</i>	<i>Kategorie (Sm122)</i>	<i>TEN-T</i>	<i>Pořadí kategorizace</i>	<i>Pořadí index</i>	<i>Stav budovy (S)</i>	<i>Památková ochrana</i>
Kojetín	400-7499	C	ANO	86	71	61,62%	ne
Chropyně	0-399	D	ANO	454	144	67,30%	ne
Věžky	0-399	E	ANO	1004	304	64,45%	ne

Zabezpečovací zařízení

Žst. Kojetín a Chropyně jsou v současné době zabezpečena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s jedním řídicím a dvěma závislými stavědly. V dopravní kanceláři se nachází řídicí přístroj RANK, dvě kolejové desky s reliéfem kolejiště a pomocná indikační deska pro kontroly PZS. Žst. Věžky je zabezpečena reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST 14. Zařízení je s třífázovými elektromotorickými přestavíky, se světelnými návěstidly a s kolejovými obvody 75 Hz. Vnitřní část

zařízení je umístěna ve výpravní budově. Pro ovládání zařízení je v dopravní kanceláři zřízena indikační deska. Traťové úseky Kojetín – Chropyně, Chropyně – Věžky, Věžky – Přerov, Kojetín – Kroměříž jsou v současné době zabezpečeny automatickým hradlem AH83. V úseku Kojetín – Tovačov, kde není pravidelná osobní doprava, je doprava řízena bez traťového zabezpečovacího zařízení.

Sdělovací zařízení

Podél trati jsou položeny metalické kabely, v žst je soustava místních kabelů. V žst. je vybudováno hodinové zařízení, instalovány zapojovače, rozhlasové zařízení. Informační zařízení není k dispozici. Na trati jsou v provozu stávající zařízení TRS.

Trakční vedení

Trakční vedení bylo v úseku stavby vybudováno dle sestavy „J“ pro elektrizaci tratí stejnosměrnou napěťovou soustavou 3kV. Jeho výstavba byla dokončena v roce 1996.

Silnoproudá zařízení

Stávající rozvodny nn, kabelové rozvody nn a osvětlení, DOÚO, EOv, případné drážní trafostanice VN/NN byly průběžně opravovány a rekonstruovány. Osvětlení kolejíště železničních stanic je provedeno z osvětlovacích věží nebo stožárů JŽ. Z elektrodispečinku jsou dálkově ovládány jednotlivé úseky trakčního vedení.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace

Navržené řešení vychází ze schválené studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“ Studie byla schválena centrální komisí Ministerstva dopravy ve variantě M2. Vybraná varianta splnila jak požadavky dopravní definované objednatelem dopravy, tak požadavky na ekonomickou efektivitu dopravy.

Realizace stavby je nezbytná ke:

- zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, zkrácením jízdních dob a zvýšením kapacity dráhy
- zvýšení kvality provozování trati
- zvýšení komfortu cestujících
- zvýšení bezpečnosti cestujících
- zvýšení bezpečnosti silniční dopravy

4) Požadavky na technické řešení:

Předchozí projektový stupeň - studie proveditelnosti

Stavba je dílčí částí širšího záměru modernizace trati Brno – Přerov, v rozsahu podle schválené Studie proveditelnosti ve variantě M2. Varianta M2 byla vybrána jako nejvhodnější na základě posouzení ekonomické efektivnosti rozhodnutím Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 1.9.2015. Do další přípravy došlo k rozdělení do 5 staveb. Předmětem společného zadání je zdvoukolejnění, zvýšení traťové rychlosti na 200 km/hod, zajištění komfortu pro cestující, dosažení třídy zatížitelnosti D4, prostorové průchodnosti podle ložné míry UIC GC, zrušení všech železničních přejezdů hlavní trati, zvýšení kapacity dráhy pro dálkovou i regionální osobní i nákladní dopravu a úpravě dalších parametrů odpovídající zařazení tratě do systému celostátních tratí TEN-T.

Rozsah dopravy v navrhovaném stavu

Navrhované technické řešení se odvíjí především od požadovaného rozsahu dopravy trati Brno – Přerov

- Dálková osobní doprava:
 - Ex1: Praha – Brno – Ostrava
 - takt 30 min, denní počet spojů 36 párů,
 - Ex30: Břeclav/Wien – Brno – Ostrava/Varšava
 - provoz linky podmíněn realizací koncepce rychlých spojení
 - takt 120 min, denní počet spojů 9 párů
 - R8: Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín
 - takt 60 min, denní počet spojů 18 párů
 - R31: Brno – Kojetín – Zlín
 - takt 60 min, denní počet spojů 18 párů,
- Regionální osobní doprava:
 - Os: (Olomouc) – Přerov – Nezamyslice – (Vyškov):
 - základní interval 60 min, denní počet spojů 27 párů – STUDIE,
 - základní interval 60/30 min, denní počet spojů 23 (18) párů – KIDSOK,
 - Os: (Kouty nad Desnou) – Olomouc – Nezamyslice – Kojetín – Kroměříž – (Zlín):
 - provoz linky možný za předpokladu realizace elektrifikace německé spojky, v případě provozu linky nebude linka předešlá doplněna o posilové vlaky (5 párů),
 - základní interval 60 min, denní počet spojů 18 párů – KIDSOK,
- Nákladní doprava:

Nákladní doprava bude ve výhledovém stavu zastoupena celkem 11 párami nákladních vlaků během dne.

Posloupnost realizace a zprovoznění staveb

Předmětná stavba *Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov* bude realizována, resp. zprovozněna v předstihu nebo souběžně se stavbou *Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín*. Za optimální se tedy považuje postup realizace staveb ve směru Přerov – Brno především z důvodu technologických návazností na uzel Přerov.

Celá trať Přerov – Brno bude v cílovém stavu dálkově ovládána z CDP Přerov. Základní vybavení na CDP Přerov (dodání skříní DOZ a RBC, vybavení řídicího sálu, dodání základních software a zřízení přenosových cest) bude předmětem této stavby. Dále budou předmětem této stavby veškeré dodávky, montáže a úpravy pro DOZ a ETCS, které bude nutné provést v úseku stavby. Vlaková doprava bude vedena pod výhradním provozem vlakového zabezpečovače třídy A ETCS L2. Aktivace vlakového zabezpečovače i s dálkovým ovládáním úseku Kojetín – Přerov podmiňuje plnohodnotnou aktivaci dalších úseků ve směru Brno. Ve stejném pořadí proběhne realizace a aktivace rádiového systému GSM-R (výstavba stožárů a dodávka technologie) a DOZ. Plnohodnotná aktivace ETCS celého úseku proběhne až po dokončení poslední stavby na rameni Brno – Přerov.

Rozsah tratí dotčených stavbou

Stavba je navržena v novém žel. km 70,953 – 86,644 (délka 15 691m) tratě Brno – Přerov. Jedná se o modernizaci žst. Kojetín, t.ú. Kojetín – Chropyně, žst. Chropyně a t.ú. Chropyně – Přerov. V rámci t.ú. Chropyně – Přerov se ruší dosavadní žst. Věžky, nahrazuje se zast. Věžky ve stejné poloze, dále je tento t.ú. doplněn novou odb. Bochoř pro zvýšení kapacity dráhy.

V návaznosti na modernizaci žst. Kojetín dojde nevyhnutelně i ke stavebním zásahům v navazujících tratích. V trati Kojetín – Valašské Meziříčí, v t.ú. Kojetín – Kroměříž je stavba navržena v rozsahu 1484 m v žel. km 0,000 – 1,484. V trati Kojetín – Tovačov, v t.ú. Kojetín – Lobodice je stavba navržena v rozsahu 766 m v žel. km 0,000 – 0,766.

Celková délka stavby u všech dotčených tratí je 17 941 m. Pro účely ZP je rozsah stavby specifikován hlavními stavebními pracemi. V dalších projektových stupních může dojít k rozšíření rozsahu stavby o úseky drobných stavebních zásahů - úprav polohy GPK, pokládky kabelů apod.

Železniční svršek a spodek, žel. přejezdy

Určujícím liniovým prvkem je těleso železničního spodku s kolejištěm železničního svršku. Nový kolejový rošt v hlavní trati bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. Osová vzdálenost mezi kolejemi č. 1 a č. 2 je standardně navržena v traťových úsecích na 4,200 m; v žel. stanicích 5,0 m, resp. 5,5 m. V rámci žel. svršku je navržena rekonstrukce 2 a zrušení 1 železničního přejezdu na jednokolejných tratích připojených do žst. Kojetín. Žel. přejezdy hlavní tratě Brno – Přerov (celkem 14) budou v celé rozsahu stavby zrušeny.

Na základě poznatků z průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží zahrnující konstrukční vrstvu šterkodrti fr. 0/32 o tl. 300 mm uloženou vrstvě cementové stabilizace z centra o tl. 300 mm. Pro rozšíření dosavadního tělesa za účelem zdvoukolejnění se předpokládá využití zlepšených zemin.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Zabezpečení provozu dráhy a přenos informací zajišťují slaboproudé technologie. V konečném, stavu bude zabezpečení dráhy řešeno výhradním provoz evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) umožňujícího dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ), napojeného do Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov. V rámci sdělovacího zařízení bude položen traťový kabel (TK), dálkový optický kabel (DOK) a místní kabelizace (MK). Kabelový přenos informací bude doplněn rádiovým systémem GSM-R. Bezpečnost a informovanost zajistí systém elektronické signalizace (EZS), kamerové a rozhlasové zařízení.

Železniční mosty a propustky

Nedílnou součástí stavby jsou novostavby mostních objektů překonávající vodoteče, inundační oblasti, komunikace II. a III. třídy, místní a účelové komunikace, chodníky a cyklostezky a přístupy pro cestující. Konstrukce mostních objektů jsou navrženy dle potřeby a podmínek - železobetonový uzavřený rám, železobetonový polorám, ocelová spřažená konstrukce nebo spřažená ocelo-betonová konstrukce. Největším mostním dílem je konstrukce přes koryto řeky Moravy s celkovou délkou 120m. Tvoří ji 3 samostatné ocelové nosné konstrukce – prosté nosníky s dolní ortotropní mostovkou (krajní pole s plnostěnnými hlavními nosníky, střední pole s trémovou konstrukcí vyztuženou obloukem – langrův trám). Propustky jsou navrženy povětšinou jako prefabrikované rámy s šikmými čely.

Výpravní budovy, technologické objekty

Na základě vyhodnocení stavebně-technického stavu dosavadních výpravních budov v žst. Kojetín a žst. Chropyně jsou uvažovány tyto objekty k demolicí. Stavebně technický stav stávající výpravní budovy se postupně zhoršuje. Vodorovné izolace ve zděných konstrukcích jsou v současnosti již zdegradované a neplní svou funkci. Zdivo je tak postupně narušováno vztlínající vlhkostí, s následnými degračními dopady, a dochází ke snižování jeho únosnosti. Potřebné dispoziční a objemové úpravy pro novou VB (a technologickou budovu), se zajišťováním stability a izolační odolnosti stávajících konstrukcí, by byly náročně realizovatelné a velmi nákladné. Stávající dispoziční členění VB by se komplikovaně a nákladně transformovalo do nového řešení s potřebnou využitelností. Varianta celkové rekonstrukce byla vyloučena. Jsou navrženy objekty nové, dispozičně uzpůsobené potřebám cestujících, požadavkům pokročilého řízení dopravy a prostorovým nárokům zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé techniky.

Výpravní budova v žst. Věžky je navržena k demolicí z důvodu kolize (především výškové dispozice) s novou zastávkou Věžky.

Situovány jsou 4 nové technologické objekty pro umístění silnoproudé technologie.

Nástupiště, zpevněné plochy, přístupy pro cestující

Nástupiště jsou navrženy s nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice. Přístup na ostrovní nástupiště žst. Kojetín a Chropyně je umožněn podchodem pro cestující po schodištích nebo bezbariérovou cestou po šikmém chodníku. V oblasti zpevněné plochy u výpravních budov obou stanic jsou výstupy z podchodu směřovány k tomu určenému východu z budovy, cestující mají možnost vstoupit do podchodu i přímo z uličního prostoru. Podchod v žst. Kojetín slouží i pro bezbariérové překonání kolejiště pro necestující občany jako náhrada za rušenou lávku. K jednostranným nástupišťům zast. Věžky se cestující dostanou bezbariérovou cestou po chodníku navrhovaného přilehlého silničního nadjezdu.

Příchod z výpravní budovy na nástupiště je celý přestřešen včetně schodišťových ramen a šikmých chodníků. V žst. Kojetín jsou zastřešeny ostrovní nástupiště na jejich celou šířku v délce 100 m, v žst. Chropyně a zast. Věžky jsou na nástupišťích navrženy přístřešky.

Protihluková opatření

Na základě výsledků akustické studie jsou navrženy protihlukové stěny o výšce 1,5 – 3,5 m a celkové ploše 5014 m nad temenem kolejnice, předpokládá se řešení s panely třídy pohltivosti A3/A2, na mostech nahrazeny transparentními panely z tvrzeného skla nebo plexiskla. Ojedinele se předpokládá realizace individuálních protihlukových opatření – výměna oken.

Kabelovody

Pro systémové vedení slaboproudých i silnoproudých kabelů jednotlivých drážních správ je především v žel. stanicích navrhován kabelovod. Stavba je tvořena souborem šachet (plastových nebo betonových) propojených příslušným počtem multikánálů.

Trakční zařízení

Rozsáhlou skupinou stavebních objektů zajišťující provoz dráhy jsou trakční a energetická zařízení. Předpokládaný rozsah stavebních úprav TV v této stavbě je od elektrického dělení. Žst Kojetín do elektrického dělení Žst Přerov. Zapojení do Žst Přerov vyvolá i nutnost úprav ve stanici. Předpokládáme zachování nových stožárů a základů pouze v Žst Přerov. Bude navržena sestava „R“ na celém rameni Brno – Přerov. Projektovaná výška troleje je navržena 5,30 m nad TK nové koleje. Neutrální pole je nově navrženo ve vzdálenosti cca 5 km od Žst Přerov. Z napájecí stanice Říkovice je navrženo napájecí vedení, které bude připojeno za tento neutral směrem na Brno. Nové odpojovače jsou navrženy na nových stožárech TV a budou použity schválené typy s ručním nebo motorovým pohonem.

Energetická zařízení

V rámci skupiny SO energetických zařízení je navržen kabelový rozvod 22 kV, z něhož budou napájeny všechny netrakční energetická zařízení - elektrický ohřev výhybek v žst. Kojetín, Chropyně a v odb. Hruška, dálkové ovladače ústředních odpojovačů trakčního vedení a osvětlení žst. Kojetín, Chropyně, odb. Hruška a zast. Věžky. Energetické řešení doplňují samostatné stavební objekty uzemnění a ukolejnění. Napájení netrakčních odběrů zajistí systém trafostanic 22/0,4 kV, přičemž tento systém silnoproudé technologie bude možné ovládat dálkově z elektrodispečinku (ED) Přerov prostřednictvím dispečerské řídicí techniky (DŘT).

Samostatné nadzemní linkové vedení napájecí, zpětné a 22 kV

Mimo základní lokalitu stavby je navrženo doplnění rozvodny 22 kV Říkovice. Tento trakční a napájecí bod je navrženo propojit s tratí Brno - Přerov v novém žel. km 80,200 nadzemní linkou napájecího, zpětného vedení a vedení 22 kV vedenou volným terénem nejkratší cestou – mimo trasy dráhy. Délka nové nadzemní linky je 5000 m.

Vyvolané investice

V souvislosti se stavebním řešením železničních mostních objektů dochází *k výškovým a směrovým korekcím nebo přeložkám komunikací II. a III. třídy, komunikacích místních i účelových*. V návaznosti na rozšíření drážního tělesa budou přeloženy souběžné účelové komunikace. Součástí řešení pozemních komunikací jsou i chodníky a zpevněné plochy v oblasti žst. Kojetín, Chropyně a zast. Věžky.

Nejrozsáhlejší stavbou pozemní komunikace je *přeložka komunikace II/367* o délce 3 200 m. V Kojetíně musí dojít v rámci modernizace ke zrušení dvou úrovněvých křížení - železničních přejezdů P7201 v ev. km 72,546 na ul. Křenovská a P7202 v ev. km 73,747 na ul. Kroměřížská. Ulicí Kroměřížskou/Padlých hrdinů je v současnosti vedena tranzitní doprava přes město Kojetín převážně severojižním směrem. Navrhnout mimoúrovňové křížení v tomto bodě podjezdem při splnění požadovaných sklonů parametrů výškového zaoblení, podjezdné výšky a se zachováním přilehlých křižovatek s jezdů by bylo mimořádně technicky obtížné a nákladné, v případě nadjezdu prakticky nemožné. Z tohoto důvodu je navržen pouze podjezd se sníženou výškou a uvažovaná stavba nadjezdu v novém žel. km 71,178 nahrazující žel. přejezd na ul. Křenovská je prodloužena oběma směry v trase, v územním plánu zaneseného, budoucího obchvatu. Tato trasa a křížení z dráhou převezme zátěž tranzitní nákladní dopravy. Prodloužení severním směrem od km 2,6 obchvatu po kruhový objezd se silnicí III/4335 (včetně) je součástí této stavby jako investice jiného subjektu, budoucího vlastníka, Olomuckého kraje. Pokračování obchvatu od kruhového objezdu dále na sever bude řešeno jinou stavbou jiného investora. Prodloužení jižním směrem až do místa napojení na silnici I/47 je vyvolanou investicí Správy železnic. Kratší napojení s využitím silnice III/43327 není možné z důvodu nedostatečných šířkových a směrových parametrů v místní části města Kojetína – Popůvky.

