

B. Souhrnná technická zpráva – textová část

O b s a h

B.1.	Popis území stavby	6
B.1.a	Charakteristika stavebního pozemku	6
B.1.b	Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací.....	6
B.1.c	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území.....	13
B.1.d	Informace o o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.....	14
B.1.e	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod.....	17
B.1.f	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	18
B.1.g	Ochrana území podle jiných právních předpisů	19
B.1.h	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území.....	19
B.1.i	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	19
B.1.j	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	20
B.1.k	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF nebo PUPFL	20
B.1.l	Územně technické podmínky.....	20
B.1.m	Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje.....	21
B.1.n	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.....	21
B.1.o	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	22
B.2.	Celkový popis stavby	22
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	22
B.2.1.a	Základní charakteristika stavby.....	22
B.2.1.b	Účel užívání	23
B.2.1.c	Trvalá nebo dočasná stavba	23
B.2.1.d	Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby	23
B.2.1.e	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky.....	24
B.2.1.f	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.....	24
B.2.1.g	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.....	24
B.2.1.h	Základní bilance stavby.....	25
B.2.1.i	Základní předpoklady výstavby	27
B.2.1.j	Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb	27
B.2.1.k	Orientační náklady stavby.....	27
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	27
B.2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení	28
B.2.3.a	Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení	28
B.2.3.b	Celková bilance nároku všech druhů energií	30
B.2.3.c	Celkové produkované množství a druhy odpadů	30
B.2.3.d	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	30

B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	30
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	31
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	31
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů.....	46
B.2.8	Zásady požární bezpečnostního řešení stavby	81
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	81
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	82
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	82
B.3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu.....	83
B.4.	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii...83	
B.4.a	Popis dopravního řešení včetně traťové a staniční technologie.....	83
B.4.b	Nápojení území na stávající dopravní infrastrukturu	83
B.4.c	Doprava v klidu	83
B.4.d	Pěší cyklistické stezky	83
B.5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	84
B.6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	84
B.6.a	Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	84
B.6.b	Vliv na přírodu a krajinu	84
B.6.c	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	84
B.6.d	Způsob zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA.....	84
B.6.e	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	84
B.7.	Ochrana obyvatelstva	85
B.8.	Zásady organizace výstavby	85

Seznam použitých zkratk:

AC	Střídavý proud
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
ČD	České dráhy a.s.
ČD GR	Čeaké dráhy a.s., Generální ředitelství
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKV Ol	Depo kolejových vozidel Olomouc (ČD a.s.)
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Drážní úřad
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
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
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IN	Investiční náklady
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
KO	Kolejové obvody
KN	katastr nemovitostí
k. ú.	katastrální území
k. č.	kolej číslo
LDS	lokální distribuční systém
MěÚ	Městský úřad
MP	mostní provizorium

MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová 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
RSM, ČD	Regionální správa majetku (ČD a.s.)
SO	stavební objekty
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství (SŽDC s.o.)
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky (SŽDC s.o.)
SSZT	Správy sdělovací a zabezpečovací techniky (SŽDC s.o.)
SÚ	Stavědlová ústředna
SZE	Správa železniční energetiky
SZG Olomouc	Správa železniční geodézie Olomouc
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC GŘ	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Generální ředitelství
SŽDC OŘ	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství
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
UIC	Mezinárodní železniční unie
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

B.1. Popis území stavby

B.1.a Charakteristika stavebního pozemku

Velká část stavebního pozemku je dosavadní pozemek dráhy. 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 zaústěním 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.

B.1.b Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Politika územního rozvoje České republiky (ve znění aktualizací 1, 2, 3 a 4 ke dni 31.8.2021)

Článek 89 předpokládá vznik koridoru ŽD1 na stávající trati č. 300 Brno – Přerov. Důvodem je požadavek vzniku kapacitní dopravní cesty šetrné k životnímu prostředí a v očekávání vysoké intenzity osobní dopravy.

Předmětná stavba je navržena v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky.

Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje (ve znění aktualizací 1, 2b, 3, 2a ke dni 15.11.2019)

Zahrnuje dotčené obce Kojetín (k.ú. Kojetín, k.ú. Popůvky u Kojetína); Vlkoš (k.ú. Vlkoš u Přerova, k.ú. Kanovsko); Věžky (k.ú. Věžky u Přerova); Bochoř (k.ú. Bochoř); Horní Moštěnice (k.ú. Horní Moštěnice; Přerov (k.ú. Lověšice u Přerova, Přerov)

Předmětná stavba je označena jako veřejněprospěšná stavba (VPS) **D47 – modernizace žel. tratě 300** v parametrech koridorové tratě. ZUR stanovují dle čl. 27.1. nadřazený kolejový systém zahrnující trať 300 Brno – Přerov a ukládají územně hájit dopravní koridor nadmístního významu pro modernizaci tratě 300 Brno – Přerov v parametrech koridorové tratě s dvoukolejným uspořádáním vč. elektrifikace. Článek 43.4. uvažuje koridor o šířce 100m od osy zakreslené v grafické části ZUR B.6 a B.8. Předmětná stavba dráhy je navržena ve vymezeném koridoru o celkové šířce 200 m. Některé doprovodné stavby (např. nezbytné přeložky komunikací) půdorysně přesahují tento koridor.

Dopravní koridor nadmístního významu pro realizaci VPS (veřejněprospěšné stavby) **D19 a D029 – II/367 Kojetín, přeložka**. Předmětná stavba navrhuje v rámci uvažovaného koridoru realizovat jako svou nezbytnou součást vyvolanou investici - jižní část obchvatu města Kojetín v délce cca 3,3 km od kruhového objezdu se silnicí I/47 po nový kruhový objezd na silnici III/4335.

ZUR Olomouckého kraje dále stanovují následující záměry (budoucí jevy v území):

- Dopravní koridor nadmístního významu pro realizaci VPS **D041 – II/436 Vlkoš – Bochoř**. Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží umístění stavby D041. Ke styku obou staveb dojde v k.ú. Věžky, kde se předpokládá, že v rámci D041 dojde k návrhu nového křížení se současnou (a v rámci předmětné stavby upravovanou) II/436.
- Dopravní koridor nadmístního významu pro realizaci VPS **D018 – D1 Říkovice – Lipník n/B**. Předmětná stavba je zkoordinována s dokumentací DÚR stavby VPS D018, přesný název „D1 0136

Říkovice – Přerov. Křížení předmětné trati se stavbou D1 0136 probíhá v místě navrhovaného dálničního mostu SO207, provozní km 280,0 D1. V průběhu zpracování dokumentací proběhla koordinace mezi oběma projektanty, jak je uvedeno v zápisu z jednání ze dne 12.2.2020.

- Dopravní koridor nadmístního významu pro realizaci VPS **D26 – II/436 přeložka napojení terminálu**. Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží umístění stavby D26.
- Významnou dopravní plochu a zařízení nadmístního významu pro realizaci VPS **D046 – terminál kontejnerové dopravy a logistické centrum Přerov**. Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží umístění stavby D046. Předpokládá se, že kolejové napojení nového terminálu do žst. Přerov bude provedeno novou kolejí umístěnou z velké části na tělese současné traťové koleje, která bude předmětnou stavbou vymístěna.
- Dopravní koridor nadmístního významu pro realizaci vodní cesty – **kanál Dunaj – Odra – Labe**. Koridor o celkové šíři cca 200 m je vymezen v oblasti křížení s předmětnou stavbou. Napříč vymezeným koridorem bude v rámci předmětné stavby navržena novostavba železničního mostu v parametrech dvoukolejně tratě. Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží umístění stavby kanálu Dunaj – Odra – Labe.