Nové vedení drážního tělesa vyvolává v rozsáhlé míře nutnost *přeložek mimodrážních sítí* – bude se jednat o přeložky STL a VTL plynovodu, přeložky vodovodů a kanalizací. Významnou měrou zasáhne stavba i do mimodrážních silnoproudých a slaboproudých rozvodů a zařízení. Jedná se o přeložky vedení společnosti CETIN, přeložky vedení nn, vn a vvn společnosti E.ON a ČEZ, přeložky a

úpravy rozvodů a osvětlení města Kojetín, města Chropyně, obce Věžky, obce Bochoř a místní části Přerova Lověšice.

Demolice

V rámci demolic se předpokládá zrušení 2 samostatně stojících rodinných domů ve městě Chropyně a dále několik rekreačních objektů. Odstraněny budou dosavadní výpravní budovy v žst. Kojetín, Chropyně a Věžky a další zbytné a kolizní drážní objekty menšího rozsahu. Takřka všechny dosavadní zařízení a stavby dráhy budou odstraněny v rámci jednotlivých profesí před realizací zařízení a staveb nových. Výjimku tvoří vlastní těleso dráhy, které bude provedeno rozšíření pro umístění 2. koleje.

Dopravní řešení

Nové výpravní budovy v žst. Kojetín a Chropyně jsou situovány v lokalitě dosavadních budov. Pěší vazby na uliční síť zůstávají zachovány, stejně jako vazba na autobusovou dopravu. V žst. Kojetín je navrženo parkoviště 35 stání P+R a kryté stojany pro kola, v žst. Chropyně je navrženo 15 stání P+R a kryté stojany pro kola, v zast. Věžky je navrženo 10 stání P+R a kryté stojany pro kola.

Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

ERTMS - část GSM-R

Evropský řídicí systém vlakové dopravy, část GSM-R – globální systém pro mobilní komunikace pro železniční aplikace. Slouží pro zajištění digitální bezdrátové komunikace mezi vlakem a dispečerskými centry.

Sítě GSM-R podporují veškeré standardy GSM i mezinárodně stanovené standardy signalizačních rozhraní a dovolují tak propojení do jiných sítí GSM a do sítí PSTN/ISDN.

Pro GSM-R uvažujte s využitím přenosového systému IP/MPLS s emulací E1.

Podrobněji viz kapitola 5) část D.D.2.4 Rádiové spojení, PS 80-14-05 Kojetín - Přerov, GSM-R.

ERTMS - část ETCS L2

Systém ETCS byl speciálně vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit provoz bez překážek v oblasti zabezpečovacích systémů mezi odlišnými infrastrukturami jednotlivých národních železnic, a který jako jediné vlakové zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

Slouží k zabezpečení jízdy vlaku a zabezpečuje, že vlak neprojde definované body na trati bez dovolení k jízdě. Dále zajišťuje, že nebude překročen rychlostní profil trati. Využívá jako přenosovou cestu mezi hnacím vozidlem a radioblokovou centrálou GSM-R.

Podrobněji viz kapitola 5) část D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení, PS 80-28-02 Kojetín - Přerov, ETCS

DOZ

Využívá jednotlivých telematických aplikací, ze kterých přebírá jednotlivé definice vlaku, jak co se týká jeho složení tak i převáženého nákladu pro možnost dalšího zpracování. Jako základní komunikační prostředek využívá rozhraní GSM-R jak po fonické stránce zajišťující komunikaci mezi dispečerem a vlakem.

Podrobněji viz kapitola 5) část D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení, PS 80-28-01 Kojetín - Přerov, DOZ

Informační systémy pro cestující

Rozhlasové ústředny budou nahrazeny novými v IP provedení. Budou vyměněny i venkovní prvky včetně kabelizace. Budou doplněny vizuální informační tabule na jednotlivých nástupišťích a v podchodech pro cestující. Orientační a informační systém v železničních stanicích bude navržen dle směrnice SŽDC č. 118. Informační systém bude nově připojen na CDP Přerov a do DDTS ŽDC.

Podrobněji viz kapitola 5) část D.D.2.3 Informační zařízení

Dispečerský systém řízení železničního provozu

V předmětném úseku trati řídí a organizuje drážní dopravu CDP Přerov ve spolupráci s OŘ Olomouc. Vedoucím směny na CDP Přerov je ústřední dispečer, podřízení mu jsou hlavní, vedoucí a provozní dispečer.

Podrobněji viz kapitola 5) D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

Další systémy

Záznam hlasová komunikace a kamerový systém musí být začleněn do kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC).

Ochrana proti požáru bude řešena ASH popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS (v závislosti na zpracovaném PBR).

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:

Stavba je rozdělena z technického, funkčního a prostorového hlediska do logických celků – stavebních objektů, provozních souborů nebo podobjektů. Každý celek je specifikován jedinečným číslem a jménem. Dále jsou SO/PS/podobjekty rozděleny, s ohledem na požadavek rozdělení v dalším projektovém stupni, v souladu s vyhláškou 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb na vyšší celky D.D. Technologická část a D.E. Stavební část a dále na podcelky. V následujícím kompletním seznamu SO/PS jsou rozhodující objekty blíže specifikovány.

D.D. Technologická část

D.D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 25-28-01	Žst. Kojetín, SZZ
PS 27-28-01	Žst. Chropyně, SZZ
PS 28-28-01	Odb. Bochoř, SZZ
PS 26-28-02	Kojetín - Chropyně, TZZ
PS 28-28-02	Chropyně - odb. Bochoř, TZZ
PS 28-28-03	Odbočka Bochoř - Přerov, TZZ
PS 80-28-01	Kojetín - Přerov, DOZ
PS 80-28-02	Kojetín - Přerov, ETCS
	<p>ŽST Kojetín a ŽST Chropyně budou zabezpečeny plnohodnotnými elektronickými stavědly. Základní ovládání obou ŽST bude z CDP Přerov, pro případnou místní obsluhu budou v obou ŽST zřízena nezálohovaná pracoviště JOP. Nová staniční zabezpečovací zařízení budou 3. kategorie, s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly a s počítači náprav. Základní napájení staničních zabezpečovacích zařízení bude zajištěno z drážního rozvodu 22 kV, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě.</p> <p>Odbočka Bochoř bude zabezpečena decentralizovaným elektronickým stavědlem, jehož řídicí a ovládací část bude integrována do elektronického stavědla v ŽST Chropyně. Na odbočce nebude zřízena dopravní kancelář, případná deska nouzových služeb bude zřízena v ŽST Chropyně. Ovládání odbočky bude zajištěno prostřednictvím ŽST Chropyně, tj. z CDP Přerov. Nové zabezpečovací zařízení odbočky bude 3. kategorie, s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly a s počítači náprav. Základní napájení zabezpečovacího zařízení odbočky bude zajištěno z drážního rozvodu 22 kV, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě.</p> <p>V traťových úsecích mezi Kojetínem a Přerovem budou zřízena nová elektronická TZZ, která budou integrována do technologických počítačů přilehlých SZZ. Volnost trati bude vždy kontrolována počítači náprav a TZZ budou 3. kategorie s prostorovými oddíly na trati a s Lokalizačními značkami ETCS na hranici prostorových oddílů.</p> <p>Na odbočné trati Kojetín – Kroměříž zůstane zachováno stávající automatické hradlo AH83 bez oddílových návěstidel na trati. V ŽST Kojetín se provede úvazka tohoto stávajícího automatického hradla na nové elektronické stavědlo.</p> <p>Na odbočné trati Kojetín – Tovačov zůstane zachováno telefonické dorozumívání a stávající zabezpečení nákladíšť Lobodice, Tovačov a odbočky Skašov. Uvedené stávající zabezpečovací zařízení z odbočné trati se naváže na nové elektronické stavědlo.</p> <p>Diagnostika zabezpečovacího zařízení z úseku stavby bude stažena do</p>

nejbližších ŽST a odtud bude proveden výstup do drážní technologické datové sítě a dále i na Intranet. U všech hlavních návěstidel, u kterých se nacházejí počítače náprav, bude zřízena funkce VNPN. Funkce VNPN byla požadována O14 i na trati s výhradním provozu ETCS L2, její využití by mělo význam například při nouzovém provozu, přesné využití bude dáno specifikacemi pro výhradní provoz ETCS L2, problematika VNPN bude upřesněna v dalších stupních dokumentace. Pokládka nových zabezpečovacích kabelů je navržena do společných tras se sdělovacími kabely. Všechny nové kabely budou plněné a s ohledem na připravovanou elektrizaci střídavou trakční soustavu 25kV / 50Hz bude převážná část kabelizace provedena kabely s ochranným kovovým obalem.

V úseku stavby bude v konečném stavu veden výhradní provoz pod dohledem ETCS, proto bude omezen rozsah zřizování návěstidel a rozsah výstrojí návěstidel. Uvedené bude řešeno v souladu se zásadami dohodnutými pro obdobné stavby a v souladu s aktuálními požadavky O14. V době dokončování stavby a v době před aktivací ETCS budou ŽST Chropyně a odbočka Bochoř vybaveny hlavními návěstidly s klasickým návěstěním s tím, že rychlostní návěstění bude zjednodušeno. V dalším stupni projektové dokumentace bude dořešeno, které svítilny budou na hlavních návěstidlech při provozu pod dohledem ETCS zhasnuty, které svítilny budou ponechány v činnosti a jaké návěstní znaky budou návěstit. V ŽST Kojetín se z důvodů zapojení odbočných tratí počítá se smíšeným provozem a tedy i s činností klasických návěstidel včetně plnohodnotného rychlostního návěstění a to zejména na chropynském respektive kroměřížském zhlaví. Samostatná seřadovací návěstidla budou zřízena běžným způsobem v plném rozsahu. Pro provoz pod výhradním dohledem ETCS a pro výše navrhovaný způsob návěstění bude nutné upravit příslušné předpisy a normy Správy železnic.

V cílovém stavu se na úseku Kojetín – Přerov předpokládá zřízení systémů DOZ a ETCS s umístěním hlavních vnitřních částí těchto systémů na CDP Přerov. Základní vybavení na CDP Přerov (dodání skříní DOZ a RBC, vybavení řídicího sálu, dodání základních software a zřízení přenosových cest) zajistí právě tato 5. stavba Brno - Přerov. Dále budou součástí 5. stavby veškeré dodávky, montáže a úpravy pro DOZ a ETCS, které bude nutné provést ve vlastním úseku 5. stavby (v jednotlivých ŽST i na trati). V rámci 5. stavby bude provedena aktivace DOZ minimálně pro úsek 5. stavby, DOZ v úsecích dalších staveb bude aktivováno pouze v případě, že bude v závislosti na pořadí realizace staveb zajištěno připojení optickými kabely. ETCS bude v každé stavbě řešeno samostatnými provozními soubory, které budou případně přesunuty do určené stavby na rameni Brno – Přerov. Určenou stavbou bude poslední realizovaná stavba na rameni Brno – Přerov. ETCS bude dokončeno a aktivováno až v rámci dokončování poslední stavby na rameni Brno – Přerov.

D.D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 25-14-01 PS 27-14-01 PS 28-14-05	Žst. Kojetín, místní kabelizace Žst. Chropyně, místní kabelizace Odb. Bochoř, místní kabelizace
	<p>Nová místní metalická kabelizace se navrhuje typu TCEPKPFLEZE 0,6 a bude ukončena v sdělovacích místnostech na rozpojovacích svorkovnicích, které budou instalovány v nosnících, které budou upevněny v nových 19“ skříních ve výpravních budovách a technologickém objektu.</p> <p>V rámci místní kabelizace budou propojeny jednotlivé objekty v rámci ŽST a odbočky. Dále budou osazeny objekty VTO u vjezdových návěstidel. Použité VTO budou jednookruhové, stažené do telefonních zapojovačů ŽST a odbočky. Napájení bude řešeno po jednom páru v kabelu ze samostatných zdrojů 24V umístěných v místnostech sdělovacích zařízení. Venkovní telefonní objekty budou vybaveny měničem MMB 3.</p> <p>V rámci místní kabelizace se dále navrhuje mezi jednotlivými objekty ŽST a odbočky položit ochranné trubky HDPE ø 40 mm pro následnou instalaci místních optických kabelů. V rámci těchto PS budou položeny ochranné trubky HDPE pro instalaci optických kabelů pro napojení rozvaděče EOv a propojení jednotlivých nových objektů v rámci ŽST.</p> <p>Do předem položených ochranných trubek HDPE se navrhuje zafouknout místní optické kabely. Optická kabelizace se navrhuje ukončit konektory E2000/APC dle zásad Správy železnic v optických rozvaděčích, které budou umístěny v nových 19“ skříních. Rozvaděč EOv bude propojen optickým kabelem s 6-ti vlákny SM.</p>
PS 25-14-02 PS 25-14-03 PS 80-14-01	Kojetín - Kroměříž, DOK, TK Kojetín - Lobodice, TK, HDPE Kojetín - Přerov, DOK a TK
	<p>Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, přenosového systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení a dalších technologických systémů se v jednotlivých železničních stanicích a odbočce navrhuje vybudovat nový traťový metalický kabel a dálkový optický kabel.</p> <p>Dálkový optický kabel bude o kapacitě 72 vláken, traťový kabel 15XN0,8 TCEPKPFLEZE.</p>
PS 80-14-02	Kojetín - Přerov, přeložky a úpravy kabelů SŽDC
PS 80-14-03	Kojetín – Přerov, přeložky a úpravy kabelů ČD-T
PS 80-14-04	Kojetín - Přerov, přenosový systém
	<p>V rámci stavby se navrhuje vybudovat přenosovou síť IP/MPLS tvořenou datovými páteřními a agregačními směrovači (routery) a přístupovými datovými přepínači (switchi). Páteřní routery, které budou tvořit páteřní síť, se předpokládá umístit do vybraných železničních stanic - žst. Kojetín, žst. Chropyně, žst. Přerov (doplnění stávajícího bodu IP/MPLS). Agregační routery a datové switche L3 a L2 včetně přístupových směrovačů budou v rámci řešeného úseku situovány do: SpS (TS) 22kV Chropyně – Bochoř a odb. Bochoř.</p>

D.D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS)

PS 25-14-04 PS 27-14-02	Žst. Kojetín, telefonní zapojovač Žst. Chropyně, telefonní zapojovač
	Předmětem těchto provozních souborů je výstavba kompletního nového IP telefonního zapojovače se zjednodušeným ovládacím pracovištěm, do kterého budou zaústěny nové a stávající MB okruhy. Navrhujeme telefonní zapojovač ve variantě IP.
PS 25-14-06 PS 27-14-04 PS 28-14-01 PS 28-14-05	Žst. Kojetín, EZS Žst. Chropyně, EZS Chropyně - Bochoř SpS (TS) 22kV, EZS Odb. Bochoř, EZS
	V rámci těchto PS (PZTS – poplachový zabezpečovací a tísňový systém) je navrženo chránit vybrané místnosti (dopravní kancelář, sděl. místnost, stavědlová ústředna, silnoprůd, a další místnosti s technologií) výpravních a technologických budov. Systém bude rozšířen na všechny objekty včetně prefabrikovaných se zabezpečovacím zařízením dodávaným touto stavbou.
PS 25-14-09 PS 27-14-07 PS 28-14-03 PS 28-14-07	Žst. Kojetín, sdělovací zařízení Žst. Chropyně, sdělovací zařízení Chropyně - Bochoř SpS (TS) 22kV, sdělovací zařízení Odb. Bochoř, sdělovací zařízení
	<p>Hlavní náplní těchto PS je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů (strukturované kabeláže) v rámci železniční stanice, zastávky a odbočky a ve vybraných objektech (výpravní budova a technologický objekt). Jedná se zejména o:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vnitřní instalaci v jednotlivých objektech VB, TB v železničních stanicích, odbočkách a SpS; • Hodinová zařízení včetně kabelových rozvodů (hlavní a podružné hodiny); • Přemístění a provizorní stavy stávajícího sdělovacího zařízení; • Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení. <p>Vnitřní instalace se navrhuje pomocí strukturované kabeláže. Instalace bude ukončena na patchpanelech umístěných ve skříni 19“ společně s optickými kabely nebo v samostatných skříních. Součástí instalace bude i rozvod pro hodinové zařízení. Jednotlivé hodiny musí umožnit řízení DCF signálem.</p> <p>Jednotlivá sdělovací zařízení umístěná ve stávajících objektech VB budou přemístěna do nových technologických objektů, případně zastaralá a nevyhovující zařízení budou demontována.</p>

D.D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)

PS 25-14-05 PS 27-14-03 PS 28-14-09	Žst. Kojetín, rozhlasové zařízení Žst. Chropyně, rozhlasové zařízení Zast. Věžky, rozhlasové zařízení
	V žst. Kojetín, žst. Chropyně a v železniční zastávce Věžky bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Zařízení bude složeno z převodníku VoIP a zesilovače nf se 100V výstupem (IP rozhlasová ústředna), což zjednoduší a zpřehlední napojení na zdroje modulace. IP rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.

PS 25-14-07 PS 27-14-05 PS 28-14-02 PS 28-14-04	Žst. Kojetín, kamerový systém Žst. Chropyně, kamerový systém Chropyně - Bochoř SpS (TS) 22kV, kamerový systém Odb. Bochoř, kamerový systém
	V odbočce Bochoř, zastávce Věžky, železničních stanicích Kojetín a Chropyně (nástupiště, zhlaví, podchod, případně hala) a Chropyně – Bochoř SpS (TS) 22kV se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému. Ve železničních stanicích se navrhuje kamery umístit tak, aby sledovaly nástupištní hrany a zhlaví (případně prostor podchodů) v souladu s předpisem S10. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem, do vnitřních prostor kamery DOME. IP kamery budou pomocí datové sítě připojeny na dohledový a záznamový server, který umožní záznam na diskové pole. Dohledové pracoviště KS bude umístěno v CDP Přerov (žst. Kojetín) na stole výpravčího/dispečera.
PS 25-14-08 PS 27-14-06 PS 28-14-10	Žst. Kojetín, informační zařízení pro cestující Žst. Chropyně, informační zařízení pro cestující Zast. Věžky, informační zařízení pro cestující
	V rámci výše uvedených provozních souborů je v žst. Kojetín, žst. Chropyně a v železniční zastávce Věžky navržen nový informační hlasový a vizuální systém (IS) dle směrnice č.118.IS je moderní informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojích s aktuální situací v železniční stanici a přilehlých zastávkách ve vizuální a zvukové podobě. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a monitorů. Tabule informačního systému budou v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů 2,9 mm.

D.D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

PS 80-14-05	Kojetín - Přerov, GSM-R
	Předmětem tohoto PS je vybudování digitálního rádiového systému GSM-R na řešené trati v úseku Kojetín – Přerov v návaznosti na rádiové plánování celého úseku Brno – Přerov. Cílem této části projektu je výchozí návrh umístění základnových stanic systému GSM-R na trati Brno – Přerov a současně zajištění pokrytí navazujících tratí (vstupy do oblasti ETCS). Pokrytí této trati a navazujících tratí je provedeno v návaznosti na připravované stavby v celém úseku Brno – Přerov. Výběr lokalit probíhal výpočtem matematického modelu rádiového plánování a místním šetřením. Z tohoto výpočtu matematickým modelem byly stanoveny lokality pro umístění BTS. Umístění BTS je v rámci dané stavby situováno do lokalit: Chropyně, Věžky, Postoupky.
PS 80-14-06	Kojetín - Přerov, úprava TRS
	V případě, že bude v rámci této stavby vybudován rádiový systém GSM-R (viz. výše) bude v rámci tohoto PS provedena provizorní úprava stuhý č.60 rádiového systému TRS po dobu výstavby a následně bude po zavedení systému GSM-R bude provedena demontáž rádiového systému TRS.

D.D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 80-14-07	Kojetín - Přerov, DDTS ŽDC <p>Předmětem provozních souborů DDTS ŽDC je zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami. V rámci tohoto provozního souboru DDTS ŽDC se navrhuje vybudovat integrační koncentrátor InK v žst. Kojetín a žst. Chropyně a nově osadit terminálový server (TeS) v CDP Přerov.</p>
PS 80-14-08	Kojetín - Přerov, DOZ <p>V CDP Přerov budou řešeny páteční rozvody s tím, že definitivní stavební úpravy dispečerského sálu a s tím související prostor se řeší až ve stavbě DOZ příslušné trati a je zapotřebí tyto prostory dovybavit/doplnit. Tento provozní soubor řeší:</p> <ul style="list-style-type: none">• Doplnění datové a telefonní strukturované kabeláže;• Instalace ovládacích terminálů s dotykovou obrazovkou včetně serveru pro spolupráci s InS dopravního klienta;• Nahrávání komunikace dopravních zaměstnanců a dispečerů (záznamové zařízení);• Vybavení pracoviště dispečera kamerovým a informačním systémem (klientská pracoviště);• Vybavení pracoviště DŽDC (klientské pracoviště). <p>V dispečerském sále, budou postupně doplněna následující pracoviště:</p> <ul style="list-style-type: none">• Úsekový traťový dispečer• Řídicí traťový dispečer• Operátor železniční dopravy <p>Jednotlivá pracoviště budou umístěna na vyvýšených stupních tak, aby byla zaručena viditelnost projekční plochy ze všech pracovních stanic v potřebném rozsahu. Pod celým pracovištěm bude dvojité podlahy pro vedení kabelizace a pracoviště bude vybaveno klimatizací na samostatném okruhu.</p>

D.D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 25-05-01 PS 27-05-01 PS 28-05-01 PS 28-05-02	Žst. Kojetín, DŘT Žst. Chropyně, DŘT Chropyně - Přerov, SpS (TS) 22kV, DŘT Odb. Bochoř, DŘT
	V rámci těchto provozních souborů se navrhuje vybudovat nové podřízené stanice dispečerské řídicí techniky v nových výpravních budovách a v nových technologických objektech. V rozvodnách NN budou umístěny hlavní telemetrické jednotky. K telemetrickým jednotkám bude připojena rozvodna 22kV, rozvaděč RVS, rozvodna NN, DOÚO, ÚNZ a dieselagregát. Hlavní telemetrické jednotky budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s přenosového zařízení (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v ED Správy železnic OŘ Přerov.
PS 28-05-03 PS 31-05-01 PS 31-05-02	TNS Říkovice, doplnění DŘT Žst. Přerov, doplnění DŘT ED Přerov, doplnění DŘT
	Účelem provozního souboru je doplnění stávající podřízené stanice dispečerské řídicí techniky, popř. doplnění programového vybavení.

D.D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 28-09-01	TNS Říkovice, doplnění rozvodny 25 kV
	Tento projekt řeší doplnění dvou nových vývodů rozvaděče 25 kV, určených pro napájení trati Brno – Přerov. Vlastní trakční napájecí stanice Říkovice je projektována v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice - Říkovice“. Ke stávajícímu rozvaděči 25kV budou přistavena dvě nová vývodová pole, která budou propojena přípojnými se stávajícím rozvaděčem. Blokování, ovládání a signalizace doplňovaných polí je vyjma důležitých blokad řešeno v programovém vybavení systému kontroly a řízení SKŘ podle požadavků a zvyklostí Správy železnic. Vypínání od ochrany bude vedeno přímo na vypínač se současnou signalizací do řídicího systému. Pro funkci vývodových polí je nutná pouze přítomnost napětí ze sítě 2 DC 110V / IT zálohovaného staničními bateriemi.

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

PS 25-13-01 PS 25-13-02 PS 27-13-01 PS 28-13-01 PS 28-13-02	Žst. Kojetín, úprava stávající trafostanice 22/0,4kV Žst. Kojetín, trafostanice 22/0,4kV Žst. Chropyně, trafostanice 22/0,4kV Chropyně - Přerov, SpS(TS) 22kV Odb. Bochoř, trafostanice 22/0,4kV
	Bude vybudována nová technologie, která bude respektovat požadavky na nové a stávající odběry v daném místě. Hlavní napájení technologie bude v novém stavu zajištěno z LDSŽ 22kV.

PS 25-07-03	Žst. Kojetín, náhradní zdroj elektrické energie
PS 27-07-03	Žst. Chropyně, náhradní zdroj elektrické energie
PS 28-07-03	Chropyně - Přerov (SpS), náhradní zdroj elektrické energie
PS 28-07-04	Odb. Bochoř, náhradní zdroj elektrické energie
	V technologických objektech bude samostatná místnost pro umístění místního záložního zdroje – dieselagregátu. Velikost bude stanovena na základě vyhodnocení požadavků na zálohovaný odběr. ZZEE bude sloužit pro záložní napájení zařízení 1.kategorie.

D.D.3.7 Provozní rozvod silnoprůd

PS 25-07-01	Žst. Kojetín, rozvodna nn ve VB
PS 25-07-02	Žst. Kojetín, rozvodna nn
PS 27-07-01	Žst. Chropyně, rozvodna nn ve VB
PS 27-07-02	Žst. Chropyně, rozvodna nn
PS 28-07-01	Chropyně – Přerov (SpS), rozvodna nn
PS 28-07-02	Odb. Bochoř, rozvodna nn
	Rozvodna je vždy umístěna v samostatné místnosti a bude zajišťovat zásobování el. zařízení objektů a zařízení prostřednictvím rozvaděčů .

D.E. Stavební část

D.E.1 Inženýrské objekty

D.E.1.1 Kolejový svršek a spodek

Kolejový rošt hlavních a předjízdových kolejí bude tvořen kolejnicemi 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení „u“. Nově vkládané výhybky budou tvaru 60 E2 na betonových pražcích, v hlavních kolejích vybavených pohyblivými hroty srdcovek. Koleje i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje. Tloušťka štěrkového lože bude 350 mm pod ložnou plochou pražcem.

Na základě poznatků z průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží zahrnující konstrukční vrstvu štěrku drti fr. 0/32 o tl. 300 mm uloženou vrstvě cementové stabilizace z centra o tl. 300 mm. Pro rozšíření dosavadního tělesa za účelem zdvoukolejnění se předpokládá využití zlepšených zemin.

Konstrukce železničního svršku je navržena pro dosažení třídy zatížitelnosti D4 a prostorovou průchodnost tratě podle ložné míry UIC GC.

SO 25-16-01	Žst. Kojetín, železniční spodek
SO 25-16-01.1	Žst. Kojetín, železniční spodek
SO 25-16-01.2	Žst. Kojetín, vlečka č. 6182, železniční spodek
SO 25-17-01	Žst. Kojetín, železniční svršek
SO 25-17-01.1	Žst. Kojetín, železniční svršek
SO 25-17-01.2	Žst. Kojetín, vlečka č. 6182, železniční svršek
	<p>Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se navrhuje ve stanici v plném rozsahu rekonstrukce železničního svršku, tzn. od km 70,953 do km 72,753. V odbočce Kojetín - Tovačov končí rekonstruovaný úsek železničního spodku v km 0,766 v místě přejezdu P7216. V odbočce Kojetín - Kroměříž končí rekonstruovaný úsek železničního spodku v km 1,483.</p> <p>Návrh konstrukce pražcového podloží vychází z Geotechnického průzkumu. Odvodnění je navrženo systémem trativodů. Systém odvodnění je vyústěn do 5 vsakovacích objektů a část kolejiště je odvodněna do kanalizační sítě.</p> <p>V rámci objektu žel. svršku se navrhuje kompletní rekonstrukce kolejiště včetně napojení odbočných tratí. Návrh směrového a výškového řešení vychází ze studie proveditelnosti. Dochází ke zdvoukolejnění řešené trati Brno – Přerov.</p> <p>Rychlost v hlavních dopravních kolejích je 200 km/h, rychlost v předjízdových kolejích je 80/60 km/h, v ostatních kolejích 50 km/h. Osové vzdálenosti mezi kolejemi v místě ostrovních nástupišť jsou 12 m. Ostatní osové vzdálenosti jsou 5 m, respektive 4,75 m mezi krajními kolejemi. Odbočná trať Kojetín - Tovačov je navržena na rychlost 40 km/h. Do stanice se napojuje ve výhybce č. 22. Odbočná trať Kojetín - Kroměříž je navržena na rychlost 75 km/h a pro rychlostní profil V130 80 km/h. Přerovské zhlaví, kde je napojena odbočná trať Kojetín – Kroměříž, je navrženo pro současné jízdy vlaků. Vlečka Teros TDD a.s. je z důvodu kolize s navrhovaným nástupištěm zaústěna nově pouze do brněnského zhlaví.</p>

SO 26-16-01 SO 26-17-01	Kojetín - Chropyně, železniční spodek Kojetín - Chropyně, železniční svršek
	<p>Návrh konstrukce pražcového podloží vychází z Geotechnického průzkumu. Odvodnění se provádí na svah zemního tělesa nebo do nezpevněných příkopů. V celém úseku se provádí přisypávka zemního tělesa pro druhou traťovou kolej.</p> <p>Na traťovém úseku je navržena ochrana proti účinkům inundační vody. V úseku od začátku otevřeného kolejového lože, km 72,800 do km 75,269, kde je malý rozdíl úrovně hladiny stoleté vody a spodní hrany konstrukční vrstvy železničního spodku, je navržena drátokamenná matrace opřená o patku z drátokamenných košů. V úseku od 75,284 do konce stavebního objektu, kde je dostatečný výškový rozdíl mezi konstrukční vrstvou a úrovní hladiny stoleté vody, je navržena ochrana svahu pohozením z lomového kamene opřeným o patku z lomového kamene.</p> <p>Traťový úsek je dvoukolejný. Osová vzdálenost v místě navázání na žst. Kojetín je 5,0 m. Následně se rozšíří na 9,5 m v přímém úseku, kde překonává řeku Moravu. Ve směrovém oblouku za řekou se mění osová vzdálenost na 4,2 m. Před žst. Chropyně se osová vzdálenost rozšiřuje na 5,0 m. V traťovém úseku jsou navrženy co nejdelší úseky v jednotném sklonu. Niveleta kolejí je zdvižena nad úroveň hladiny stoleté vody Q100.</p>
SO 27-16-01 SO 27-16-01.1 SO 27-16-01.2 SO 27-16-01.3 SO 27-17-01 SO 27-16-01.1 SO 27-16-01.2 SO 27-16-01.3	<p>Žst. Chropyně, železniční spodek</p> <p>Žst. Chropyně, železniční spodek</p> <p>Žst. Chropyně, vlečka č. 6180, železniční spodek</p> <p>Žst. Chropyně, vlečka č. 6181, železniční spodek</p> <p>Žst. Chropyně, železniční svršek</p> <p>Žst. Chropyně, železniční svršek</p> <p>Žst. Chropyně, vlečka č. 6180, železniční spodek</p> <p>Žst. Chropyně, vlečka č. 6181, železniční spodek</p>
	<p>Řešený úsek navržených úprav kolejí začíná v km 76,605 260. V tomto místě řešený SO navazuje na traťový úsek Kojetín – Chropyně, který je předmětem řešení navazujícího stavebního objektu železničního svršku (SO 26-17-01 Kojetín – Chropyně, železniční svršek). Konec navržených úprav v rámci tohoto SO je v km 78,241 835, kde řešený SO navazuje na traťový úsek Chropyně – Přerov, který je předmětem řešení navazujícího stavebního objektu železničního svršku (SO 28-17-01 Chropyně – Přerov, železniční svršek).</p> <p>Návrh konstrukce pražcového podloží vychází z Geotechnického průzkumu. Součástí SO je vybudování nového odvodňovacího zařízení systémem otevřených příkopů, trativodů nebo vsakovacích příkopů a dále zřízení přisypávky v oblasti kolejových spojek na brněnském zhlaví.</p> <p>V žst. Chropyně je dle této SP a dle „Zadávací dokumentace“ požadavek na minimální užitnou délku předjízdňových kolejí 650 m. Do stanice jsou ve stávajícím stavu zaústěny 2 vlečky (Energetika Chropyně, a.s. - č. 6181 a Skladový areál MR Chropyně Rasina - č. 6180). Zaústění vleček zůstane zachováno. Vlečky jsou v nově navrhovaném stavu zaústěny do manipulační koleje č. 5.</p> <p>Rychlosti v hlavních kolejích jsou navrženy na 200 km/hod, v předjízdňových kolejích na 80 km/hod, spojky v hlavních kolejích brněnského zhlaví na 60 km/hod, přerovského zhlaví na 100 km/hod, manipulační koleje jsou navrženy na rychlost 40 km/hod.</p> <p>Při návrhu výškového řešení byly limitující výšky hladin okolních toků (Morava, Malá Bečva, Svodnice) při průtoku Q100. S ohledem na požadavky</p>

	vzorového listu železničního spodku Ž 6.1 bylo nutné okraj PTŽS nového tělesa navrhnout ve výšce min. 0,5 m nad úrovní hladiny při Q100.
SO 28-16-01 SO 28-17-01	Chropyně - Přerov, železniční spodek Chropyně - Přerov, železniční svršek
	<p>Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od začátku výhybky č. 1 ve stanici Chropyně v km 78,241 835, kde navazujeme na stanici Chropyně řešenou v rámci „SO 27-16-01 Žst. Chropyně, železniční spodek“ po začátek výhybky č. 154 v km 86,643 988, kde pokračuje stanice Přerov řešená v rámci „SO 31-16-01 Žst. Přerov, železniční spodek“.</p> <p>Návrh konstrukce pražcového podloží vychází z Geotechnického průzkumu. V celé délce konstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláň.</p> <p>Předmětem stavebního objektu je komplexní návrh dvoukolejné železniční trati v mezistaničním úseku Chropyně – Přerov. Rychlost v traťových kolejkách je od začátku úseku po km 84,893 716 navržena na 200 km/hod, před Přerovem v předposledním oblouku traťového úseku od km 84,893 716 do km 85,841 921 klesá návrhová rychlost na $V = 130$ km/h, $V_{130} = 140$ km/h a $V_{150} = 145$ km/h. V posledním oblouku od km 85,841 921 do konce SO je návrhová rychlost na $V = 90$ km/h, $V_{130} = 950$ km/h a $V_{150} = 100$ km/h.</p> <p>Odbočka Bochoř se nachází v km 82,296 705 – 82,62 955 a pomocí výhybky 1:18,5-1200-PHS umožňuje jízdu do odbočky rychlostí 100 km/h.</p> <p>Osová vzdálenost mezi kolejemi č. 1 a č. 2 je navržena na 4,200 m, resp. 5,000 m.</p>
SO 80-17-01	Kojetín - Přerov, výstroj trati
SO 50-00-05	Kojetín - Přerov, kácení zeleně a náhradní výsadba
	Realizace záměru si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les. Rozsah kácení dřevin vychází z podrobného terénního dendrologického průzkumu. Náhradní výsadba za kácené dřeviny bude stanovena orgánem ochrany přírody na základě žádosti o povolení ke kácení.