Předmětná stavba je navržena v souladu se Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje. Hlavní trasa předmětné železniční stavby je navržena ve vymezeném koridoru VPS stavby D47 – modernizace žel. tratě 300. Součástí předmětné stavby je realizace jižní části obchvatu města Kojetín, jejíž stopa je navržena ve vymezeném koridoru VPS stavby D19 a D029 – II/367 Kojetín, přeložka. Stavba je navržena ve vymezených koridorech pro umístění VPS a to v převážné míře včetně jejich doprovodných staveb. Ojedinele a okrajově jsou navrženy doprovodné stavby v nezbytně za hranu vymezených koridorů. Takové řešení VPS je taktéž v souladu se zásadami územního rozvoje. Z tohoto důvodu je v následujících popisech vazeb stavby na územní plány obcí komentován zásah do ploch využití, nikoliv jejich přípustnost.

Územní plán sídelního útvaru Kojetín (ke dni 28.8.2021)

Zahrnuje dotčené k.ú. Kojetín, Popůvky u Kojetína.

V k.ú. Kojetín dochází k rozšíření drážního tělesa zvdoukolejněním vlevo od dosavadní koleje. Křížení s řekou Moravou je řešeno dvěma souběžnými mostními příhradovými ocelovými konstrukcemi. Modernizace železniční stanice je půdorysně řešena v dosavadním rozsahu s novými částečně zastřešenými nástupišti přístupnými mimoúrovňově podchodem. Zachovává se funkce 2 zpevněných ploch vhodných pro překládku. V prostoru stávající výpravní budovy bude umístěna novostavba výpravní budovy. Mezi nakládkovou plochou a ulicí Rumunská je navržena na umístění technologická budova. Z ulice nádražní má být připojeno nové odstavné parkoviště pro cestující. Do žel. stanice jsou připojeny 2 tratě, jejichž stopa bude půdorysně v nezbytné délce upravena.

Na území k.ú. Kojetín dojde k dotčení 5 žel. přejezdů na trati Brno – Přerov, 1 úrovněového křížení na trati Kojetín – Tovačov a 2 žel. přejezdů na trati Kroměříž – Kojetín. Žel. přejezd P7202 v ev. km 73,747 na silnici II/367 ulice Kroměřížská/Padlých hrdinů bude nahrazen silničním podjezdem na sníženou výšku, tranzitní doprava bude vedena po novém obchvatu silnice II/367 jehož jižní část bude vybudována v rámci předmětné stavby. Žel. přejezd P7201 v ev. km 72,546 na silnici III/43327 ulice Křenovská bude nahrazen podchodem pro pěší a cyklisty, automobilová doprava je vedena taktéž po zmiňovaném obchvatu. Žel. přejezd P7203 v ev. km 74,656 bude zrušen, náhradní přístupová přístupová komunikace k čističce odpadních vod bude vedena z ulice Padlých hrdinů. Žel. přejezd P7204 v ev. km 75,075 na silnici II/436 Kojetín – Chropyně bude nahrazen nadjezdem. Žel. přejezd P7205 v ev. km 76,461 bude nahrazen podjezdem na sníženou výšku. Náhradní přístupová komunikace pro lesní techniku bude vedena v trase dosavadních polních a lesních cest odbočkou ze silnice II/436. Žel. přejezd P7216 v ev. km 0,763 na trati Kojetín – Tovačov bude modernizován v dosavadní poloze a doplněn světelnou signalizací se závory. Žel. přejezd P7232 v ev. km 1,469 tratě Kojetín – Kroměříž bude zrušen, v rámci stavby bude zřízena náhradní přístupová zpevněná komunikace vlevo trati od současného žel. přejezdu P7231. Žel. přejezd P7231 v ev. km 1,108 bude zrušen a nahrazen novým, nepatrně polohově odsunutým zabezpečeným světelnou signalizací se závory.

V rámci předmětné stavby navržen k realizaci přeložka silnice II/367 - jižní část obchvatu města Kojetín jako náhradní trasa po zrušení obou žel. přejezdů P7201 a P7202. Trasa je vedena západně od města Kojetín v délce cca 3,3 km od současného kruhového objezdu silnici I/47 po nový kruhový objezd se silnicí III/4335. Napojení do kruhového objezdu na silnici I/47 zasahuje půdorysně do k.ú. Bezměrov (Zlínský kraj). Až po km cca 1,3 (křížení s vodotečí Vlčidolka) je obchvat veden v k.ú. Popůvky u Kojetína. V km cca 0,54 obchvatu bude stykovou křižovatkou připojena silnice II/367. Vlivem nové trasy obchvatu bude půdorysně modifikována bude křižovatka silnic III/43327 Kojetín – Popůvky u Kojetína a silnice III/43328 Kojetín – Křenovice (odsunutí současné křižovatky u mostu přes řeku Haná). V prostoru blízkosti žel. přejezdu P7201 na ulici Křenovská dojde stavbou k novému připojení místních a účelových komunikací na silnici III/43327.

Územní plán sídelního útvaru Kojetín ve svém původním znění byl pořízen již v roce 1995 a vyhodnocení vazby předmětné stavby na území je obtížnější, s menší mírou relevance:

- Modernizace trati (označen v ZÚR D47 – viz výše) není nijak komentována.
- ÚP ve svém původním znění řeší variantně přeložky silnice II/367 a její návaznost na silnici I/47. Změna územního plánu č.3 (nabytí účinnosti 14.7.2005) upravuje trasu západní varianty v souladu se studií proveditelnosti zpracovanou v roce 2001 společností Dopravoprojekt Ostrava s.r.o.. Tato trasa je zanesena v ZUR jako VPS D19 II/367 Kojetín – přeložka. Předmětná stavba zahrnuje stavbu této části obchvatu v souladu s tímto řešením ve vymezeném koridoru. V některých oblastech zasahuje trasa obchvatu do ploch vyhrazených pro veřejnou zeleň nebo do ploch navrhovaných pro lesy a břehové porosty nebo do ploch navrhovaných pro louky a travní porosty.
- ÚP ukládá respektovat zásady vyplývající ze studie D-O-L. Odkaz však není blíže specifikován. V ZÚR je uvažován dopravní koridor nadmístního významu pro realizaci vodní cesty – kanál Dunaj – Odra – Labe o celkové šíři cca 200m.
- přeložka části tratě Kojetín – Tovačov zasahuje okrajově do ploch zahrad a sadů a plochy určené pro drobnou výrobu.
- přeložka části tratě Kojetín – Kroměříž zasahuje okrajově do ploch lesů a břehových porostů

Územní plán Vlkoš (ke dni 5.1.2010)

Zahrnuje dotčené k.ú. Vlkoš u Přerova, k.ú. Kanovsko.

V k.ú. Vlkoš u Přerova dochází k rozšíření drážního tělesa zdvoukolejněním vlevo od dosavadní koleje. Žel. přejezd P7209 v ev. km 80,410, P7210 v ev. km 81,667 a P7212 v ev. km 83,428 jsou navrženy předmětnou stavbou ke zrušení. Žel. přejezd P7211 v ev. km 82,612 na silnici III/4348 Vlkoš - Troubky je nahrazen silničním nadjezdem, nové řešení zahrnuje i napojení účelových komunikací. V novém žel. km 80,500 vlevo tratě je navržena nová technologická budova vč. příjezdové komunikace. V novém žel. km cca 80,200 je připojeno nové nadzemní linkové vedení trakční napájecí a zpětné 25 kV a provozní 22 kV z trakční měnárny Říkovice. Trasa nadzemního vedení je situována na hranici mezi Olomouckým a Zlínským krajem a půdorysně trasa několikrát překoná. Trakční měnárna Říkovice je přetnuta hranicí Olomouckého a Zlínského kraje. Trasa nadzemního vedení za zaústěna do části měnárny v k.ú. Žalkovice (Zlínský kraj).