D.E.1.2 Nástupiště

SO 25-16-02	Žst. Kojetín, nástupiště
	Nově jsou v žst. Kojetín navržena 2 ostrovní a 2 vnější nástupiště. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Nástupiště budou vybudovaná z prefabrikovaných dílů tvaru „L“ s rozšířenou hranou. Nástupiště budou v rámci SO vybavena základním mobiliářem. Přístup na ostrovní nástupiště je zajištěn podchodem se schodišti a bezbariérově šikmými chodníky.
SO 27-16-02	Žst. Chropyně, nástupiště
	Nově jsou v žst. Chropyně navržena 2 ostrovní nástupiště. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Nástupiště budou vybudovaná z prefabrikovaných dílů tvaru „L“ s rozšířenou hranou. Nástupiště budou v rámci SO vybavena základním mobiliářem. Přístup na ostrovní nástupiště je zajištěn podchodem se schodišti a bezbariérově šikmými chodníky.

SO 28-16-02	Zast. Věžky, nástupiště
	Předmětem stavebního objektu nástupiště bude výstavba dvou nových vnějších jednostranných nástupišť. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Nástupiště bude tvořené betonovými deskami uloženými na podélných nosnících (nástupiště mostového typu).

D.E.1.3 Železniční přejezdy

SO 25-17-02	Kojetín - Lobodice, žel. přejezd P7216 ev. km 0,759
SO 25-17-03	Kojetín - Kroměříž, žel. přejezd v km 1,157
	<p>Železniční přejezdy na jednokolejných tratích připojených do žst. Kojetín budou tvořeny celopryžovými panely na závěrných zídkách tvaru T. Šířka přejezdu je přizpůsobena šířce vozovky, min. 5m. Dle potřeby je doplněno odvodnění pomocí odvodňovacího žlabu.</p> <p>Železniční přejezdy hlavní tratě Brno – Přerov budou v celém rozsahu stavby zrušeny – celkem 14.</p> <p>Železniční přejezd P7232 ev. km 1,469 tratě Kojetín – Kroměříž bud zrušen a nahrazen příjezdovou komunikací od nejbližšího žel. přejezdu v km 1,157.</p>

D.E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 25-19-01	Žst. Kojetín, žel. propustek v km 71,100
SO 25-19-02	Žst. Kojetín, žel. most v km 71,354 (ul. Křenovská)
SO 25-19-03	Žst. Kojetín, podchod v km 72,250
	<p>V žst. Kojetín je navržen nový staniční podchod umožňující přístup cestujících na nástupiště. Nosná konstrukce je navržena jako železobetonová rámová konstrukce světlé šířky 4,0 m. Celková šířka NK je 64,34 m, délka 5,00 m. Přístupy na nástupiště jsou zabezpečené za pomoci schodišť a šikmých chodníků. Šikmé chodníky jsou situované na konci nástupišť a je pro ně uplatněný volný schůdný manipulační prostor šířky 3,0 m. Podchod je navržen jako průchozí a tak zabezpečuje přístup cestujícím z obou stran stanice. Výstup za pomoci schodiště je navržen také z čela podchodu směrem na výpravní budovu. Výstavba podchodu bude prováděná v hydroizolační vaně.</p>
SO 25-19-04	Žst. Kojetín, lávka pro pěší v km 73,673 - zrušení
SO 25-19-05	Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 (dosavadní II/367)
SO 25-19-05.1	Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 – most
SO 25-19-05.2	Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 - opěrná zeď
	<p>Podjezd je navržen jako železobetonová polorámová konstrukce. V mostním otvoru je převáděna automobilová doprava (volná výška 3,40 m vč. rezervy) a pěší doprava (volná výška 2,50 m), které jsou od sebe výškově oddělené. Mimo mostní rámový objekt je výškově oddělené vedení pěší a automobilové dopravy zabezpečené železobetonovými uhlovými opěrnými zdmi, které navazují na polorámovou konstrukci mostu. Po vybudování objektů bude opěrná zeď v majetku a správě města Kojetín, žel. most bude v majetku a správě Správy železnic.</p>
SO 25-19-06	Žst. Kojetín, žel. most v ev. km 73,764 - zrušení

SO 25-19-07	Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v ev.km 0,536 - zrušení
SO 25-19-08	Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v km 0,640
SO 25-19-09	Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v km 1,257
SO 26-19-01	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 72,834
SO 26-19-02	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,000
SO 26-19-03	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,368
SO 26-19-04	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,610 (Morava)
	<p>Z důvodů zdvoukolejnění trati a nevyhovujícímu stávajícímu mostu je navržen nový objekt, který tvoří dva jednokolejné mosty na společných žb. opěrách, hlubinně založených. Nosná konstrukce mostu je ocelová na rozpětí 36,0 + 69,0 + 36,0 m. NK tvoří v krajních polích ocelové plnostěnné nosníky s proměnnou výškou 1,75-3,0 m. Střední pole tvoří ocelové nosníky vyztužené obloukem (langerův trám) se vzepětím uprostřed 11,9 m. Kolejové lože na objektu je uloženo v ocelovém žlabu, který je podporám ocelovými příčnicí a podélnými výztuhami. Spodní stavbu tvoří železobetonové opěry a pilíře, které budou hlubinně založeny na velkopřůměrových pilotách.</p>
SO 26-19-05	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v ev. km 75,059 - zrušení
SO 26-19-06	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,102
SO 26-19-07	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 74,338
SO 26-19-08	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,427
SO 26-19-09	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,602
SO 26-19-10	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,774
SO 26-19-11	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 75,114
SO 26-19-12	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 75,275 (lesní cesta)
SO 26-19-13	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 75,863 (Malá Bečva)
SO 26-19-14	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 76,027
SO 26-19-15	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 76,510 (Svodnice)
SO 27-19-01	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 (III/4349)
SO 27-19-01.1	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 – most
SO 27-19-01.2	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 - rampy (III/4349)
SO 27-19-01.3	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 - rampa (ul. Nádražní)
	<p>Přemostění je řešeno jako uzavřený rám v hydroizolační vaně s nosnou konstrukcí tvořenou zabetonovanými nosníky o rozpětí 11,830 m až 12,157 m, uloženými na ozubu. Tato konstrukce je navržena s ohledem na polohu hladiny podzemní vody. Spodní stavba je železobetonová, plošně založená, podloží utěsněné tryskovou injektáží, kotvené štětové stěny po obvodu stavební jámy. Výstavba mostu a navazujících opěrných zdí je v hydroizolační vaně, která výškově dosahuje 1,2 nad zjištěnou výšku hladiny podzemní vody. Délka přemostění 11,00 až 11,33 m, šířka mostu 13,05 m.</p> <p>Objekt sestává ze tří úseků opěrných zdí ve směru Chropyně - Záříčí, které navazují na most SO 27-19-01.1: severní úsek severně od mostu, jižní mezi mostem a</p>

	křižovatkou a úsek od křižovatky směrem na Chropyni. Opěrné zdi jsou navrženy jako zesponu uzavřený rám v hydroizolační vaně. Hydroizolační vany, základy a zdi navazují na funkčně stejné součásti mostu a jsou od něj odděleny dilatačními spárami. Tato konstrukce je navržena s ohledem na polohu hladiny podzemní vody. Spodní stavba je železobetonová, plošně založená, podloží až do výšky podzemní vody utěsněné tryskovou injektáží, kotvené štetové stěny po obvodu stavební jámy. Výstavba mostu a navazujících opěrných zdí je v hydroizolační vaně, která výškově dosahuje 1,2 nad zjištěnou výšku hladiny podzemní vody.
SO 27-19-02	Žst. Chropyně, podchod v km 77,115
	Podchod zajišťuje propojení nástupišť s prostorem u výpravní budovy schodišti a šikmými chodníky. Přemostění je řešeno jako uzavřený rám v hydroizolační vaně s monolitickou železobetonovou rámovou nosnou konstrukcí světlosti 4,0 m. Tato konstrukce je navržena s ohledem na polohu hladiny podzemní vody a v zájmu zamezení pronikání stékající srážkové vody. Spodní stavba je železobetonová, plošně založená, podloží utěsněné tryskovou injektáží, štetové stěny po obvodu stavební jámy. Výstavba mostu je v hydroizolační vaně. Podchod je zastřešen jiným SO.
SO 27-19-03	Žst. Chropyně, žel. propustek v km 77,509
SO 27-19-04	Žst. Chropyně, žel. propustek v km 0,079 vlečky č.6180
SO 28-19-01	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,091
SO 28-19-02	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,250
SO 28-19-03	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,514
SO 28-19-04	Chropyně - Přerov, žel. propustek v ev. km 82,656 - zrušení
SO 28-19-05	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 81,528
SO 28-19-06	Chropyně - Přerov, žel. most v km 82,229 (Svodnice)
SO 28-19-07	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 83,200
SO 28-19-08	Chropyně - Přerov, žel. most v km 84,458 (cyklostezka)
SO 28-19-08.1	Chropyně - Přerov, žel. most v km 84,458
SO 28-19-08.2	Chropyně - Přerov, žel. most v km 84,458 - rampy
SO 28-19-09	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 84,532
SO 28-19-10	Chropyně - Přerov, žel. propustek v ev. km 86,706 - zrušení
SO 28-19-11	Chropyně - Přerov, žel. most v km 85,871 (cyklostezka)
SO 28-19-11.1	Chropyně - Přerov, žel. most v km 85,871
SO 28-19-11.2	Chropyně - Přerov, žel. most v km 85,871 - rampy
SO 28-19-12	Chropyně - Přerov, žel. most v km 86,141 (Svodnice)
SO 25-19-81	Žst. Kojetín, silniční most v km 0,444 (II/367)
SO 25-19-82	Žst. Kojetín, silniční most přes Vlčidolku v km 1,312 (II/367)
SO 25-19-83	Žst. Kojetín, silniční most přes Hanou v km 1,858 (II/367)
	Jedná se o mostní objekt na nové obchvatové trase města Kojetín, který přemostňuje stávající komunikaci III/43328 a řeku Hanou. Přemostění je řešeno mostním objektem o 4 polích s rozpětím 23 + 2x27 + 23 m, celková délka nosné konstrukce je 101,0 m. Nosná konstrukce je navržena jako dodatečně předpjatá

	železobetonová monolitická trémová konstrukce s oboustrannými konzolami. Šířka NK je 12,0m. Spodní stavba je železobetonová, hlubíně založená tvořena dvojicí krajních opěr a ze tří mezilehlých pilířů.
SO 25-19-84	Žst. Kojetín, silniční nadjezd v žel. km 71,178 (II/367)
	Jedná se mostní objekt na obchvatové trase města Kojetín, která je navržena jako náhrada za zrušení přejezdů P7201 na ul. Křenovská a přejezdu P7202 na ul. Padlých hrdinů. Přemostění žel. tratě, polních cest je řešeno mostním objektem o 4 polích s rozpětím 24 + 2x30 + 24 m, celková délka nosné konstrukce je 109,0 m. Nosná konstrukce je navržena jako dodatečně předpjatá železobetonová monolitická jednotrémová konstrukce s oboustrannými konzolami. Šířka NK je 12,0m. Spodní stavba je železobetonová, hlubíně založená pozůstávající ze dvojice krajních opěr a ze tří mezilehlých pilířů.
SO 25-19-85	Žst. Kojetín, silniční most v napojení dosavadní II/367
SO 26-19-81	Kojetín - Chropyně, silniční nadjezd v žel. km 73,903 (II/436)
	Jedná se o nadjezd na silnici II/436, který je navržen jako náhrada za zrušený přejezd P7204 a přemostňuje žel. trať. Přemostění je řešeno mostním objektem o 4 polích s rozpětím 24 + 30 + 24 m, celková délka nosné konstrukce je 79,5 m. Nosná konstrukce je navržena jako dodatečně předpjatá železobetonová monolitická trémová konstrukce s oboustrannými konzolami. Šířka NK je 10,0m. Spodní stavba je železobetonová, hlubíně založená pozůstávající ze dvojice krajních opěr a ze dvou mezilehlých pilířů.
SO 28-19-81	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 78,401 (ÚK)
SO 28-19-82 SO 28-19-82.1 SO 28-19-82.2	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,401 (III/4348) Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,401 Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,401 - zed'
	Most je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí silnici III. třídy III/4348 Vlkoš - Troubky přes 2 koleje modernizované tratě. V současnosti se v místě stavby nachází stávající úrovnový přejezd. Přemostění je řešeno jako spojitý nosník deskového průřezu, železobetonová předpjatá konstrukce uložená na ložiskách. Spodní stavba je železobetonová, založená plošně. Během výstavby bude stávající těleso tratě paženo. Délka mostu je zkrácena zdmi z mechanicky stabilizované zeminy podél tratě. Takto je tato konstrukce navržena s ohledem na zachování provozu na trati. Rozpětí 15,4+22,0+15,4 m, délka přemostění 51,2 m, šířka mostu 9,1 m.
SO 28-19-83 SO 28-19-83.1 SO 28-19-83.2	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146 (II/436) Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146 Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146 - zed'
	Most je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí silnici III. třídy III/4348 Vlkoš - Troubky přes 2 koleje modernizované tratě. V současnosti se v místě stavby nachází stávající úrovnový přejezd. Přemostění je řešeno jako spojitý nosník deskového průřezu, železobetonová předpjatá konstrukce uložená na ložiskách. Spodní stavba je železobetonová, založená plošně. Během výstavby bude stávající těleso tratě paženo. Délka mostu je zkrácena zdmi z mechanicky stabilizované zeminy podél tratě. Takto je tato konstrukce navržena s ohledem na zachování provozu na trati. Rozpětí 14,0+20,0+14,0 m, délka přemostění 46,4 m, šířka mostu 13,0 m.
SO 28-19-84	Chropyně - Přerov, silniční most v km 86,141 (ÚK)

D.E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 25-34-01	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10205227 podél komunikace II/367
SO 25-34-02	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10193715 a 10206547 pod komunikací II/367
SO 25-34-03	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10188527
SO 26-34-01	Kojetín - Chropyně, náhradní vodní plocha
SO 26-34-02	Kojetín - Chropyně, úprava vodního toku IDVT 10194660
SO 28-34-01	Chropyně - Přerov, úprava vodního toku IDVT 10202510
SO 25-34-41	Žst. Kojetín, úprava meliorací
SO 26-34-41	Kojetín - Chropyně, úprava meliorací
SO 28-34-41	Chropyně - Přerov, úprava meliorací

D.E.1.6 Potrubní vedení

SO 25-27-01	Žst. Kojetín, přeložka výtoku splaškové kanalizace, komunikace II/367
SO 25-27-02	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace, komunikace II/367
SO 25-27-03	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace, komunikace III/4335
SO 25-27-04	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace v km 71,218
SO 25-27-05	Žst. Kojetín, odvodnění podchodu v km 71,354
SO 25-27-06	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka splaškové kanalizace
SO 25-27-07	Žst. Kojetín, dešťové kanalizace
SO 25-27-08	Žst. Kojetín, odvodnění zpevněných ploch SŽDC
SO 25-27-09	Žst. Kojetín, přeložka přivaděče technologické vody
SO 25-27-10	Žst. Kojetín, odvodnění podjezdu v km 72,553
SO 25-27-11	Žst. Kojetín, přeložka kanalizací - ulice Nádražní a Kroměřížská, Kojetín
SO 25-27-12	Žst. Kojetín, přeložka dešťové a drenážní kanalizace v km 72,548
SO 25-27-13	Kojetín - Kroměříž, ochrana kanalizace v km 0,741
SO 25-27-14	Žst. Kojetín, přípojka splaškové kanalizace, p.č. 2521, ulice Rumuská
SO 26-27-01	Kojetín - Chropyně, ochrana kanalizace v km 73,016
SO 27-27-01	Žst. Chropyně, přeložka jednotné kanalizace v km 76,833
SO 27-27-02	Žst. Chropyně, odvodnění podjezdu v km 76,823
SO 27-27-03	Žst. Chropyně, výpravní budova, přípojka splaškové kanalizace
SO 27-27-04	Žst. Chropyně, dešťové kanalizace
SO 28-27-01	Chropyně - Přerov, přeložka dešťové kanalizace v km 84,508
SO 28-27-02	Chropyně - Přerov, ochrana splaškové kanalizace - ulice Nábřeží, Bochoř

SO 25-27-21	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu, komunikace II/367
SO 25-27-22	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu v km 71,309
SO 25-27-23	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu, komunikace III/4335
SO 25-27-24	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu v km 71,448
SO 25-27-25	Kojetín - Lobodice, ochrana vodovodu v km 1,250 a 1,266
SO 25-27-26	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka vodovodu
SO 25-27-27	Žst. Kojetín, přeložka vodovodů v km 72,563
SO 25-27-28	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 2521, ulice Rumunská
SO 25-27-29	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 1462/1, ulice Rumunská
SO 25-27-30	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 917, ulice Rumunská
SO 26-27-21	Kojetín - Chropyně, přeložka vodovodu v km 72,976 - 73,464
SO 27-27-21	Žst. Chropyně, přeložka a ochrana vodovodů v km 76,823
SO 27-27-22	Žst. Chropyně, výpravní budova, přípojka vodovodu
SO 28-27-21	Chropyně - Přerov, úprava vodovodu v km 84,501
SO 28-27-22	Chropyně - Přerov, přeložka vodovodu v km 84,943
SO 28-27-23	Chropyně - Přerov, úprava vodovodu v km 84,957
SO 28-27-24	Chropyně - Přerov, přeložka vodovodu, komunikace II/436
SO 25-22-01	Žst. Kojetín, přeložka VTL plynovodu, komunikace II/367
SO 25-22-02	Žst. Kojetín, přeložka STL plynovodu, komunikace III/4335
SO 25-22-03	Kojetín - Lobodice, ochrana STL plynovodu v km 1,254
SO 25-22-04	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka plynovodu
SO 25-22-05	Žst. Kojetín, úprava STL plynovodů v km 72,544
SO 25-22-06	Kojetín - Kroměříž, ochrana VTL plynovodu v km 2,444
SO 26-22-01	Kojetín - Chropyně, přeložka VTL plynovodu, místní komunikace
SO 26-22-02	Kojetín - Chropyně, přeložka VTL plynovodu, komunikace II/436
SO 26-22-03	Kojetín - Chropyně, úprava VTL plynovodu v km 73,765
SO 26-22-04	Kojetín - Chropyně, ochrana VTL plynovodu, místní komunikace
SO 26-22-05	Kojetín - Chropyně, ochrana VTL plynovodu v km 74,274
SO 27-22-01	Žst. Chropyně, přeložka STL plynovodů v km 76,816
SO 27-22-02	Žst. Chropyně, přeložka STL plynovodů - ulici Tovačovská, Chropyně
SO 28-22-01	Chropyně - Přerov, úprava STL plynovodu v km 83,252
SO 28-22-02	Chropyně - Přerov, ochrana plynovodu STL - ulice Nábřeží, Bochoř
SO 28-22-03	Chropyně - Přerov, úprava VTL plynovodu v km 85,632

D.E.1.8 Pozemní komunikace

SO 25-18-01 SO 25-18-01.1 SO 25-18-01.2	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 1.část Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 2.část
	<p>Začátek úseku je v místě stávající okružní křižovatky (OK) silnic I/47 a II/367 mezi obcí Popůvky a Bezměrov. Trasa přeložky vede v trase budoucího uvažovaného obchvatu (dle ÚP) po západním okraji Kojetína, mimoúrovňově přechází nad silnicí III/43328 i přes žel. trať po silničním nadjezdu (SO 25-19-84) a dále vede směrem až po křížení se silnicí III/4335. V tomto místě je navržena okružní křižovatka (OK). . Podélné sklony vozovky jsou navrženy max. 2,0%. Celková délka SO je 3305 m.</p> <p>Tento stavení objekt je vyvolanou investicí – v místě stávajícího křížení komunikace II/367 s dráhou (žel. přejezd P7202 v ev. km 73,747) a křížení komunikace III/43327 v ul. Křenovská (žel. přejezd P7201 v ev. km 72,546) není z důvodu zástavby a přilehlých křižovatek možné vybudovat mimoúrovňové křížení požadovaných normových parametrů.</p>
SO 25-18-02 SO 25-18-02.1 SO 25-18-02.2	Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 - silnice III.tř. Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 - úprava ÚK
SO 25-18-03 SO 25-18-03.1 SO 25-18-03.2 SO 25-18-03.3	Žst. Kojetín, přeložka III/43327 Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - od Popůvek Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - směr prům. zóna Žst. Kojetín, přeložka III/43327 – chodníky a sjezdy
SO 25-18-04	Žst. Kojetín, úprava silnice III/43328
SO 25-18-05 SO 25-18-05.1 SO 25-18-05.2	Žst. Kojetín, přeložka III/4335 Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - silnice III.tř. Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - chodník
SO 25-18-06	Žst. Kojetín, přeložky ÚK v km 70,9 - 71,4
SO 25-18-07	Žst. Kojetín, úprava MK ul. Křenovská
SO 25-18-08	Žst. Kojetín, úprava MK u žel. přejezdu P7216
SO 25-18-09	Žst. Kojetín, zpevněné plochy
SO 25-18-10	Žst. Kojetín, nákladiště u kol.č.9a
SO 25-18-11 SO 25-18-11.1 SO 25-18-11.2 SO 25-18-11.3	Žst. Kojetín, úprava dosavadní II/367 v km 72,553 Žst. Kojetín, úprava dosavadní II/367 v km 72,553 - silnice III.tř. Žst. Kojetín, úprava dosavadní II/367 v km 72,553 - MK a chodníky Žst. Kojetín, úprava dosavadní II/367 v km 72,553 - plochy SŽDC
SO 26-18-12	Žst. Kojetín, úprava MK u žel. přejezdu P7231
SO 26-18-01	Kojetín - Chropyně, přeložka ÚK k ČOV Kojetín
SO 26-18-02	Kojetín - Chropyně, přeložka silnice II/436 v km 73,903
	<p>Stavební objekt řeší přeložku silnice III/4346 v novém žel. km 73,903 v katastrálním území Kojetín po novém silničním nadjezdu (SO 26-19-81) v místě dosavadního žel. přejezdu P 7204 v ev. km 75,075.</p> <p>Výškové řešení je určeno vytvořením mimoúrovňového křížení s železniční tratí a zajištěním minimální podjezdové výšky dle parametrů trati. Podélné sklony</p>

	vozovky jsou navrženy z obou stran 4,5%, což určuje délku úpravy komunikace 731m.
SO 26-18-03	Kojetín - Chropyně, přeložka ÚK v km 73,7 - 74,4
SO 26-18-04	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty
SO 26-18-04.1	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 73,5 - 75,4
SO 26-18-04.2	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v podjezdu v km 75,275
SO 26-18-04.3	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 75,4
SO 26-18-05	Kojetín - Chropyně, úprava ÚK podél Svodnice v km 76,510
SO 27-18-01	Žst. Chropyně, přeložka silnice III/4349 v km 76,823
SO 27-18-02	Žst. Chropyně, místní komunikace
SO 27-18-03	Žst. Chropyně, účelové komunikace
SO 27-18-04	Žst. Chropyně, nákladiště u kol.č.7
SO 27-18-05	Žst. Chropyně, zpevněné plochy
SO 27-18-06	Žst. Chropyně, technologická budova, zpevněné plochy
SO 28-18-01	Chropyně - Přerov, úprava silnice III/4348 v km 81,401
	<p>Stavební objekt řeší přeložku silnice III/4348 v novém žel. km 81,408 v katastrálním území Vlkoše u Přerova po novém silničním nadjezdu (SO 28-19-82) v místě dosavadního žel. přejezdu P 7211 v ev. km 82,612.</p> <p>Výškové řešení je určeno vytvořením mimoúrovňového křížení s železniční tratí a zajištěním minimální podjezdové výšky dle parametrů trati. Podélné sklony vozovky jsou navrženy z obou stran 4,5%, což určuje délku úpravy komunikace 765m.</p>
SO 28-18-02	Chropyně - Přerov, účelové komunikace Vlkoš
SO 28-18-04	Chropyně - Přerov, spínací stanice, zpevněné plochy
SO 28-18-06	Odb. Bochoř, technologická budova, zpevněné plochy
SO 28-18-07	Zast. Věžky, zpevněné plochy
SO 28-18-08	Chropyně - Přerov, úprava silnice II/436 v km 83,146
	<p>Stavební objekt řeší přeložku silnice II/436 v novém žel. km 83,146 v katastrálním území Věžky u Přerova po novém silničním nadjezdu (SO 28-19-83) v místě dosavadního žel. přejezdu P 7213 v ev. km 84,323.</p> <p>Výškové řešení je určeno vytvořením mimoúrovňového křížení s železniční tratí a zajištěním minimální podjezdové výšky dle parametrů trati. Podélné sklony vozovky jsou navrženy z obou stran 4,5%, což určuje délku úpravy komunikace 727m.</p>
SO 28-18-09	Chropyně - Přerov, komunikace Věžky
SO 28-18-10	Chropyně - Přerov, úprava MK v podchodu v km 84,458 (Bochoř)
SO 28-18-11	Chropyně - Přerov, komunikace Bochoř
SO 28-18-12	Chropyně - Přerov, úprava ÚK v podchodu v km 85,871 (Lověšice)
SO 28-18-13	Chropyně - Přerov, účelové komunikace Přerov
SO 31-18-14	Žst. Přerov, úprava III/0557 (podjezd Lověšice)
SO 31-18-14.1	Žst. Přerov, úprava III/0557 (podjezd Lověšice) - silnice III.tř.
SO 31-18-14.2	Žst. Přerov, úprava III/0557 (podjezd Lověšice) - MK a chodníky

SO 31-18-15	Žst. Přerov, účelové komunikace SŽDC
--------------------	---

D.E.1.9 Kabelovody a kolektory

SO 25-15-01 SO 26-15-01 SO 27-15-01	Žst. Kojetín, kabelovod Kojetín - Chropyně, kabelovod Žst. Chropyně, kabelovod
	<p>Kabelovody jsou navrženy v žst. Kojetín, žst. Chropyně, žst. Přerov a mezi staniční kabelovod pro kabel VN 22kV.</p> <p>Návrh umístění kabelovodu respektuje polohu kolejí, konstrukci trativodu, návaznost do technologických a výpravních budov, trakčního vedení, nástupišť, polohu zárubních zdí a zejména požadavky kabelových profesí. Kabelovody jsou navrženy jako ochrana kabelových vedení (sdělovacích, zabezpečovacích a silových) a pro napojení technologických zařízení pro zajištění dopravní cesty.</p> <p>Kabelovod je převážně tvořen z prefabrikovaných železobetonových šachet z vodostavebního betonu a tam, kde to bude možné, bude doplněn o menší plastové šachty.</p> <p>Kabelové trasy mezi ŽB šachtami a novými, stávajícími budovami nebo trasami navazující na plastové šachty budou navrženy ve vodotěsné úpravě.</p> <p>Objekt lávky navazuje na šachty nového kabelovodu, které jsou umístěny v blízkosti nového podjezdu a jeho ramp. Aby bylo možno před výstavbou podjezdu přepojit všechny sítě ze starého kabelovodu a jeho okolí do nového kabelovodu, jsou šachty umístěny dál od podjezdu, aby bylo možno provádět veškeré práce na podjezdu. Kabelová lávky tedy musí být postavena jako jeden z prvních objektů.</p> <p>Kabelovod je navržen v celkové délce cca 7300 m.</p>

D.E.1.10 Protihlukové stěny

SO 25-15-02 SO 27-15-02 SO 31-15-02	Žst. Kojetín, PHS Žst. Chropyně, PHS Žst. Přerov, PHS
	<p>Umístění protihlukových stěn (PHS) bude na základě zpracované hlukové studie. Předpokládá se pohltivá úprava PHS směrem ke koleji. PHS budou umístěny ve vzdálenosti cca 3,6 m od osy koleje, pokud si konfigurace terénu a technické řešení nevynutí umístění vzdálenější. Výška stěn je navržena od 1,5 – 3,5m nad TK.</p> <p>Nosnou konstrukcí stěny jsou sloupky, kotvené do hlav vrtaných železobetonových pilot Ø500 (750) mm, osazované převážně v osové vzdálenosti 4,00 m.</p> <p>Pohltivé panely budou navrženy z materiálů ve třídě pohltivosti A3/A2. Do výšky 1,5m od terénu bude PHS provedena z nehořlavých materiálů tř. reakce na oheň A1, A2 nebo B. Na mostech bude použito soklových panelů, doplněných o transparentní panely osazené do rámu. Do PHS budou vloženy pole s garantovaným prostupem pro IZS do 5min, tyto pole budou mít označené sloupky reflexními pruhy po obou stranách.</p> <p>Protihlukové stěny jsou navrženy v celkové ploše 5014 m² nad TK.</p>

D.E.2 Pozemní stavební objekty

D.E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 25-15-03	<p>Žst. Kojetín, výpravní budova</p> <p>Je navržena novostavba výpravní budovy žst. Kojetín. Varianta celkové rekonstrukce byla vyloučena. Nová objekt je dispozičně uzpůsoben potřebám cestujících, požadavkům pokročilého řízení dopravy a prostorovým nárokům zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé techniky.</p> <p>Umístění objektu vychází z nového uspořádání kolejíště a navazujících prvků pro předpokládaný pohyb cestujících v řešeném přednádražním prostoru, který navazuje na stávající plochy. Nová budova tvoří pohledové uzavření plochy náměstí, rozptylová plocha pro cestující před vstupem doVB a před hlavním výstupem z podchodu je dostatečná.</p> <p>Celkové architektonické řešení nového objektu vychází ze stavebního programu předaného uživatelem. Vnější vzhled vychází z principů moderní soudobé architektury. Nový objekt je jednopodlažní, nepodsklepený, zastřešený soustavou plochých jednoplášťových střech. Svislé nosné konstrukce jsou zděné, založené na základovém železobetonovém roštu, vodorovnou nosnou konstrukci střech tvoří betonové panely.</p> <p>Dispozičně je VB členěna do jednotlivých logických celků: technologické místnosti (zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, rozvodna NN, kotlina + TZB, dílna, sklad) a zázemí pro provoz stanice (dopravní kancelář, kanceláře, pokladny, denní místnosti, šatny, umývárny a WC zaměstnanců) jsou situovány v nižší kompaktní hmotě, prostory pro cestující jsou umístěné ve vyšší části pohledově akcentované velkoplošným zasklením z ulice.</p> <p>Provozní schéma je jasné a přehledné: na hlavní bezbariérový vstup z přednádražního prostoru navazuje čekárna s prodejem jízdenek a dalšími službami pro cestující a dělenými WC pro cestující dle pohlaví. Z čekárny je cestujícím umožněn východ na 1.nástupiště a dále krytý příchod ke schodišti do podchodu. Služební vstupy pro zaměstnance dráhy a do technologických místností jsou řešeny samostatně – oddělené od pohybu cestujících, zásobování a vstup zaměstnanců (pečivo, tisk) je rovněž uvažováno samostatně – z prostoru 1. nástupiště.</p> <p>Objemové ukazatele: zastavěná plocha: 737,3 m², obestavěný prostor: 3595 m³.</p>
SO 25-15-04	<p>Žst. Kojetín, technologická budova</p> <p>Technologická budova je v km 72,220 trati Kojetín – Přerov. Dispozičně je tvořen rozvodnou VN, 2x místností s transformátorem, 2x místností s tlumivkou, rozvodnami NN, místností kompenzace, místností pro sdělovací zařízení, místností s náhradním zdrojem, provozní místností SEE a dvěma garážovými stáními SSZT pro automobil a přívesný vozík.</p> <p>Nosná konstrukce je navržena z železobetonových systémových buněk, zateplených kompletizovaným zateplovacím systémem, s větranou sedlovou střechou a zatepleným stropem. Skladba konstrukce se předpokládá ze dvou „U“ buněk otočených proti sobě, uložených na betonové podkladní desce.</p> <p>Pro zajištění parametrů vnitřního provozního prostředí je budova vybavena vytápěním, vzduchotechnikou, chlazením a silnoproudou elektrotechnikou.</p> <p>Půdorysný rozměr technologické budovy je 33,3 x 6,34 m. Světlá výška rozvoden 3,0 m, hloubka kabelového prostoru 1,2 m, výška budovy v hřebeni je +5,474 m od ±0,000. Objemové ukazatele: zastavěná plocha: 211,2 m², obestavěný prostor: 1271,4 m³.</p>

SO 27-15-03	Žst. Chropyně, výpravní budova
	<p>Je navržena novostavba výpravní budovy žst. Chropyně. Varianta celkové rekonstrukce byla vyloučena. Nový objekt je dispozičně uzpůsoben potřebám cestujících, požadavkům pokročilého řízení dopravy a prostorovým nárokům zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé techniky.</p> <p>Stávající výpravní budova (VB) bude, s ohledem na její stavebně-technický stav, v rámci stavby odstraněna.</p> <p>Umístění nového objektu vychází z nového uspořádání kolejiště a navazujících prvků pro předpokládaný pohyb cestujících v řešeném přednádražním prostoru, který navazuje na stávající plochy. Nová budova je umístěna blíže k příjezdu a příchodu cestujících od města, rozptylová plocha pro cestující před vstupem do VB a před hlavním výstupem z podchodu je dostatečná.</p> <p>Celkové architektonické řešení nového objektu vychází ze stavebního programu předaného uživatelem. Vnější vzhled vychází z principů moderní soudobé architektury. Nový objekt je jednopodlažní, nepodsklepený, zastřešený kombinací ploché jednoplášťové střechy (nižší část) a pultové střechy s mírným spádem (vyšší část). Svislé nosné konstrukce jsou zděné, založené na základovém železobetonovém roštu, vodorovnou nosnou konstrukci střech tvoří betonové panely.</p> <p>Dispozičně je VB členěna do dvou logických celků: technologické místnosti (zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, rozvodna NN, kotelna + TZB, šatny + sprcha + WC, denní místnost zaměstnanců SSZT) jsou situovány v nižší v části s plochou střechou. Zázemí pro provoz stanice (dopravní kancelář, pokladny, denní místnost, šatny + umývárny + WC zaměstnanců Správy železnic) jsou spolu s prostory pro cestující umístěné ve vyšší části s pultovou střechou. Nároží této části objektu je pohledově akcentováno velkoplošným prosklením.</p> <p>Provozní schéma je jasné a přehledné: na hlavní bezbariérový vstup z přednádražního prostoru navazuje čekárna s prodejem jízdenek a dalšími službami pro cestující a dělenými WC pro cestující dle pohlaví. Z čekárny je cestujícím umožněn krytý příchod ke schodišti do podchodu. Služební vstupy pro zaměstnance dráhy a do technologických místností jsou řešeny samostatně – oddělené od pohybu cestujících.</p> <p>Objemové ukazatele: zastavěná plocha: 428,9 m², obestavěný prostor: 2170,0 m³.</p>
SO 27-15-04	Žst. Chropyně, technologická budova
	<p>Technologická budova je v km 77,150 trati Brno – Přerov. Dispozičně je tvořena rozvodnou VN, 2x místností s transformátorem, místností s tlumivkou, rozvodnou NN, místností kompenzace, místností pro sdělovací zařízení, místností s náhradním zdrojem a provozní místností SEE.</p> <p>Nosná konstrukce je navržena z železobetonových systémových buněk, zateplených kompletizovaným zateplovacím systémem, s větranou sedlovou střechou a zatepleným stropem. Skladba konstrukce se předpokládá ze dvou „U“ buněk otočených proti sobě, uložených na betonové podkladní desce.</p> <p>Pro zajištění parametrů vnitřního provozního prostředí je budova vybavena vytápěním, vzduchotechnikou, chlazením a silnoproudou elektrotechnikou.</p> <p>Půdorysný rozměr technologické budovy je 26,08 x 6,34 m. Světlá výška rozvodu 3,0 m, hloubka kabelového prostoru 1,2 m, výška budovy v hřebeni je +5,474 m od ±0,000. Objemové ukazatele: zastavěná plocha: 165,4 m², obestavěný prostor: 995,8 m³.</p>