- Územní plán Vlkoš uvažuje s modernizací tratě jako veřejněprospěšnou stavbou označenou SD1 (v ZÚR označen D47 – viz výše). Šířka vymezeného koridoru je však nedostatečná a neodpovídá parametrickým předpokladům v ZÚR (2x100m). ÚP neuvažuje náhradu současného P7211 nadjezdem. Při návrhu doprovodné stavby - rozšířených a zvýšených zatravněných náspových těles silnice III/4348 dochází ke změně připojení účelových (polních) komunikací. Rozšířené svahy a komunikace zasahují do okrajů ploch zemědělských NZ.
- Trasa nadzemního vedení je vedena v k.ú. Vlkoš u Přerova poblíž hranice s k.ú. Kyselovice (Zlínský kraj). Zde trasa kříží územní rezervu – plochy dopravy R.08.DS a R.09.DS, rezervu pro výhledovou přeložku silnice II/436 uvedenou ve dvou trasách lišících se návazností na možný průběh této silnice územím obce Kyselovice. Stavba nadzemního vedení neznemožní ani podstatně neztíží budoucí uplatnění této územní rezervy. Dále trasa obchází vlkošský rybník Polňák přes k.ú. Kyselovice.

Následně je vedena trasa v k.ú. Kanovsko až na hranici s k.ú. Žálkovice. Na celém území obce Vlkoš (k.ú. Vlkoš u Přerova, k.ú. Kanovsko) je trasa vedema plochami NZ.

- Stavba až na výjimky nezasahuje do ploch veřejněprospěšných opatření (plánované lokální biokoridory nebo lokálních biocentra) uvažovaných územním plánem podél nebo v blízkosti trati. Výjimkou je lokální biocentrum OU1 – lokální biocentrum BC 1/61, které je předmětnou stavbou částečně půdorysně zasaženo návrhem rozšířeného zemního tělesa komunikace (silnice III/4348) nového silničního nadjezdu a napojení účelové (polní) cesty. Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží uplatnění tohoto veřejněprospěšného opatření. Další výjimkou je uvažovaný lokální biokoridor BK 1/61, který překříží navrhovaná trasa nadzemního vedení. V případě plánovaných biokoridorů a biocenter se jedná o současné plochy zemědělské a ploch změn přírodní NP.

Územní plán Věžky (ke dni 15.5.2009)

Zahrnuje dotčené k.ú. Věžky u Přerova.

Hranice k.ú. Věžky u Přerova a Bochoř probíhá po severní (levé) hranici drážního pozemku. Jelikož v rámci předmětné stavby dochází k rozšíření zdvoukolejněním vlevo současné koleje, v k.ú. Věžky zůstává hranice dráhy nedotčena a to i po realizaci nové zastávky.

- V ÚP není uvažována modernizace dráhy, koridor pro modernizaci trati č.300 Brno – Přerov (označen v ZÚR D47 – viz výše) není vymezen. Současně ÚP neuvažuje náhradu žel. přejezdu P7213 v ev. km 84,323 na silnici II/436 Vlkoš – Bochoř nadjezdem.
- Územní plán Věžky vymezuje trasu pro veřejněprospěšnou stavbu II/436 Vlkoš - Bochoř (označenou v ZÚR D041 – viz popis výše). Budoucí stavba II/436 Vlkoš – Bochoř zrealizuje novou křižovatku se současnou (v rámci předmětné stavby upravovanou) silnicí II/436. V blízkosti této křižovatky má dle ÚP vzniknout malá plocha sídelní zeleně ZS. Předmětná stavba úpravou stávající komunikace zasahuje do této plochy. Její vznik však v budoucnu v souvislosti se stavbou II/436 Vlkoš - Bochoř není znemožněn.
- V rámci doprovodných staveb předmětné stavby dochází k rozšíření a zvýšení zatravněného zemního tělesa stávající silnice II/436. Podél západní paty rozšířeného náspu je navržena přístupová komunikace k zastávce Věžky. Tyto objekty zasahují do okrajů ploch orné půdy PO.
- V západním cípu k.ú. je v současné ploše orné půdy PO navržena plocha změny – plocha krajinné zeleně KV. Plocha přímo sousedí se současnou hranicí dráhy. Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží tuto budoucí změnu využití území.

Územní plán Bochoř (ke dni 10.12.2015)

Zahrnuje dotčené k.ú. Bochoř.

V k.ú. Bochoř dochází k rozšíření drážního tělesa zdvoukolejněním vlevo od dosavadní koleje. Žel. přejezd P7213 v ev. km 84,323 na silnici II/436 Vlkoš – Bochoř je nahrazen nadjezdem. Žel. přejezd P7214 v ev. km 85,650 u obce Bochoř je nahrazen podchodem pro pěší a cyklisty. V novém žel.km 84,220 – 84,900 vlevo trati (podél zástavby obce Bochoř) je navržena protihluková stěna.

- Územní plán zahrnuje modernizaci trati č.300 Brno – Přerov jako stavbou veřejněprospěšnou označenou VD6, VD7, VD8 a VD15 (označení v ZÚR D47 – viz výše). Koordinační výkres ÚP vymezuje, v souladu se ZUR, koridor v celkové šíři 200 m. ÚP neuvažuje náhradu žel. přejezdu P7213 v ev. km 84,323 na silnici II/436 Vlkoš – Bochoř nadjezdem. Navržená doprovodná stavba - zvýšené a rozšířené zemní těleso, včetně účelové (polní) komunikace u jeho paty zasahuje okrajově do ploch zemědělských NZ.
- Územní plán dále vymezuje trasu veřejněprospěšné stavby VD5 – přeložka silnice II/436 (označenou v ZÚR D041 – viz popis výše). Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží umístění stavby VD5.
- Poblíž místní části statutárního města Přerova Lověšice uvažuje Územní plán Bochoře další plochy veřejněprospěšných staveb: VD12 – silniční propojení Bochoř – Lověšice, VD2 – dálnice D1, VD4 –

silniční propojení Lověšice – Přerov a VT4 – koridor pro přeložku vodovodu. Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží umístění těchto vyjmenovaných staveb.

- Zvukoklejněním vlevo (severozápadně) od současné trati zasáhne předmětná stavba okrajově, částí profilu nově navrhovaných drážních příkopů, do ploch plánovaných veřejněprospěšných opatření – VU11, VU1, VU3, VU15 - lokální biokoridor. Dle uspořádání krajiny se jedná o současné plochy zemědělské NZ, plochy změn přírodní NSp. Předmětná stavba neznemožní ani podstatně neztíží uplatnění tohoto veřejněprospěšného opatření.

Územní plán Horní Moštěnice (ke dni 25.3.2020)

Zahrnuje dotčené k.ú. Horní Moštěnice.

Předmětná stavba zasáhne do k.ú. Horní Moštěnice zcela okrajově. Na území katastru, na pozemku p. č. 1289 ve vlastnictví obce, v lokalitě u žel. přejezdu bude umístěna pouze stavba zpevněné komunikace – část stavebního objektu *SO 28-18-13 Chropyně - Přerov, účelové komunikace Přerov*

- Stavba komunikace je navržena v ploše dopravní infrastruktury DS.

Územní plán Přerova (vč. změna č.1-15, ke dni 21.2.2020)

Zahrnuje dotčené k.ú. Lověšice u Přerova a k.ú. Přerov.