SO 28-15-03	Chropyně - Přerov, spínací stanice
	<p>Spínací stanice je v km 80,500 trati Kojetín – Přerov. Dispozičně je tvořen rozvodnou VN, 2x místností s transformátorem, 3x místností s tlumivkou, 2x rozvodnou NN, místností sdělovacího zařízení a místností s náhradním zdrojem.</p> <p>Nosná konstrukce je navržena z železobetonových systémových buněk, zateplených kompletizovaným zateplovacím systémem, s větranou sedlovou střechou a zatepleným stropem. Skladba konstrukce se předpokládá ze dvou „U“ buněk otočených proti sobě, uložených na betonové podkladní desce.</p> <p>Pro zajištění parametrů vnitřního provozního prostředí je budova vybavena vytápěním, vzduchotechnikou, chlazením a silnoproudou elektrotechnikou.</p> <p>Půdorysný rozměr technologické budovy je 18,9 x 6,34 m. Světlná výška rozveden 3,0 m, hloubka kabelového prostoru 1,2 m, výška budovy v hřebeni je +5,474 m od ±0,000. Objemové ukazatele: zastavěná plocha: 119,9 m², obestavěný prostor: 721,6 m³.</p>
SO 28-15-04	Odb. Bochoř, technologická budova
	<p>Technologická budova je v km 82,900 trati Kojetín – Přerov Dispozičně je tvořen rozvodnou VN, 2x místností s transformátorem, místností s tlumivkou, rozvodnou NN, rozvodnou pro sdělovací zařízení, rozvodnou pro zabezpečovací zařízení a místností s náhradním zdrojem. Nosná konstrukce je navržena z železobetonových systémových buněk, zateplených kompletizovaným zateplovacím systémem, s větranou sedlovou střechou a zatepleným stropem. Skladba konstrukce se předpokládá ze dvou „U“ buněk otočených proti sobě, uložených na betonové podkladní desce.</p> <p>Pro zajištění parametrů vnitřního provozního prostředí je budova vybavena vytápěním, vzduchotechnikou, chlazením a silnoproudou elektrotechnikou.</p> <p>Půdorysný rozměr technologické budovy je 23,1 x 6,34 m. Světlná výška rozveden 3,0 m, hloubka kabelového prostoru 1,2 m, výška budovy v hřebeni je +5,474 m od ±0,000. Objemové ukazatele: zastavěná plocha: 146,5 m², obestavěný prostor: 882,0 m³.</p>

D.E.2.2 Zastřešení nástupišť

SO 25-15-05	Žst. Kojetín, zastřešení nástupišť
	<p>SO podchodu je rozdělen na zastřešení podchodu a zastřešení nástupišť.</p> <p>V rámci zastřešení podchodu jsou zastřešena schodišťová ramena a rampy. Lehká ocelová konstrukce je zastřešenou sendvičovým panelem s opláštěním bezpečnostním kaleným sklem, které přesahuje železobetonové zídky podchodu tak, aby nedocházelo ke stékání na jejich povrch. Veškeré prvky zastřešení jsou kotveny do těchto zídek. Sklon zastřešení je mírný sedlový, omezeně pultový. Odvodnění je předmětem samostatného SO. Okapový žlab je skrytý za průběžné lemování okraje střechy. Podchozí výška je 2,70 m. Přístup do výpravní budovy do podchodu je krytý - zastřešení vstupu do VB navazuje na zastřešení podchodu.</p> <p>Zastřešení schodišťového ramena na 4. nástupiště je protaženo v délce 8,7 m za jalový stupeň a ukončeno závětrím z kaleného skla a lavičkami ve formě přístřešku pro cestující. Celková plocha zastřešení podchodu vč. přesahů je 1190 m².</p> <p>Zastřešení ostrovních nástupišť - na obou ostrovních nástupištích je navrženo zastřešení typu vlašťovka o celkové délce 120 m resp. 100 m od výstupu ze schodišťového ramene podchodu. Zastřešení přestřešuje schodiště podchodu a překrývá vstup na rampu podchodu, které kryje takřka celou šířku nástupiště. Jedná se</p>

	o ocelovou konstrukci se zastřešením sendvičovým panelem, šířka vlašťovky 7,9 m. Přístup na nástupiště z rampy i schodiště je tak krytý. Podchozí výška zastřešení 2,7 m. Celková plocha zastřešení typu vlašťovka je 1884 m ² .
SO 27-15-05	Žst. Chropyně, zastřešení nástupišť
	<p>Zastřešení je rozděleno mezi zastřešení podchodu a zastřešení nástupišť.</p> <p>V rámci zastřešení podchodu jsou zastřešena schodišťová ramena a rampy. Lehká ocelová konstrukce je zastřešena sendvičovým panelem s opláštěním bezpečnostním kaleným sklem, které přesahuje železobetonové zídky podchodu tak, aby nedocházelo ke stékání na jejich povrch.. Podchozí výška je 2,70 m. Přístup do výpravní budovy do podchodu je krytý - zastřešení vstupu do VB navazuje na zastřešení podchodu. Celková plocha zastřešení podchodu je 880 m².</p> <p>Ve středu ostrovních nástupišť jsou ve vzdálenosti 30 m od konce přesahu zastřešení schodišť podchodu umístěny přístřešky pro cestující - typové ocelové přístřešky Počet kusů - 2, plocha zastřešení celkem 44 m².</p>
SO 28-15-05	Zast. Věžky, přístřešek na nástupišti

D.E.2.3 Individuální protihluková opatření

SO 25-15-06	Žst. Kojetín, IPO
SO 27-15-06	Žst. Chropyně, IPO

D.E.2.4 Orientační systém

SO 25-15-07	Žst. Kojetín, orientační systém
SO 27-15-07	Žst. Chropyně, orientační systém
SO 28-15-07	Zast. Věžky, orientační systém

D.E.2.5 Demolice

SO 25-15-08	Žst. Kojetín, demolice
SO 27-15-08	Žst. Chropyně, demolice
SO 28-15-08	Chropyně - Přerov, demolice
	<p>Jsou navrženy novostavby výpravních budov žst. Kojetín a Chropyně. Varianta celkové rekonstrukce byla vyloučena. Jsou navrženy nové objekty, dispozičně uzpůsobené potřebám cestujících, požadavkům pokročilého řízení dopravy a prostorovým nárokům zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé techniky. Stávající objekty z roku 1887 jsou navrženy k demolici.</p> <p>Výpravní budova v žst. Věžky je navržena k demolici z důvodu kolize (především výškové dispozice) s novou zastávkou Věžky.</p>

D.E.2.14 Vnější vybavení budov

SO 25-15-09	Žst. Kojetín, oplocení
SO 25-15-10	Žst. Kojetín, náhradní výstavba
SO 28-15-10	Chropyně - Přerov, náhradní výstavba

D.E.3 Trakční a energetická zařízení

D.E.3.1 Trakční vedení

SO 25-01-01	Žst. Kojetín, trakční vedení
SO 26-01-01	Kojetín - Chropyně, trakční vedení
SO 27-01-01	Žst. Chropyně, trakční vedení
SO 28-01-01	Chropyně - Bochoř, trakční vedení
SO 28-01-02	Odb. Bochoř, trakční vedení
SO 28-01-03	Bochoř - Přerov, trakční vedení
SO 28-01-04	Bochoř - Přerov, připojení zpětného a napájecího vedení
	<p>Řešení TV jsou v projektové dokumentaci navrženo tak, aby TV splňovalo parametry pro provozní rychlost do 200 km/hod.</p> <p>Dle zadávací dokumentace bude TV připraveno na provozování na napájecí soustavě 25kV AC (odpovídající izolátory, odpojovače a izolační vzdálenosti). Po dobu výstavby bude používáno 3kV. Z tohoto důvodu bude muset být TV navrženo i pro provozování v napěťové hladině 3kV. K přepnutí na 25kV dojde až na konci stavby, nejdříve po zprovoznění 5. stavby.</p> <p>Přední hrany od rekonstruovaných kolejí jsou min. 3,00m + * na trati, minimálně ve stíněných místech podle ČSN 34 1530.</p> <p>Bude navržena sestava „R“ na celém rameni Brno - Přerov. Návrh dalšího projektových stupňů upřesní požadavky tak, aby realizovaná sestava umožnila dočasné provozování v hladině 3kV.</p> <p>Konzoly trolejového vedení budou na tratích nahrazeny novými (na nových i stávajících stožárech). Všechny stávající nosné převěsy budou nahrazeny nosnými branami se závěsy na konzolách SIK (u vedlejších kolejí – směrová lana).</p> <p>Projektovaná výška troleje je navržena 5,30 m nad TK nové koleje dle doporučení TSI.</p> <p>Neutrální pole je navrženo ve vzdálenosti cca 5km od žst. Přerov. Z napájecí stanice Říkovice je navrženo napájecí vedení, které bude připojeno za tento neutrální směr na Brno. Realizace napájecí linky bude provedena v sousední 5. stavbě v SO 28-12-04 TNS Říkovice, nadzemní vedení zpětné, napájecí a 22kV.</p> <p>Nové odpojovače jsou navrženy na nových stožárech TV a budou použity schválené typy s ručním nebo motorovým pohonem.</p> <p>Navrhované bleskojistky jsou navrženy izolovaně s připojením na kolejnici podle ČSN 341500.</p>

D.E.3.1 Ohřev výměn

SO 25-06-01	Žst. Kojetín, EOv
SO 27-06-01	Žst. Chropyně, EOv
SO 28-06-01	Odb. Bochoř, EOv
	<p>Bude vybudováno nové EOv umístěné na výhybkách dle požadavku dopravní technologie. Na každém zhlaví v obou žst. budou umístěny rozváděče R-EOv pro napájení jednotlivých výhybek. R-EOv budou napájeny z technologické budovy umístěny ve středu stanice. Všechny topné tyče EOv budou napojeny přes proudové chrániče. Ovládání bud provedeno jako místní a také jako dálkové přes systém DDTS ŽDC.</p>

D.E.3.6 Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOÚO

SO 25-06-07 SO 27-06-07 SO 28-06-04	<p>Žst. Kojetín, DOÚO Žst. Chropyně, DOÚO Odb. Bochoř, DOÚO</p> <p>DOÚO je navrženo na základě podkladů zpracovatele trakce, kde je určeno rozmístění jednotlivých úsekových odpojovačů. Od odpojovačů budou vykopány kabelové trasy od zhlaví až k budově, kde jdou umístěny ovládací panely. V novém stavu bude stávající DOÚO odpojeno a demontováno.</p>
SO 25-06-02 SO 25-06-05 SO 25-06-06 SO 27-06-02 SO 27-06-05 SO 27-06-06 SO 28-06-03 SO 28-06-05 SO 28-06-07 SO 28-06-08	<p>Žst. Kojetín, přípojka nn Žst. Kojetín, rozvody nn Žst. Kojetín, přeložky nn Žst. Chropyně, přípojka nn Žst. Chropyně, rozvody nn Žst. Chropyně, přeložky nn Odb. Bochoř, rozvody nn Zast. Věžky, úprava přípojky nn Zast. Věžky, rozvody nn Zast. Věžky, přeložky nn</p> <p>Přeložky nn budou vybudovány na základě stavebních postupů, kde bude docházet ke kolizím stavební činnosti se stávajícími sítěmi. Kabelové rozvody nízkého napětí v železničních stanicích i na zastávkách budou přeloženy mimo rozsah stavebních prací a upraveny tak, aby zajistily spolehlivé napájení vlastní spotřeby železničních stanic.</p> <p>Rozvody nn jsou navrženy na základě požadavků na odběry.</p> <p>Stávající přípojka nn budou odpojeny a budou zřízeny nové.</p>
SO 25-06-03 SO 25-06-04 SO 27-06-03 SO 27-06-04 SO 28-06-02 SO 28-06-06	<p>Žst. Kojetín, venkovní osvětlení Žst. Kojetín, osvětlení nástupišť a podchodu Žst. Chropyně, venkovní osvětlení Žst. Chropyně, osvětlení nástupišť a podchodu Odb. Bochoř, venkovní osvětlení Zast. Věžky, osvětlení nástupišť a přístupových cest</p> <p>Nové osvětlení bude vybudováno pro nové nástupiště, přístupové cesty, podchody apod. Svítidla na nástupištích budou na 6m sklopných stožárcích (s integrovaným sklápěcím zařízením), prostory podchodů a schodišť budou osvětlena svítidly na stropech a stěnách v provedení antivandal nebo jinak bránící vandalismu. Svítidla budou osazeny LED zdroji.</p> <p>Osvětlení bude vybudováno pro prostor výhybek odb. Bochoř a přístup k nim. Venkovní železniční prostory (prostory výhybek) budou osvětleny svítidly umístěných na 10-12m stožárech v závislosti na specifikaci daného osvětlovacího prostoru. Svítidla budou osazeny LED zdroji. Osvětlení bude ovládáno místně a dálkově zapojeno do systému DDTS ŽDC.</p>
SO 25-12-01 SO 26-12-01 SO 28-12-01	<p>Žst. Kojetín, kabelový rozvod 22kV Kojetín - Chropyně, kabelový rozvod 22kV Chropyně - Přerov, kabelový rozvod 22kV</p> <p>Bude vybudován nový rozvod vn 22 kV LDSŽ. Kabelová trasa vn bude vedena v prostoru žst., mimo žst. ve volné trase pod patou náspu nebo ojediněle v jeho koruně.</p>

SO 28-12-02 SO 28-12-03	Chropyně - Přerov, připojení 22kV TNS Říkovice, připojení 22kV
	Z nadzemního napájecího vedení vn 22kV budou kabelem napojeny nové spínací stanice 22kV.
SO 28-12-04	TNS Říkovice, nadzemní vedení zpětné, napájecí a 22kV
	<p>Předmětem tohoto objektu je vyvedení výkonu z napájecí stanice Říkovice k trati Brno - Přerov. Jedná se o dvě napájecí stopy a jednu zpětnou stopu o napětí 25 kV a dále 3 fázové napájecí vedení 22 kV. Délka řešeného úseku je 4 991,6 m. Vedení bude sestávat z 25 příhradových stožárů pro vedení 110 kV.</p> <p>Na levou stranu vedení bude umístěno napájecí trakční vedení 25 kV a na pravou stranu vedení bude umístěno napájecí vedení 22 kV.</p> <p>Před měnírnou Říkovice bude na stožár č. 25 přivedeno kabelové napájecí trakční vedení, které bude na stožáru propojeno s venkovním vedením. Kabelové napájecí trakční vedení je součástí SO 28-01-04 Bochoř - Přerov, připojení zpětného a napájecího vedení. Před měnírnou Říkovice bude na stožár č. 25 přivedeno kabelové napájecí vedení 22 kV, které bude na stožáru propojeno s venkovním vedením, Kabelové napájecí vedení je součástí SO 28-12-03 TNS Říkovice, přípojka 22kV.</p> <p>U trati bude ze st. č. 1 vedení vedeno dále jako vzdušné na připravené příhradové stožáry. Toto je součástí SO 28-01-04 Bochoř - Přerov, připojení zpětného a napájecího vedení. U trati bude ze st. č. 1 napájecí vedení vedeno kabelem. Toto je součástí SO 28-12-02 Chropyně - Přerov, přípojka 22kV.</p>
SO 25-06-08	Žst. Kojetín, přípojka vn 22kV - část SŽDC
	V době kdy nebude ucelený a napájený systém LDSŽ 22 kV, jak se předpokládá v definitivním stavu, bude potřeba vybudovat přípojky vn 22 kV z distribuční sítě vn 22 kV E.ONu.

D.E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 25-01-02 SO 26-01-02 SO 27-01-02 SO 28-01-05	Žst. Kojetín, ukolejnění Kojetín - Chropyně, ukolejnění Žst. Chropyně, ukolejnění Chropyně - Přerov, ukolejnění
	Stavební objekty řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých vodivých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) podle normy ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 ed. 2 a ČSN EN 50 122-2 ed. 2. Jedná se o ukolejnění trakčních stožárů a dalších kovových konstrukcí.

D.E.3.8 Vnější uzemnění

SO 25-06-09 SO 25-06-10 SO 27-06-08 SO 27-06-09 SO 28-06-09	Žst. Kojetín, vnější uzemnění Žst. Kojetín, vnější uzemnění VB Žst. Chropyně, vnější uzemnění Žst. Chropyně, vnější uzemnění VB Chropyně - Přerov, SpS(TS) 22kV, vnější uzemnění
---	---

SO 28-06-10	Odb. Bochoř, vnější uzemnění
	U nových technologických objektů, jejichž součástí jsou dvě stání transformátorů 22/0,4kV, rozvodny VN ŠZDC 22kV, rozvodny NN, náhradního zdroje bude vybudováno nové vnější uzemnění. Vnější uzemnění bude provedeno zemnicími pásky nerez a doplněny zemnicími tyčemi. Uzemnění bude uloženo v zemi v jeho okolí tak, aby tvořilo ekvipotencionální prahy kolem trafostanic, rozvoden VN a vstupů do místností a rozvodny NN.

D.E.3.9.1 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 25-06-11	Žst. Kojetín, přeložky VO
SO 25-06-12	Žst. Kojetín, úprava rozvodů nn ul. Křenovská
SO 25-06-13	Žst. Kojetín, úprava VO ul. Křenovská
SO 25-06-14	Žst. Kojetín, úprava VO ul. náměstí Svobody
SO 25-06-15	Žst. Kojetín, úprava VO ul. Kroměřížská
SO 26-06-01	Kojetín - Chropyně - přeložka kabelu nn NET4GAS km 75,100
SO 26-06-02	Kojetín - Chropyně - přeložka kabelu nn NET4GAS u lesní cesty
SO 27-06-11	Žst. Chropyně, přeložky VO
SO 27-06-12	Žst. Chropyně, přeložka VO - km 78,035
SO 27-06-13	Žst. Chropyně, úprava rozvodů nn ul. Tovačovská
SO 27-06-14	Žst. Chropyně, úprava VO ul. Tovačovská
SO 28-06-11	Zast. Věžky, úprava VO Věžky
SO 28-06-12	Chropyně - Přerov, úprava rozvodů nn Bochoř
SO 28-06-13	Chropyně - Přerov, úprava VO Bochoř
SO 28-06-14	Chropyně - Přerov, úprava rozvodů nn, podchod Lověšice
SO 28-06-15	Chropyně - Přerov, úprava VO, podchod Lověšice

D.E.3.9.2 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních - energetika

SO 25-50-01	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 72,500
SO 25-50-02	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,450
SO 25-50-03	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,766
SO 25-50-04	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 0,3 - 1,2 komunikace II/367
SO 26-50-01	Kojetín - Chropyně, přeložky vn ČEZ - km 74,070
SO 26-50-02	Kojetín - Chropyně, přeložky vn ČEZ u lesní cesty
SO 26-50-03	Kojetín - Chropyně, přeložky nn E.ON - km 77,037

SO 27-50-01	Žst. Chropyně, přeložky nn E.ON - km 78,040
SO 27-50-02	Žst. Chropyně, přeložky vn E.ON - km 78,966
SO 28-50-01	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 84,304
SO 28-50-02	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 84,540
SO 28-50-03	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 85,344
SO 28-50-04	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 85,699
SO 28-50-05	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 86,150
SO 28-50-06	Chropyně - Přerov, přeložky vvn ČEZ - km 87,100
SO 28-50-07	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 87,256
SO 28-50-08	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 87,472

D.E.3.10 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních

SO 25-10-01	Žst. Kojetín, přeložka měřicího kabelu INNOGY ČR, a.s. v km 1,9 komunikace II/367
SO 25-10-02	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 1,6 - 1,8 komunikace II/367
SO 25-10-03	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 71,303 - 71,427
SO 25-10-04	Kojetín - Lobodice, přeložka kabelů CETIN, a.s.
SO 25-10-05	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 0,0 - 0,2 komunikace II/367
SO 25-10-06	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 0,0 ÚK k ČOV
SO 25-10-07	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 72,546
SO 26-10-01	Kojetín - Chropyně, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 72,546 - 75,000
SO 26-10-02	Kojetín - Chropyně, přeložka optického kabelu NET4GAS v km 1,53 lesní cesty
SO 26-10-03	Kojetín - Chropyně, přeložka optického kabelu NET4GAS v km 74,261
SO 27-10-01	Žst. Chropyně, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 76,808 - 76,913
SO 28-10-01	Chropyně - Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 81,216 - 81,542
SO 28-10-02	Chropyně - Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 82,993 - 83,331
SO 28-10-03	Chropyně - Přerov, zrušení kabelů CETIN, a.s. v km 83,009 - 83,135
SO 28-10-04	Chropyně - Přerov, zrušení kabelů CETIN, a.s. v km 84,521
	<p>Traťový úsek Kojetín - Přerov křižují sdělovací sítě společnosti CETIN, a.s., dále sdělovací kabely společností INNOGY ČR, a.s. a NET4GAS. Jedná se o zemní kabely metalické a optické, v jednom úseku stavby se nachází nadzemní metalické vedení. Stávající kabely jsou převážně použity jako telekomunikační sdělovací kabely, společnost INNOGY ČR, a.s. je provozuje metalický měřicí kabel.</p> <p>V rámci této dokumentace je řešena vynucená přeložka a ochrana výše zmíněných vedení z důvodu výstavby a rekonstrukce silničních komunikací a výstavby nové železniční trati, která je vedena převážně v původní stopě.</p> <p>Přeložku, ochranu nebo rušení podzemních sdělovacích vedení v rámci této části dokumentace řeší celkem 15 samostatných stavebních objektů (SO).</p>

6) Územně technické podmínky:

Umístění stavby

Stavba zasahuje na území dvou krajů, Olomouckého kraje (okres Přerov) a na jeden ze severních výběžků Zlínského kraje (okres Kroměříž).

V Olomouckém kraji zasahuje vlastní stavba modernizace trati na k.ú. Kojetín, Vlkoš u Přerova, Věžky u Přerova, Bochoř, Lověšice u Přerova. Dále přeložkou komunikace II/367 na k.ú. Popůvky u Kojetína. Doplnění rozvodny 22 kV proběhne v TNS Říkovice v k.ú. Říkovice u Přerova. Samostatné linkové vedení je navrženo navíc v k.ú. Kanovsko.

Ve Zlínském kraji zasahuje vlastní stavba modernizace trati pouze do k.ú. Chropyně. Samostatné linkové vedení je trasováno navíc v k.ú. Žálkovice a Kyselovice,

Rozsah řešeného území

Základní rozsah řešeného území koresponduje s údaji uvedené v grafických částech projektové dokumentace. Zpracovatelé některých jednotlivých částí a profesí nahlíží z důvodu povahy řešených problematik v širších souvislostech. Například se jedná se o profese zabezpečovacích, sdělovacích, silnoproudých a trakčních zařízení nebo problematika provozní a dopravní technologie. V těchto částech je řešení úseku stavby neoddělitelné od souvislostí a konceptu celé tratě, popřípadě ještě většího rozsahu žel. sítě. Dále při řešení organizace výstavby bude projektant nahlížet na stavbu v širších souvislostech za účelem minimalizace omezení a přerušení žel. provozu i silničního provozu. V neposlední v řadě se jedná o vliv stavby na životní prostředí a lidské zdraví. I zde rozsah posuzovaného území výrazně přesáhne půdorysný rozsah stavebních prací.

Stavba je navržena v souladu s územně plánovací dokumentací :

- Politikou územního rozvoje České republiky (ve znění aktualizací 1,2, a 3 ke dni 1.10.2019)
- Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje (ve znění aktualizace č. 3 ke dni 19.3.2019)
- Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje (ke dni 23.10.2008)
- Územním plánem sídelního útvaru Kojetín – Změna č.5 ÚPN SÚ Kojetín, nabytí účinnosti 28.12.2006
- Územním plánem Vlkoš, nabytí účinnosti 5.1.2010
- Územním plánem Věžky, nabytí účinnosti 15.5.2009
- Územním plánem Bochoř, nabytí účinnosti 10.12.2015
- Územním plánem města Přerova, Změna č.15, nabytí účinnosti 21.2.2020
- Územním plánem Bezměrov, Změna č.1, nabytí účinnosti 13.3.2019
- Územním plánem města Kroměříže, Změna č.6A, nabytí účinnosti 6.12.2013

Stavba není v souladu s Územním plánem Chropyně, Změna č.1, nabytí účinnosti 12.7.2018
V lokalitě nově navrženého mimoúrovňového křížení silnice III/4329 s dráhou – podjezd na ul.Tovačovská, Chropyně zasahuje řešení do území bydlení. Dle názoru stavebníka je paltný územní plán města v rozporu se nadřazenými ZÚR.

Podmiňující stavby:

Správa železnic: *rekonstrukce kol. č.106 a 108 žst. Přerov*
Správa železnic: *Rozšíření CDP Přerov*
Správa železnic: *Zvýšení trakčního výkonu TNS Říkovice*

Navazující stavby:

Správa železnic: *Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice - Kojetín*
Správa železnic: *Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín*

Související stavby:

Správa železnic: *Rekonstrukce TV žst. Přerov přednádraží, I. etapa*
MD ČR: *Kanál Dunaj - Odra – Labe*
ŘSD: *D1 0136 Říkovice – Přerov*
SSOK: *stavební úpravy silnice III/4348 Troubky – Vlkoš*

Vyvolané stavby (součástí investice):

Stavební objekty řešící vznik nebo úpravu stavby nebo zařízení v majetku cizího vlastníka jsou součástí předmětné stavby, jelikož podmiňují její realizaci nebo provoz. Jedná se o tzv. vyvolané investice. Jsou uvedeny v kapitole č. 9 této zprávy.

Stavba je charakteristická rozsahem vyvolaných investic především v profesi pozemních komunikací a přeložek inženýrských sítí. Rušení železničních přejezdů (celkem 14) vyvolává ve většině lokalit potřebu realizace mimoúrovňového křížení a přeložek komunikací. Rozšířením železničního tělesa za účelem zdvoukolejnění dochází k potřebě směrových odsunů i souběžných účelových komunikací sloužících převážně pro přesun zemědělské techniky.

7) Majetkoprávní vztahy:

Modernizace trati v úseku Kojetín – Přerov si vyžádá trvalé zábory především z důvodu rozšíření tělesa za účelem zdvoukolejnění. Toto rozšíření bude provedeno na celém úseku stavby severně od dosavadního tělesa. Rozšíření se dotkne především pozemků využívaných pro zemědělské účely v menší míře jsou to lesní pozemky. Před zaústění do žst. Přerov opouští nová trať v délce cca 1500m dosavadní těleso. V této oblasti dojde taktéž k zásahu do zemědělských pozemků navíc zabrány zahrady vč. jednoho rekreačního objektu. Velká část trvalých záborů bude vyvolána řešením přeložek komunikací a to především v k.ú. Kojetín (taktéž zemědělské pozemky), v menší míře v k.ú. Chropyně. V městě Chropyni se předpokládá demolice dvou rodinných domů.

Majetkoprávní dokumentace následujících projektových stupňů bude řešit trvalé zábory, dočasné zábory a věcná břemena řádově u stovek, převážně soukromých, vlastníků. Území působí celistvě, obhospodařováno je jen několika zemědělci nebo zemědělskými společnostmi. Ve skutečnosti se jedná o velké množství úzkých parcel orientovaných mnohdy kolmo na záborový pruh. V takovém rozsahu se dá předpokládat, že řešitel majetkoprávní problematiky se bude potýkat s obtížemi souvisejícími s katastrálním aparátem, vývojem na straně vlastníků a především s nesouhlasem části vlastníků. Vzhledem k půdorysnému vztahu stavby a katastrálního rozdělení pozemků bude ve většině případů vyloučené nesouhlas akceptovat a dotčení daného pozemku se vyhnout.

Předpokládá se, že realizace stavby vyvolá trvalé zábory mimodrážních pozemků o celkové výměře cca 550.000 m² a dočasné zábory o celkové výměře 250.000 m².

8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů :

V předstihu byla zadána a zpracována samostatná dokumentace EIA dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb., která sloužila jako podklad pro posouzení stavby z hlediska dopadu na životní prostředí. Dokumentace EIA byla zpracována společností ECOLOGICAL CONSULTING a.s. a zveřejněna 15.6.2017.

Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 8.1.2018, pod č.j. MZP/2018/570/72 souhlasné závazné stanovisko s podmínkami.

V další přípravě (dokumentace pro územní řízení, projekt stavby) bude postupováno s maximálním respektem k dokumentaci EIA a podmínkám souhlasného závazného stanoviska. Jednotlivé požadavky a připomínky budou řešeny v rámci jednotlivých správních řízení s dotčenými územními samosprávnými celky a dotčenými správními úřady.

Předpokládá se však, že změny projektového řešení a rozsahu stavby související s rozpracováním projednáním varianty ze SP povedou k vydání negativního verifikačního stanoviska MŽP. Bude následovat zpracování popisu změn a zpracování dokumentace pro Oznámení dle zákona o posuzování vlivů na ŽP.

9) Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku :

Na zabezpečení provozu a údržby nejsou vzneseny žádné mimořádné požadavky.

Po realizaci celého záměru *Modernizace trati Brno – Přerov* se předpokládá úspora zaměstnanců Správy železnic, především v železničních stanicích Kojetín a Chropyně. Navíc dochází v případě této stavby ke zrušení žst. Věžky. V souvislosti se zavedení DOZ dojde k obsazení novými zaměstnanci na CDP Přerov, popřípadě ED Přerov.

Dělení majetku - níže je uveden pouze majetek, jenž bude výsledně cizím majetkem – mimo SŽDC (tj. přejde do cizího vlastnictví, nebo v cizím vlastnictví je, a stavbou je vyvolána nutná úprava/přeložka):

Číslo části dokumentace/ SO	Název části dokumentace/SO	budoucí vlastník/správce
D.E.1.1	Kolejový svršek a spodek	
SO 25-16-01.2	Žst. Kojetín, vlečka č. 6182, železniční spodek	
SO 25-17-01.2	Žst. Kojetín, vlečka č. 6182, železniční svršek	
SO 27-16-01.2	Žst. Chropyně, vlečka č. 6180, železniční spodek	
SO 27-16-01.3	Žst. Chropyně, vlečka č. 6181, železniční spodek	
SO 27-17-01.2	Žst. Chropyně, vlečka č. 6180, železniční svršek	
SO 27-17-01.3	Žst. Chropyně, vlečka č. 6181, železniční svršek	
D.E.1.4	Mosty, propustky, zdi	
SO 25-19-05.2	Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 - opěrná zeď	město Kojetín
SO 27-19-01.2	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 - rampy (III/4349)	Zlínský kraj / ŘSZK
SO 27-19-01.3	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 - rampa (ul. Nádražní)	město Chropyně
SO 28-19-08.2	Chropyně - Přerov, podchod v km 84,458 - rampy	obec Bochoř
SO 28-19-11.2	Chropyně - Přerov, podchod v km 85,871 - rampy	město Přerov
SO 31-19-01.2	Žst. Přerov, žel. most v km 181,318 - rampy	Ol.kraj / SSOK
SO 25-19-81	Žst. Kojetín, silniční most v km 0,444 (II/367)	Ol.kraj / SSOK
SO 25-19-82	Žst. Kojetín, silniční most přes Vlčidolku v km 1,312 (II/367)	Ol.kraj / SSOK
SO 25-19-83	Žst. Kojetín, silniční most přes Hanou v km 1,858 (II/367)	Ol.kraj / SSOK
SO 25-19-84	Žst. Kojetín, silniční nadjezd v žel. km 71,178 (II/367)	Ol.kraj / SSOK
SO 25-19-85	Žst. Kojetín, silniční most v napojení dosavadní II/367	Ol.kraj / SSOK
SO 26-19-81	Kojetín - Chropyně, silniční nadjezd v žel. km 73,903 (II/436)	Ol.kraj / SSOK
SO 28-19-81	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 78,401 (ÚK)	město Chropyně
SO 28-19-82.1	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,408	Ol.kraj / SSOK
SO 28-19-83.1	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146	Ol.kraj / SSOK
D.E.1.5	Ostatní inženýrské objekty	
SO 25-34-01	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10205227 podél komunikace II/367	Povodí Moravy s.p.
SO 25-34-02	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10193715 a 10206547 pod	Povodí Moravy s.p.