V k.ú. Lověšice u Přerova dochází ke zdvoukolejnění tratě včetně výrazného odsunu od stávající stopy jižním směrem v obou částech protisměrného oblouku. Tedy v novém žel. km cca 85,150 – 86,400 vybočí nové vedení tratě ze stabilizovaných ploch DZ drážní dopravy do stabilizovaných ploch P – zemědělských. Předmětná stavba je vedena v ÚP jako veřejněprospěšná s označením D.5.1, územní rezerva však ze ZÚR přenesena není. Posun žel. tratě a dalších souběžných objektů včetně účelové komunikace vyvolá v novém žel. km 86,020 – 86,300 zásah do stabilizované plochy R-plochy rekreace. V této oblasti kolem vodoteče Svodnice zasáhne přeložka do návrhové plochy zeleně ploch – návrhové plochy ÚSES (místní biocentrum/biokoridor). Od nového žel. km 86,400 jsou veškeré úpravy žel. infrastruktury navrženy ve stabilizované ploše DZ drážní dopravy. V žel. km 181,318 tratě Břeclav – Přerov je navržena novostavba žel. mostu (podjezdu) *SO 31-19-01 Žst. Přerov, žel. most v km 181,318 (III/0557, Lověšice)* a navazující stavební objekty, především *SO 31-18-14 Žst. Přerov, úprava III/0557 (podjezd Lověšice)*. Tento stavební objekt společně s některými dalšími nezbytně souvisejícími zasahují na pozemcích p.č. st. 84/1 (rodinný dům č.p.64) a p.č.171 zahrada do stabilizovaných ploch BR bydlení rodinné.

V novém žel. km 85,550 je uvažováno křížení s navrhovanou související stavbou dálniční komunikace D1. Zpracovatel předmětné dokumentace provedl plnohodnotnou prostorovou koordinaci se všemi stavebními objekty stavby související. Související stavba je vedena v ÚP jako veřejněprospěšná s označením D.1.1, v souladu se zpracovanou DÚR jsou vymezeny návrhové plochy DS plochy silniční dopravy. V rámci předmětné stavby je dále navržena vpravo trati souběžná účelová komunikace *SO 28-18-13 Chropyně - Přerov, účelové komunikace Přerov*, která nahradí stávající účelovou komunikaci vedenou i v ÚP jako stabilizovanou účelovou silniční komunikaci. Oproti zákresu v ÚP však z této pravoběžné účelové komunikace nebude po realizaci předmětné stavby zachováno propojení úrovnovým křížením s tratí (žel. přejezdem) vlevo trati. Žel. přejezd P7215 evid. km 87,087 bude v rámci předmětné stavby zrušen a nahrazen podchodem pro pěší a cyklisty *SO 28-19-11 Chropyně - Přerov, žel. most v km 85,871 (cyklostezka)*. Objízdná trasa pro osobní a nákladní automobilovou dopravu včetně zemědělské techniky je uvažována přes Bochoř nebo Horní Moštěnici.

V k.ú. Přerov jsou navrženy kolejové úpravy a drobné technologické objekty – všechny ve stabilizovaných plochách DZ drážní dopravy

Zásady územního rozvoje Zlínského kraj (vč. aktualizace č.1 a 2, ke dni 27.11.2018)

Zahrnuje dotčené obce Bezměrov (k.ú. Bezměrov); Kroměříž (k.ú. Hradisko, k.ú. Postoupky); Chropyně (k.ú. Chropyně); Žalkovice (k.ú. Žalkovice); Kyselovice (k.ú. Kyselovice).

Pro území Zlínského kraje je dále koridor upřesněn v Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje, ve znění aktualizace č. 2, a to vymezením koridorů tratí č. 300 (Brno – Kojetín –) Chropyně – (Přerov), č. 303 (Kojetín –) Bezměrov – Kroměříž – Hulín, č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice. Stavby, pro něž jsou koridory vymezeny, jsou zařazeny mezi veřejně prospěšné stavby a označeny Z01, Z02 a Z03. Posuzovaný záměr spadá do koridoru trati č. 300 (Brno – Kojetín –) Chropyně – (Přerov), pro který Zásady územního rozvoje Zlínského kraje navrhuji modernizaci stávající trati včetně zkapacitnění, vymezují jej v šířce 120 m, označení veřejně prospěšné stavby v této části je Z03.

Samotná stavba dráhy je uvnitř vymezeného koridoru. Vně koridoru vybíhá stavba optického, případně slaboproudého kabelu (*PS 25-14-02 Kojetín – Kroměříž, DOK, TK*, k.ú. Bezměrov, Hradisko a Postoupky), sloup GSM-R (*PS 80-14-05 Kojetín - Přerov, GSM-R*, k.ú. Postoupky) a elektrické vedení propojující modernizovanou trať Brno – Přerov se stávající trakční napájecí stanicí v Říkovcích (*SO 28-12-04 TNS Říkovice, nadzemní vedení zpětné, napájecí a 22 kV*, k.ú. Kyselovice a Žalkovice). Tyto stavby se v zásadách územního rozvoje samostatně nevymezují, pro jejich vymezení ještě nebývá k dispozici podklad dostatečně prověřující jejich potřebu či proveditelnost, případně do zásad územního rozvoje nepatří z hlediska jejich podrobnosti.

Územní plán Bezměrov (ke dni 13.3.2019)

Zahrnuje dotčené k.ú. Bezměrov.

Na území obce Bezměrov zasahuje pouze malá část stavebního objektu *SO 25-18-01.1 Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 1. část* v délce cca 60m + napojení silnice II/367 na stávající kruhový objezd se silnicí I/47.

Dále podél stávající trati Kojetín – Kroměříž, která není stavbou nijak upravována, je veden ,výhradně na pozemku stavebníka, podzemní optický, popř. slaboproudý kabel *PS 25-14-02 Kojetín - Kroměříž, DOK, TK*.

Navržené řešení zasahuje dle územního plánu do stabilizovaných ploch k tomu určených – DS - plochy silniční dopravy a DZ - plochy drážní dopravy.

Územní plán města Kroměříže (ke dni 6.12.2013)

Zahrnuje dotčené k.ú. Hradisko a k.ú. Postoupky.

Podél stávající trati Kojetín – Kroměříž, která není stavbou nijak upravována, je veden ,výhradně na pozemku stavebníka, podzemní optický, popř. slaboproudý kabel *PS 25-14-02 Kojetín - Kroměříž, DOK, TK*.

Navržené řešení zasahuje dle územního plánu a stavu ploch k tomu určených – plochy železnice.

Územní plán Chropyně (ke dni 20.10.2021)

Zahrnuje dotčené k.ú. Chropyně.

Záměr se dle výkresu č. 1 Výkres základního členění území nachází převážně v nezastavěném území a částečně zasahuje do zastavěného území. Podle výkresu č. 2 Hlavní výkres se záměr především nachází v plochách drážní dopravy DZ (stavové, návrhové DZ 23, 24 a 25), jejichž hlavním využitím je železnice. Přípustným využitím je související inženýrské stavby a terénní úpravy, dopravní a technická infrastruktura, kolejiště, nástupiště, provozní objekty, plochy souvisejících veřejných prostranství, drobná architektura - čekárny, prodejní stánky apod. a doprovodná zeleň. Podmíněně přípustné je v těchto plochách bydlení, jako provozní byty, pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení jako např. odstavná stání, areály a plochy údržby. Nepřípustné využití je veškeré ostatní. Záměr je v této ploše přípustný.

Některé části záměru malou měrou zasahují do stávajících ploch zemědělských Z s hlavním využitím pěstování plodin na orné půdě a obhospodařování dalších zemědělských pozemků. Přípustným využitím je v těchto plochách vedení polních komunikací včetně souvisejících technických opatření jako mostky, opěrné zdi apod., krajinná zeleň, solitérní, skupinová – aleje, meze, vodohospodářská zařízení –

odvodňovací příkopy, poldry apod. a související dopravní a technická infrastruktura. Podmíněně přípustným využitím jsou stavby pouze v nezbytně nutném rozsahu nutné pro realizaci zemědělské výroby, pokud jejich umístění bezprostředně provozně souvisí s danou zemědělskou činností a pokud je není možno realizovat v plochách V nebo SO.3. Nepřípustným využitím je veškeré ostatní kromě staveb, zařízení a opatření dle § 18 odst. 5 stavebního zákona. Podle tohoto ustanovení lze v nezastavěném území v souladu s jeho charakterem umisťovat stavby, zařízení, a jiná opatření mj. pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přípojky a účelové komunikace, a to v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje. Územním plánem Chropyně stavby, zařízení a opatření dle § 18 odst. 5 stavebního zákona vyloučeny nejsou. Z hlediska souladu s charakterem nezastavěného území, do kterého je záměr umisťován, bude do zemědělské plochy zasahováno vždy jen malou měrou a v bezprostřední návaznosti na plochy DZ, v nichž je záměr umisťován prioritně, tudíž nedojde k narušení charakteru daného území. Záměr lze, s ohledem na jeho charakter, za použití ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona v plochách zemědělských umístit a je přípustný.

SO 26-18-05 Kojetín - Chropyně, úprava ÚK podél Svodnice v km 76,510 nepatrně zasahuje do stávající plochy dopravní infrastruktury D, jejímž přípustným využitím jsou silnice, místní a účelové komunikace, související inženýrské stavby a terénní úpravy, inženýrské sítě a sídelní zeleň. Podmíněně přípustným využitím jsou pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení, nepřípustným veškeré ostatní. Vzhledem k tomu, že je zde do plochy zasahováno úpravou účelové komunikace, je záměr i v této části přípustný.

Problematickou částí záměru v k.ú. Chropyně je návrh umístění stavebních objektů souvisejících s řešením mimoúrovňového křížení železnice se silnicí III/4349, které kromě ploch drážní dopravy DZ a zemědělských Z zasahují ještě i do stávajících ploch veřejných prostranství P* a ploch bydlení – bydlení individuální BI. Umístění tohoto křížení je plně v souladu s územním plánem a jeho dopravní koncepcí.

Přípustným využitím ploch veřejných prostranství P* jsou komunikace, parkovací a odstavná stání, chodníky, cyklostezky, zpevněné plochy, inženýrské sítě a veřejná zeleň. Podmíněně přípustným využitím jsou objekty technické vybavenosti, drobná architektura - lavičky, umělecké plastiky a kašny, reklamní zařízení, přístřešky hromadné dopravy, stojany na kola, sezónní posezení charakteru občerstvení apod., malé objekty občanského vybavení jako prodejní stánky apod. při vhodném urbanistickém a architektonickém začlenění. Nepřípustné jsou veškeré ostatní – v OP NPP Chropynský rybník umístování staveb nebo zařízení, provádění jejich změn a změn ve využití pozemků, pokud by mohly mít negativní vliv na stav chráněných částí přírody. Ve shodě s přípustným využitím jako komunikace a inženýrské sítě je záměr v plochách veřejných prostranství přípustný.

Hlavním využitím ploch bydlení – bydlení individuální BI je bydlení v rodinných domech, přípustným využitím je individuální rekreace, pěstitelství v souvislosti s bydlením, chovatelství v souvislosti s bydlením, související dopravní a technická infrastruktura, plochy souvisejících veřejných prostranství a sídelní zeleň. Podmíněně přípustné je obchod, služby, zdravotnická zařízení, živnostenská činnost slučitelná s bydlením a ve spojitosti s bydlením jako vybavenost dané lokality, bytové domy nízkopodlažní, které svým měřítkem budou odpovídat okolní zástavbě. Jako nepřípustné jsou veškeré ostatní v OP NPP Chropynský rybník umístování staveb nebo zařízení, provádění jejich změn a změn ve využití pozemků, pokud by mohly mít negativní vliv na stav chráněných částí přírody. Přípustným využitím plochy BI je související dopravní a technická infrastruktura. Záměr je v kolizi se dvěma objekty bydlení v ploše BI.

S ohledem na skutečnost, že se jedná o stavbu dopravní infrastruktury, která je obsažena v politice územního rozvoje a v zásadách územního rozvoje, kde je vymezena jako veřejně prospěšná, se s odůvodněním nemožnosti jiného řešení vedoucího ještě k rozumnému cíli uplatní ust. § 54 odst. 5 stavebního zákona: část územního plánu, která v území znemožňuje realizaci záměru obsaženého v politice územního rozvoje nebo zásadách územního rozvoje, se při rozhodování nepoužije.

Navrhovaný silniční podjezd s trasou komunikace v odkloněné stopě představuje sice přímý zásah do plochy bydlení a vyvolává demolici 2 rodinných domů, k území a okolní zástavbě je však citlivý. Z hlediska reálných dopadů představuje toto řešení minimální rozpor s územním plánem. Zásah do vlastnických práv je předpokládán jen v nezbytné míře. V daném místě se uplatní ust. § 54 odst. 5 stavebního zákona a Územní plán Chropyně se nepoužije.

Územní plán Žalkovice (ke dni 12.8.2009)

Zahrnuje dotčené k.ú. Žalkovice.

Na území obce Žalkovice je navržen *SO 28-12-04 TNS Říkovice, nadzemní vedení zpětné, napájecí a 22 kV* - viz popis výše; v k.ú. Žalkovice je navrženo vedení v délce cca 1,9 km na celkem 10 příhradových stožárech o výšce max. 30,6 m, včetně přípojovacího stožáru u TNS; pozn. stávající TNS (trakční napájecí stanice) Říkovice je situována na rozhraní krajů Olomouckého (k.ú. Říkovice u Přerova) a Zlínského (k.ú. Žalkovice), připojení nadzemního vedení je provedeno v k.ú. Žalkovice. Dále budou realizovány *PS 28-05-03 TNS Říkovice, doplnění DŘT* a *PS 28-09-01 TNS Říkovice, doplnění rozvodny 25 kV* a to pouze v objektu stávající TNS.

Navržené řešení trasy nadzemního vedení je navrženo dle územního plánu a stavu převážně do ploch Z – zemědělské plochy. Trasa je vedena ze severozápadního výběžku k.ú. Žalkovice východním, mírně jihovýchodním směrem. V severozápadní části dochází ke křížení se stávajícím plynovodem VVTL DN 700 Hrušky – Příbor, s ochranným pásmem 4m a bezpečnostním pásmem 200m. Současně se z hlediska územního plánu je kolem stávajícího plynovodu vymezena plocha o téže šíři 200 m označena jako TE4, jedná se o územní rezervu pro stavbu zdvojení plynovodu Hrušky – Příbor. Návrh nového nadzemního vedení je proveden tak, aby křížení bylo provedeno kolmo, a rozvržení poloh stožárů s co největším respektem vůči stávajícím VVTL i výhledovému stavu.

Dále vedení kříží plochu WT – plochu vodních toků – vodoteč Moštěnka se související plochou K – plochy krajinné zeleně vedenou v územním plánu jako lokální biokoridor LBK1. I v tomto případě rozmístění stožárů respektuje plochy WT a K.

Nadzemní vedení je zaústěno do stávající trakční napájecí stanice Říkovice vedenou jako ploch TE – plocha technické infrastruktury – energetika.

Územní plán Kyselovice (ke dni 28.12.2012)

Zahrnuje dotčené k.ú. Kyselovice.

Na území obce Kyselovice je navržen část *SO 28-12-04 TNS Říkovice, nadzemní vedení zpětné, napájecí a 22 kV*. Jedná se o nadzemní vedení o celkové délce cca 5 km, které propojí stávající trakční napájecí stanici v Říkovici (u trati Přerov - Břeclav) a modernizovanou trať Brno - Přerov přímou cestou volným terénem mimo stopu dráhy; příhradové stožáry (celkem 25 ks) ponesou potahy napájecího trakčního vedení 25 kV a napájecího vedení 22 kV; v k.ú. Kyselovice je navrženo vedení v délce cca 0,4 km a 1 příhradový stožár o výšce 28,9m.

Navržené řešení zasahuje dle územního plánu a stavu do ploch Z – zemědělské plochy a kříží stávající vodoteč – plochu WT – vodní plochy a toky. V územním plánu není návrh nadzemního vedení výslovně uveden. Jeho realizace však není v rozporu s využitím dotčených ploch.