	komunikací II/367	
SO 25-34-03	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10188527	vlastníci pozemků
SO 26-34-01	Kojetín - Chropyně, náhradní vodní plocha	Tereos TTD, a.s.
SO 26-34-02	Kojetín - Chropyně, úprava vodního toku IDVT 10194660	vlastníci pozemků
SO 28-34-01	Chropyně - Přerov, úprava vodního toku IDVT 10202510	vlastníci pozemků
SO 25-34-41	Žst. Kojetín, úprava meliorací	vlastníci pozemků
SO 26-34-41	Kojetín - Chropyně, úprava meliorací	vlastníci pozemků
SO 28-34-41	Chropyně - Přerov, úprava meliorací	vlastníci pozemků
D.E.1.6	Potrubní vedení	
SO 25-27-01	Žst. Kojetín, přeložka výtoku splaškové kanalizace, komunikace II/367	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-02	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace, komunikace II/367	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-03	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace, komunikace III/4335	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-04	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace v km 71,218	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-05	Žst. Kojetín, odvodnění podchodu v km 71,354	Město Kojetín
SO 25-27-09	Žst. Kojetín, přeložka přivaděče technologické vody	Tereos TTD, a.s.
SO 25-27-10	Žst. Kojetín, odvodnění podjezdu v km 72,553	Ol.kraj / SSOK
SO 25-27-11	Žst. Kojetín, přeložka kanalizací - ulice Nádražní a Kroměřížská, Kojetín	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-12	Žst. Kojetín, přeložka dešťové a drenážní kanalizace v km 72,548	Město Kojetín
SO 25-27-13	Kojetín - Kroměříž, ochrana kanalizace v km 0,741	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-14	Žst. Kojetín, přípojka splaškové kanalizace, p.č. 2521, ulice Rumuská	vlastník nemovitosti
SO 26-27-01	Kojetín - Chropyně, ochrana kanalizace v km 73,016	VaK Přerov a.s.
SO 27-27-01	Žst. Chropyně, přeložka jednotné kanalizace v km 76,833	VaK Kroměříž, a.s.
SO 27-27-02	Žst. Chropyně, odvodnění podjezdu v km 76,823	Ol.kraj / SSOK
SO 28-27-01	Chropyně - Přerov, přeložka dešťové kanalizace v km 84,508	Obec Bochoř
SO 28-27-02	Chropyně - Přerov, ochrana splaškové kanalizace - ulice Nábřeží, Bochoř	Obec Bochoř
SO 25-27-21	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu, komunikace II/367	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-22	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu v km 71,309	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-23	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu, komunikace III/4335	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-24	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu v km 71,448	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-25	Kojetín - Lobodice, ochrana vodovodu v km 1,250 a 1,266	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-27	Žst. Kojetín, přeložka vodovodů v km 72,563	VaK Přerov a.s.
SO 25-27-28	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 2521, ulice Rumunská	vlastník nemovitosti
SO 25-27-29	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 1462/1, ulice Rumunská	vlastník nemovitosti
SO 26-27-21	Kojetín - Chropyně, přeložka vodovodu v km 72,976 - 73,464	VaK Přerov a.s.
SO 27-27-21	Žst. Chropyně, přeložka a ochrana vodovodů v km 76,823	VaK Kroměříž, a.s.
SO 28-27-21	Chropyně - Přerov, úprava vodovodu v km 84,501	VaK Přerov a.s.
SO 28-27-22	Chropyně - Přerov, přeložka vodovodu v km 84,943	VaK Přerov a.s.
SO 28-27-23	Chropyně - Přerov, úprava vodovodu v km 84,957	VaK Přerov a.s.
SO 28-27-24	Chropyně - Přerov, přeložka vodovodu, komunikace II/436	VaK Přerov a.s.
SO 25-22-01	Žst. Kojetín, přeložka VTL plynovodu, komunikace II/367	GasNet, s.r.o.
SO 25-22-02	Žst. Kojetín, přeložka STL plynovodu, komunikace III/4335	GasNet, s.r.o.
SO 25-22-03	Kojetín - Lobodice, ochrana STL plynovodu v km 1,254	GasNet, s.r.o.

SO 25-22-04	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka plynovodu	GasNet, s.r.o.
SO 25-22-05	Žst. Kojetín, úprava STL plynovodů v km 72,544	GasNet, s.r.o.
SO 25-22-06	Kojetín - Kroměříž, ochrana VTL plynovodu v km 2,444	NET4GAS, s.r.o.
SO 26-22-01	Kojetín - Chropyně, přeložka VTL plynovodu, místní komunikace	GasNet, s.r.o.
SO 26-22-02	Kojetín - Chropyně, přeložka VTL plynovodu, komunikace II/436	GasNet, s.r.o.
SO 26-22-03	Kojetín - Chropyně, úprava VTL plynovodu v km 73,765	GasNet, s.r.o.
SO 26-22-04	Kojetín - Chropyně, ochrana VTL plynovodu, místní komunikace	NET4GAS, s.r.o.
SO 26-22-05	Kojetín - Chropyně, ochrana VTL plynovodu v km 74,274	NET4GAS, s.r.o.
SO 27-22-01	Žst. Chropyně, přeložka STL plynovodů v km 76,816	GasNet, s.r.o.
SO 27-22-02	Žst. Chropyně, přeložka STL plynovodů - ulici Tovačovská, Chropyně	GasNet, s.r.o.
SO 28-22-01	Chropyně - Přerov, úprava STL plynovodu v km 83,252	GasNet, s.r.o.
SO 28-22-02	Chropyně - Přerov, ochrana plynovodu STL - ulice Nábřeží, Bochoř	GasNet, s.r.o.
SO 28-22-03	Chropyně - Přerov, úprava VTL plynovodu v km 85,632	GasNet, s.r.o.
D.E.1.8	Pozemní komunikace	
SO 25-18-01.1	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 1.část	Ol.kraj / SSOK
SO 25-18-01.2	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 2.část	Ol.kraj / SSOK
SO 25-18-02.1	Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 - silnice III.tř.	Ol.kraj / SSOK
SO 25-18-02.2	Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 - úprava ÚK	město Kojetín
SO 25-18-03.1	Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - od Popůvek	Ol.kraj / SSOK
SO 25-18-03.2	Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - směr prům. zóna	Ol.kraj / SSOK
SO 25-18-03.3	Žst. Kojetín, přeložka III/43327 – chodníky a sjezdy	město Kojetín
SO 25-18-04	Žst. Kojetín, úprava silnice III/43328	Ol.kraj / SSOK
SO 25-18-05.1	Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - silnice III.tř.	Ol.kraj / SSOK
SO 25-18-05.2	Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - chodník	město Kojetín
SO 25-18-06	Žst. Kojetín, přeložky ÚK v km 70,9 - 71,4	město Kojetín
SO 25-18-07	Žst. Kojetín, úprava MK ul. Křenovská	město Kojetín
SO 25-18-08	Žst. Kojetín, úprava MK u žel. přejezdu P7216	město Kojetín
SO 25-18-11.1	Žst. Kojetín - úprava dosavadní II/367 v km 72,553 - silnice III.tř.	Ol.kraj / SSOK
SO 25-18-11.2	Žst. Kojetín - úprava dosavadní II/367 v km 72,553 - MK a chodníky	město Kojetín
SO 25-18-12	Žst. Kojetín, úprava MK u žel. přejezdu P7231	město Kojetín
SO 26-18-01	Kojetín - Chropyně, přeložka ÚK k ČOV Kojetín	město Kojetín
SO 26-18-02	Kojetín - Chropyně, přeložka silnice II/436 v km 73,903	Ol.kraj / SSOK
SO 26-18-03	Kojetín - Chropyně, přeložka ÚK v km 73,7 - 74,4	město Kojetín
SO 26-18-04.1	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 73,5 - 75,4	město Kojetín
SO 26-18-04.2	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v podjezdu v km 75,275	Nadace Doktora Leopolda Prečana
SO 26-18-04.3	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 75,4	Nadace Doktora Leopolda Prečana a další vlastníci pozemků
SO 26-18-05	Kojetín - Chropyně, úprava ÚK podél Svodnice v km 76,510	město Chropyně
SO 27-18-01	Žst. Chropyně, přeložka silnice silnice III/4349 v km 76,823	Zl.kraj / ŘSZK
SO 27-18-02	Žst. Chropyně, místní komunikace	město Chropyně
SO 27-18-03	Žst. Chropyně, účelové komunikace	město Chropyně

SO 28-18-01	Chropyně - Přerov, úprava silnice III/4348 v km 81,408	Ol.kraj / SSOK
SO 28-18-02	Chropyně - Přerov, účelové komunikace Vlkoš	obec Vlkoš
SO 28-18-08	Chropyně - Přerov, úprava silnice II/436 v km 83,146	Ol.kraj / SSOK
SO 28-18-09	Chropyně - Přerov, místní komunikace Věžky	obec Věžky
SO 28-18-10	Chropyně - Přerov, úprava MK v podchodu v km 84,458 (Bochoř)	obec Bochoř
SO 28-18-11	Chropyně - Přerov, účelové komunikace Bochoř	obec Bochoř
SO 28-18-12	Chropyně - Přerov, úprava ÚK v podchodu v km 85,871 (Lověšice)	město Přerov
SO 28-18-13	Chropyně - Přerov, účelové komunikace Přerov	město Přerov
D.E.3.9.1	Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních	
SO 25-06-11	Žst. Kojetín, přeložky VO	město Kojetín
SO 25-06-12	Žst. Kojetín, úprava rozvodů nn ul. Křenovská	město Kojetín
SO 25-06-13	Žst. Kojetín, úprava VO ul. Křenovská	město Kojetín
SO 25-06-14	Žst. Kojetín, úprava VO ul. náměstí Svobody	město Kojetín
SO 25-06-15	Žst. Kojetín, úprava VO ul. Kroměřížská	město Kojetín
SO 26-06-01	Kojetín - Chropyně - přeložka kabelu nn NET4GAS km 75,100	NET4GAS, s.r.o.
SO 26-06-02	Kojetín - Chropyně - přeložka kabelu nn NET4GAS u lesní cesty	NET4GAS, s.r.o.
SO 27-06-11	Žst. Chropyně, přeložky VO	obec Chropyně
SO 27-06-12	Žst. Chropyně, přeložka VO - km 78,035	obec Chropyně
SO 27-06-13	Žst. Chropyně, úprava rozvodů nn ul. Tovačovská	obec Chropyně
SO 27-06-14	Žst. Chropyně, úprava VO ul. Tovačovská	obec Chropyně
SO 28-06-11	Zast. Věžky, úprava VO Věžky	obec Věžky
SO 28-06-12	Chropyně - Přerov, úprava rozvodů nn Bochoř	obec Bochoř
SO 28-06-13	Chropyně - Přerov, úprava VO Bochoř	obec Bochoř
SO 28-06-14	Chropyně - Přerov, úprava rozvodů nn, podchod Lověšice	město Přerov
SO 28-06-15	Chropyně - Přerov, úprava VO, podchod Lověšice	město Přerov
D.E.3.9.2	Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních - energetika	
SO 25-50-01	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 72,500	ČEZ
SO 25-50-02	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,450	ČEZ
SO 25-50-03	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,766	ČEZ
SO 25-50-04	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 0,3 - 1,2 komunikace II/367	ČEZ
SO 26-50-01	Kojetín - Chropyně, přeložky vn ČEZ - km 74,070	ČEZ
SO 26-50-02	Kojetín - Chropyně, přeložky vn ČEZ u lesní cesty	ČEZ
SO 26-50-03	Kojetín - Chropyně, přeložky nn E.ON - km 77,037	EON
SO 27-50-01	Žst. Chropyně, přeložky nn E.ON - km 78,040	EON
SO 27-50-02	Žst. Chropyně, přeložky vn E.ON - km 78,966	EON
SO 28-50-01	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 84,304	ČEZ
SO 28-50-02	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 84,540	ČEZ
SO 28-50-03	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 85,344	ČEZ
SO 28-50-04	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 85,699	ČEZ
SO 28-50-05	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 86,150	ČEZ
SO 28-50-06	Chropyně - Přerov, přeložky vvn ČEZ - km 87,100	ČEZ
SO 28-50-07	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 87,256	ČEZ

SO 28-50-08	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 87,472	ČEZ
D.E.3.10	Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních	
SO 25-10-01	Žst. Kojetín, přeložka měřicího kabelu INNOGY ČR, a.s. v km 1,9 komunikace II/367	INNOGY ČR, a.s.
SO 25-10-02	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 1,6 - 1,8 komunikace II/367	CETIN, a.s.
SO 25-10-03	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 71,303 - 71,427	CETIN, a.s.
SO 25-10-04	Kojetín - Lobodice, přeložka kabelů CETIN, a.s.	CETIN, a.s.
SO 25-10-05	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 0,0 - 0,2 komunikace II/367	CETIN, a.s.
SO 25-10-06	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 0,0 ÚK k ČOV	CETIN, a.s.
SO 25-10-07	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 72,546	CETIN, a.s.
SO 26-10-01	Kojetín - Chropyně, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 72,546 - 75,000	CETIN, a.s.
SO 26-10-02	Kojetín - Chropyně, přeložka optického kabelu NET4GAS v km 1,53 lesní cesty	NET4GAS
SO 26-10-03	Kojetín - Chropyně, přeložka optického kabelu NET4GAS v km 74,261	NET4GAS
SO 27-10-01	Žst. Chropyně, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 76,808 - 76,913	CETIN, a.s.
SO 28-10-01	Chropyně - Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 81,216 - 81,542	CETIN, a.s.
SO 28-10-02	Chropyně - Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 82,993 - 83,331	CETIN, a.s.
SO 28-10-03	Chropyně - Přerov, zrušení kabelů CETIN, a.s. v km 83,009 - 83,135	CETIN, a.s.
SO 28-10-04	Chropyně - Přerov, zrušení kabelů CETIN, a.s. v km 84,521	CETIN, a.s.

10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivnosti projektu/shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu :

Prioritním cílem stavby je zvýšení kapacity tratě, aby byla naplněna společenská poptávka po taktové dopravě a rozšířen už zavedený systém IDS a současně, aby trať byla schopná absorbovat výhledový nárůst v dálkové dopravě v segmentu „Ex“ (expresní osobní vlaky). Dalším efektem realizace stavby bude zkrácení cestovních dob a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. Všechny uvedené přínosy povedou k převedení části dopravy ze silnice na železnici. Snížení intenzity silniční dopravy přinese snížení kongescí, hluku a emisí ze silniční dopravy, zejména z individuální osobní dopravy, což se promítne do kvality životního prostředí v okolí tratě. Dalším přínosem stavby z hlediska životního prostředí je snížení hlukové zátěže okolní zástavby výstavbou nových protihlukových stěn a zřízením individuálních protihlukových opatření. Ke snížení hlučnosti rovněž přispěje použití nového typu železničního svršku.

Realizace stavby se rovněž promítne do zvýšení bezpečnosti dopravy, kde lze sledovat tři aspekty:

- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy použitím nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie
- zvýšení bezpečnosti na křížení železniční a silniční infrastruktury odstraněním úrovnových přejezdů
- zvýšení bezpečnosti cestujících výstavbou bezbariérových nástupišť se zabezpečeným přístupem mimoúrovňovým podchodem

Shrnutí výsledků ekonomického hodnocení

Ukazatel	Finanční analýza	Ekonomická analýza
NPV (Kč)	-38 540 540 710	3 341 391 658
RR (%)	-8,41%	5,60%
B / C		1,087

Výše popsané přínosy byly monetizovány v rámci ekonomické analýzy, která sumarizuje celospolečenské efekty investice. Do ekonomické analýzy rovněž vstupují peněžní toky z finanční analýzy přepočtené na ekonomické ceny a dohromady utváří tabulky ekonomického cash-flow. Z těchto toků je odvozena ekonomická míra návratnosti (ERR), ekonomická čistá současná hodnota (ENPV) a poměr přínosů a nákladů (B / C). Při výpočtu čisté současné hodnoty je použita v ekonomické analýze diskontní sazba 5,0 %.

11) Rozpis nákladů :

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	289 961
2	Nákup pozemků	104 155
3	Výstavba	8 288 033
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	791 906
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0
7	Technická pomoc	141 452
8	Propagace	600
9	Dozor v průběhu výstavby	13 880
10	Mezisoučet	9 629 987
11	(DPH ⁽³⁾)	0
12	CELKEM⁽⁴⁾	9 629 987

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 2,35 % p.a. v letech realizace.

1)	Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.
2)	Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.
3)	Pouze je-li DPH nerefundovatelná
4)	Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná

12) Výčet příloh – viz 2. Část Přílohy :

- příloha A:** Formuláře VZOR 80 – 83
- příloha B:** Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha C:** Oponentní posudek podle č. 4.3
- příloha D:** **D.1** Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby
D.2 Schéma stavby
D.3 Schéma funkčního využití novostavby výpravní budovy žst. Kojetín
D.4 Schéma funkčního využití novostavby výpravní budovy žst. Chropyně
- příloha E:** U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
- příloha F:** Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem
- příloha G:** neobsazeno
- příloha H:** neobsazeno
- příloha I:** neobsazeno
- příloha J:** prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje/nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

V Olomouci, listopad 2019
aktualizace březen 2020
PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ

Vypracoval: Ing. Petr Jemelka
hlavní inženýr projektu



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
mob.: 605 229 160
email: jemelka@moravia.cz
<http://www.moravia.cz>

Legenda použitých zkratk:

ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CNS	Celkové náklady stavby
CSM	metoda pro hodnocení a posuzování rizik
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	European Train Control System - evropský vlakový zabezpečovač
ERTMS	European Rail Traffic Management System - evropský systém řízení železničního provozu, dopravy
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
ESA	Elektronické stavědlo
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	General Packet Radio Services - technologie paketového mobilního přenosu dat
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway - mobilní komunikační systém pro železnici
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IN	Investiční náklady
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KO	Kolejové obvody
KN	katastr nemovitostí
k. ú.	katastrální území
k. č.	kolej číslo
LDS	lokální distribuční systém
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnič
MRTS	místní rádiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NP	nadzemní podlaží
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj

Odb.	odbočka
ON	občasná návěst
OP	ochranné pásmo
PD	přípravná dokumentace
PIN	pořizovací náklady
PN	počítače náprav
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
SO	stavební objekty
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SÚ	Stavědlová ústředna
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
T.K.	temeno kolejnice
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TMP	trakční měnírna podpůrná
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	univerzální napájecí zdroj
ÚSES	územní systém ekologické stability
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST.	železniční stanice