B.1.c Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

K termínu předání dokumentace k připomínkám odborným složkám dráhy a k projednání dotčeným orgánům a dalším účastníkům územního řízení nejsou vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území. V rámci projektové dokumentace není navrženo žádné řešení, které by vydání rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území vyžadovalo.

B.1.d Informace o o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Drážní úřad Olomouc

č.j. , ze dne

Finální souhlasné stanovisko dosud nevydáno.

Ministerstvo vnitra, generální ředitelství záchranného sboru České republiky

Závazné stanovisko dotčeného orgánu na úseku požární ochrany

č.j. MV-108416-8/PO-PRE-2019, ze dne 16.1.2020

Souhlasné závazné stanovisko bez podmínek.

Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci

Závazné stanovisko k projektové dokumentaci

č.j. KHSOC/05300/2020, ze dne 23.3.2020

Souhlasné závazné stanovisko bez podmínek pro územní řízení.

Podmínka pro dokumentaci pro stavební povolení – protihlukové objekty budou z neprůhledného materiálu.

Podmínky a doporučení k realizaci 4. a 5. odstavec str.3 (hluknost a prašnost po dobu výstavby).

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně

Závazné stanovisko k dokumentaci

č.j. KHSZL 06945/2020, ze dne 1.4.2020

Souhlasné závazné stanovisko bez podmínek pro územní řízení.

Podmínky pro dokumentaci pro stavební povolení:

1. V lokalitě objektů Nádražní č.p. 332 a 386 není navržena protihluková stěna. Důvodem je skutečnost, že ke krajní koleji přiléhá nakládková plocha. Realizace PHS až za nákladištěm by bylo neúčinné opatření.
2. Konkrétní způsob řešení ochrany objektů č.p. 332 a 386 bude řešen v dokumentaci pro stavební povolení – v PD je uvažováno s realizací IPO.

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor dopravy silničního hospodářství

Závazné stanovisko

č.j. KUOK 85871/2019, ze dne 28.8.2020

Souhlasné stanovisko s následujícími podmínkami pro územní řízení:

Před vydáním územního rozhodnutí o umístění navržené stavby budou příslušným silničním úřadem - obecním úřadem obce s rozšířenou působností vydána povolení připojení pozemních komunikací, resp. připojení sousedních pozemků nebo úpravy či zrušení takového připojení k stávajícím silnicím II. a III. třídy. viz stanoviska: Město Chropyně, zn. MCH 6358/2020 - Souhlas s navrženou úpravou stávajícího sjezdu, MěÚ Chropyně, zn. MCH 7133/2020 – Rozhodnutí, povolení změny připojení stáv. sjezdu k místní komunikaci, Město Kroměříž, č.j. MěUKM 01885/2021 – Rozhodnutí, povolení úpravy připojení pozemních komunikací k silnici III/4349, MěÚ Kojetín, č.j. MK11885/2020-VŽPD/Mr – Rozhodnutí o povolení připojení sousední nemovitosti na místní komunikaci a povolení sjezdu na místní komunikaci, Město Kojetín, č.j. MK 10386/2020 – FO/Pso – Stanovisko k úpravě sjezdů k stavbě, MěÚ Kojetín, Magistrát města Přerova, č.j. MMPr/002276/2021/Sko – Rozhodnutí povolení připojení a povolení úpravy připojení silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace k silnici,

Dokumentaci stavby je nutné projednat a odsouhlasit s dotčeným orgánem k uplatnění stanoviska z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci, kdy v daném případě jím jsou příslušné dopravní inspektoráty Policie České republiky. Na území Olomouckého kraje je jím Krajské ředitelství Olomouckého kraje, územní odbor Přerov. viz stanoviska: KŘ Policie ZK, územní odbor Kroměříž, DI, č.j. KRPZ-94588-2/ČJ-2020-150806 – stanovisko (souhlas) k úpravě napojení komunikací, KŘ Policie ZK, odbor služby dopravní policie, č.j. KRPZ-98942-1/ČJ-2020-1500DP – závazné stanovisko (souhlas) s vydáním

povolení o úpravě připojení silnice II/367 k silnici I/47 v km 24,437 u obce Bezměrov, KŘ Policie OK, územní odbor Přerov, DI Přerov, č.j. KRPM-106285-1/ČJ-2020-140806 – stanovisko (souhlas) pro povolení změny připojení/ úpravy sjezdů,

Dotčení silnic II. a III. třídy ve vlastnictví Olomouckého kraje návrhem stavby a stanovení případných podmínek pro zpracování dalšího stupně projektové dokumentace bude řešeno s jejich majetkovým správcem, tj. Správou silnic Olomouckého kraje, příspěvkovou organizací, Lipenská 120, 772 11 Olomouc. viz stanovisko: Správa silnic OK, zn. SSOK-JH 21482/2020 7.12.8/V5 – stanovisko (souhlas) ke změnám připojení pozemních komunikací a k úpravám připojení sjezdů dle §10 zákona č.13/97 Sb.

Z hlediska veřejných zájmů chráněných podle zákona o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhlášky o vydání stanoviska při úpravách a dotčení stávajících silnic II. a III. třídy a místních komunikací, resp. veřejně přístupných účelových komunikací pro vydání územního rozhodnutí o umístění navržené stavby je nutné požádat příslušné silniční správní úřady:

Podle ustanovení § 40 odst. 4 písm. a) zákona o pozemních komunikacích vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad, obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Podmínka splněna – viz stanovisko.

Podle ustanovení § 40 odst. 5 písm. b) zákona o pozemních komunikacích vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje obecní úřad obce s rozšířenou působností, obecní úřady. Podmínka splněna – viz stanovisko.

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Stanovisko k projektové dokumentaci

č.j. KUOK 76539/2019, ze dne 19.8.2019

Oddělení lesnictví

Podmínky pro územní řízení:

K vydání souhlasu k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa dle ustanovení § 48 odst. 2 písm. c) lesního zákona je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, zde Magistrát města Přerova. Podmínka dosud není splněna – viz stanovisko.

K vydání souhlasu k vydání územního rozhodnutí, jímž má být dotčen PUPFL o výměře 1 ha a více dle ustanovení § 48a odst. 2 písm. c) lesního zákona je příslušný krajský úřad. Podmínka splněna – viz stanovisko.

Podmínky pro stavební řízení:

Pro následující řízení rozhoduje dle ustanovení § 48 odst. 1 písm. d) lesního zákona obecní úřad obce s rozšířenou působností, zde Magistrát města Přerova, o odnětí PUPFL do výměry 1 ha nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa a o výši poplatků za odnětí,

Pro následující řízení rozhoduje dle ustanovení § 48a odst. 1 písm. b) lesního zákona o odnětí PUPFL nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více a o výši poplatků za odnětí krajský úřad.

Oddělení vodního hospodářství (vodoprávní úřad)

Nedojde k dotčení veřejných zájmů.

Každý, kdo hodlá umístit, provést, změnit nebo odstranit stavbu nebo zařízení, nebo provádět jiné činnosti, pokud takový záměr může ovlivnit vodní poměry, má právo podle ustanovení § 18 vodního zákona na vyjádření vodoprávního úřadu, k vydání kterého je příslušný vodoprávní úřad obce s rozšířenou působností, v tomto případě Magistrát města Přerova. Viz stanovisko.

Vodoprávní úřad Magistrátu města Přerova bude příslušný i k vydání případných dalších opatření podle vodního zákona. Jedná se např. o souhlas vodoprávního úřadu dle ustanovení § 17 odst. 1 písm. a), c), e) ke stavbám na pozemcích, na nichž se nalézají koryta vodních toků, nebo na pozemcích s takovými pozemky sousedícími, ke stavbám, nebo terénním úpravám v záplavových územích, ke stavbám v ochranných pásmech vodních zdrojů. Podmínka dosud nesplněna – viz stanovisko.

Oddělení ochrany životního prostředí (orgán ochrany ovzduší)

Bez připomínek k územnímu řízení.

Požadavky a doporučení pro realizaci stavby (znečištění ovzduší)

Oddělení ochrany životního prostředí (orgán odpadového hospodářství)

Závazné stanovisko vydává příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Podmínka splněna – viz stanovisko.

Oddělení ochrany přírody (orgán ochrany ZPF)

Podle ustanovení § 9 odst. 1 zákona je k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) pro nezemědělské účely třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF. viz stanovisko: Souhlas s odnětím zem. půdy ze ZPF podle ustanovení §9 odst.8 zákona č.334/1992 Sb. vydaný Ministerstvem životního prostředí, Odb. výkonu st. správy VIII, č.j. MZP/2020/570/1640

Oddělení ochrany přírody (orgán ochrany přírody)

a) Stanovisko k vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 bylo vydáno v samostatném stanovisku krajského úřadu, orgánu ochrany přírody, č. j. KUOK 74974/2016, ze dne 20. 7. 2016. Významný vliv koncepce na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen. Pro předmětnou stavbu bylo KÚOK, Odborem živ. prostředí a zemědělství, pod č.j. KUOK 129494/2019, vydáno „Stanovisko s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000“.

b) Stanovisko k dotčení chráněných částí přírody, jejichž ochrana je podle § 77a zákona v kompetenci krajského úřadu, oddělení ochrany přírody:

Ve vymezeném úseku trati je od r. 2015 v území evropsky významné lokality vyhlášeno zvláště chráněné území Včelínské louky, stavba se nachází v ochranném pásmu. Dochází dále k dotčení ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. viz stanovisko: Souhlasné závazné stanovisko, vydané KÚOK, Odb. živ. prostředí a zemědělství, č.j. KUOK 3410/2020.

MŽP bylo pod č.j. MZP/2017/570/1168, Spis. zn.: 220.1, A/20, vydáno Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Po dopracování DUR a jejím předložení MŽP, bylo vydáno Nesouhlasné závazné stanovisko k ověření změn záměru č.j. MZP/2020/570/184. Na základě toho bylo vypracováno oznámení dle §6 zákona č. 100/2001 Sb. na změny záměru a následně byl vydán závěr zjišťovacího řízení, kde MŽP rozhodlo, že záměr nemůže mít významný vliv ba ŽP a nebude posouzen podle zákona, č.j. MŽP/2020/570/13881388.

Oddělení integrované prevence

Veřejné zájmy na úseku prevence závažných havárií a integrované prevence, jejichž ochrana je v působnosti krajského úřadu, nejsou předmětným záměrem dotčeny.

Krajský úřad Zlínského kraje, Odbor dopravy silničního hospodářství

č.j. , ze dne

Finální stanovisko dosud nevydáno

Krajský úřad Zlínského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Vyjádření k záměru

č.j.KUZL 46232/2019 , ze dne 27.8.2019

Kromě upozornění na povinnosti vyplývající ze zákona (souhlas s umístěním stavby v ochr. pásmu PUPFL, povinnost investora stavby provést opatření na ochranu jeho pozemků) nejsou připomínky.

Krajský úřad Zlínského kraje

Povolení připojení

č.j. , ze dne

Dosud nevydáno rozhodnutí.

Magistrát města Přerova

Povolení připojení

č.j. MMPr/002276/2021/Sko, ze dne 6.1.2021

Rozhodnutí povolení připojení a povolení úpravy připojení silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace k silnici č. 2/2021

MÚ Kroměříž

Povolení připojení

č.j. MěUKM 01885/2021, ze dne 26.1.2021

Rozhodnutí, povolení úpravy připojení pozemních komunikací k silnici III/4349

MÚ Kojetín

Povolení připojení

č.j. MK11885/2020-VŽPD/Mr, ze dne 27.11.2020

Rozhodnutí o povolení připojení sousední nemovitosti na místní komunikaci a povolení sjezdu na místní komunikaci,

MÚ Chropyně

Povolení připojení

zn. MCH 6358/2020, ze dne 20.10.2020

Souhlas s navrženou úpravou stávajícího sjezdu,

zn. MCH 7133/2020, ze dne 23.12.2020

Rozhodnutí, povolení změny připojení stáv. sjezdu k místní komunikaci

B.1.e Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Geomorfologická charakteristika: Podle Geomorfologického členění ČR zájmová trasa spadá do oblasti Západních vněkarpatských sníženin, do celku Hornomoravského úvalu, podcelků Prostějovská pahorkatina a Středomoravská niva (T. Czudek 1972).

Geomorfologicky se předmětné území nachází v oblasti s reliéfem niv a nejnižších teras. V počátečním úseku předmětného úseku v městě Kojetín je trasa vedena na pleistocénní terase. Od kilometru 72.55 nového staničení trasa přechází do údolní nivy řeky Moravy a Malé Bečvy (holocén). Před Chropyní trasa přechází ve staničení 76.60 – 77.55 na pleistocénní terasu, částečně erodovanou, označovanou jako brodecká terasa. V celém úseku mezi Kojetínem a Přerovem má území charakter nížiny s měkkým, rovinným reliéfem, s velmi malou výškovou členitostí. Geomorfologicky tuto jednotku můžeme označit jako akumulaci holocénní říční rovinu - nivu. Do vyššího terasového stupně přechází trasa pouze na výše zmíněné brodecké terase v Chropyni a v městě Kojetíně.

Trasa trati v úseku mezi Kojetínem a Přerovem je vedena převážně na nízkém náspu, místy v úrovni terénu (Kojetín, Chropyně). Nadmořské výšky terénu v městě Kojetíně se pohybují kolem 196 metrů, směrem v řece Moravě terén klesá na úroveň kolem 192-193 metrů. Směrem ke Chropyni se terén opět mírně zvedá na 195-196 metrů, směrem k Lověšicím až na úroveň 204 – 205 metrů.

Geologická charakteristika: Z regionálněgeologických podkladů vyplývá, že trasa se v celém úseku nachází v oblasti karpatské předhlubně, v regionální jednotce neogénu Hornomoravského úvalu, převážně v údolní nivě řeky Moravy a Malé Bečvy, lokálně na starších pleistocénních terasách. Mocnost kvartérních sedimentů je v trase značně proměnlivá. V oblasti Kojetína je mocnost kvartérních sedimentů nejnižší a dosahuje 2 až 3 metrů, v blízkosti Moravy se mocnost pohybuje od 7 do 9 metrů. V centrální části trasy v úseku km 75.0 – 81.4 jsme průzkumnými pracemi předkvartérní podloží vůbec nezastihli, což potvrzuje teorii o existenci přehloubeného koryta, probíhajícího od Brodku, přes Troubky a Chropyni k Hulínu (J. Krásný, 2012). Mocnost kvartérního pokryvu zde může dosahovat až několika desítek metrů. Směrem dále po staničení se mocnost kvartéru snižuje na 10.5 - 9.0 metrů, v koncovém úseku trasy u Lověšic a Přerova se mocnost kvartérních sedimentů snižuje až na 6.5 metrů.

Kvartérní pokryv: Antropogenní navážky heterogenního charakteru jsou vázány pouze na zastavěné úseky v městech Kojetín a Chropyně. Jejich maximální mocnost se pohybuje od 2.5 do 3.0 metrů, složení je značně heterogenní (hlína s úlomky zdiva a cihel, stavební sutě, beton, materiál silničních a železničních násypů).

Kvartérní fluvialní sedimenty jsou zastoupeny náplavovými hlínami, které tvoří převážně nejsvrchnější polohy o mocnosti 0 – 4 metrů. Zrnitostně se jedná o poměrně variabilní jílovitopísčité sedimenty, převážně tuhé konzistence. Směrem do podloží přecházejí tyto náplavové hlíny do souvrství fluvialních písků a písčitých štěrků údolní terasy, případně starších pleistocenních teras. Písčité štěrky a písky jsou hlavním kolektorem podzemní vody mělkého kvartérního oběhu.

Předkvartérní podloží je tvořeno sedimenty třetihorního stáří a to miocenními jíly a pliocenními jíly.

V počátečním úseku trasy byly ve vrtech zastíženy miocenní (spodnobadenské) vápnité jíly, na stropě tuhé až pevné, s přechodem do pevných jílu směrem do podloží. Miocenní jíly obsahují zvodnělé písčité vložky, které mohou být málo významným kolektorem hlubší předkvartérní zvodně.

Makroskopicky se jedná o zelenošedé až šedé vápnité jíly s proměnlivou příměsí jemnozrnné písčité frakce, s ojedinělými proplásky jemnozrnných písků zpravidla milimetrové mocnosti (ojediněle dosahujících mocnosti prvních centimetrů, výjimečně až 10 cm). Výskyt souvrství neogenních vápnitých jílu (F8 CV, F8 CH) byl ověřen všemi hlubšími průzkumnými vrtly, a to v úseku od počátku trasy v Kojetíně v km 71.2 po km 75.0 (silnice Troubky – Vlkoš).

V úseku trati mezi Vlkošem a Lověšicemi (km 81.4 – 86.4 nového staničení) byly ve vrtech ověřeny pliocenní jílovité sedimenty, které řadíme k plioleptocenní formaci Hornomoravského úvalu. Jedná se převážně o jíly s vysokou až velmi vysokou plasticitou, (F8 CV, F8 CH), na stropě převážně tuhé, níže s přechodem do pevných jílu. Zpravidla se jedná o šedé, šedohnědé, zelenošedé, místy rezavě skvrnité jíly, s vápnitými shluky a konkréciemi.

B.1.f Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Před zahájením vlastních projektových prací proběhly následující průzkumy:

- průzkum stávajících inženýrských sítí
- geotechnický průzkum pro zemní těleso
- geotechnický průzkum pro mostní objekty
- pedologický průzkum
- chemické analýzy zemin pražcového podloží
- dendrologický průzkum
- přírodovědný průzkum
- hluková měření

Závěry průzkumu inženýrských sítí slouží ke koordinaci stavby se stávajícím sítěmi a zařízeními ve vlastnictví stavebníka i mimo něj. V nezbytných případech na základě zakresu stávajících inženýrských sítí jsou jako vyvolaná investice navrženy přeložky nebo ochrany těchto sítí v samostatných stavebních objektech. Zákes stávajících inženýrských sítí je v soutisku v části dokumentace C.3 Koordinační situace stavby a v soutisku situací k jednotlivým stavebním objektům a provozním souborům.

Geotechnické a hydrologické průzkumy slouží k návrhu konstrukce pražcového podloží, zemního tělesa včetně jeho založení a odvodnění, dimenzování a založení mostních objektů a komplexnímu řešení Němčického tunelu včetně návrhu technologie jeho výstavby. Závěry geologických průzkumů jsou uvedeny v části B.10.1 a aplikovány pro stavební objekty železničního spodku v části dokumentace D.E.1.1, mostních objektů v části dokumentace D.E.1.4.

Závěry průzkumů v oblasti životního prostředí slouží k návrhu opatření na ochranu životního prostředí a obyvatelstva. Závěry průzkumů v oblasti životního prostředí jsou podrobně uvedeny v jednotlivých částech dokumentace B.6 Vliv stavby na životní prostředí a aplikovány v návrhu vybraných stavebních objektů. Jedná se především o řešení protihlukových stěn v části dokumentace D.E.1.10 a některých mostních objektů a propustků přes vodoteče v části dokumentace D.E.1.4.

B.1.g Ochrana území podle jiných právních předpisů

Území stavby nespadá pod ochranu podle jiných právních předpisů.

B.1.h Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Území zájmové lokality leží z větší části v **záplavovém území** pro Q 100 vodních toků Moravy, Malé Bečvy a Hané. Záplavové území Moravy a Malé Bečvy se přibližuje k trati na území obcí Kojetín, Chropyně, Vlkůš a Přerov, kde železniční trať prochází záplavovou oblastí výše zmíněných toků (viz Obr. 3). Obchvat Kojetína zasahuje do záplavového území pro Q 100 vodního toku Hané. Území zájmové lokality leží v prostoru mezi městy Kojetín a Chropyně částečně i v záplavovém území pro Q 20 , respektive Q 5 vodních toků Moravy a Malé Bečvy.

Lokalizace předpokládaného záměru přichází do kontaktu s aktivní zónou záplavového území toků Hané a Moravy. V aktivních zónách záplavového území nebudou umístovány plochy zařízení stavenišť.

V blízkosti projektované stavby nejsou v archivu ČGS-Geofondu evidována žádná **poddolovaná území**.

V blízkosti projektované stavby nejsou v archivu ČGS-Geofondu evidována žádná **ložisková území** (dobývací prostory těžené i netěžené; chráněná ložisková území; chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry; výhradní ložiska; ložiska nevyhrazených nerostů; prognózní zdroje vyhrazených i nevyhrazených nerostů; průzkumná území).

B.1.i Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Přímý vliv na okolní stavby spočívá především v nezbytnosti demolice 2 rodinných domů v k.ú. Chropyně – p.č. 593/1 a 588/1 a to z důvodu budování nového žel. podjezdu a dále několika méně významných technologických drážních objektů v k.ú. Kojetín, Chropyně a Věžky. Bližší popis je uveden v části dokumentace E.2.Pozemní objekty, konkrétně *SO 25-15-08 Žst. Kojetín, demolice; SO 27-15-08 Žst. Chropyně, demolice; SO 28-15-08 Chropyně - Přerov, demolice*

Nepřímý dočasný vliv na okolní stavby spočívá ve snížení komfortu bydlení nebo rekreace po dobu realizace stavby. Může se jednat o zvýšený hluk, vibrace, prašnost, omezení přístupu apod. Vyhodnocení těchto rizik, popřípadě kompenzace dopadů a stanovení podmínek je předmětem dalšího projektového stupně ke stavebnímu povolení. Některé z podmínek jsou již v tuto chvíli uvedeny v platném stanovisku EIA, které jsou komentovány v části dokumentace B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí/kapitola D.

Nepřímý trvalý vliv na okolní stavby vyplývá ze samotného provozu stavby – provozování drážní dopravy. Jedná se především o hluk a vibrace. Negativní dopad provozování drážní dopravy s přihlédnutím ke změnám ve směrovém a výškovém vedení jsou ze zákona kompenzovány návrhem protihlukových opatření. V obecné rovině při modernizaci nebo novostavbě trati dochází především však k zásadnímu zlepšení uvedených parametrů na základě konstrukčního řešení žel. svršku, spodku a staveb železničního spodku (mostních objektů apod.).

Nepřímý dočasný vliv na okolní pozemky způsobí trasování staveništních komunikací a deponií. Pozemky, které neslouží k situování trvalých částí stavby, budou uvedeny do původního stavu a vráceny svým majitelům.

Stavba v zásadě nemění **odtokové poměry** v území.

B.1.j Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Kácení dřevin je zpracováno v samostatném stavebním objektu v části dokumentace D.E.1.1 *SO 50-00-05 Kojetín - Přerov, kácení zeleně a náhradní výsadba* zpracovaného na základě dendrologického průzkumu uvedeného v části dokumentace B.6.4. Rozsah kácení dřevin vychází z podrobného terénního dendrologického průzkumu. Celkem je navrženo k odstranění 960 ks dřevin rostoucích mimo les, z nichž 854 ks dosahuje rozměrů nad 80 cm v obvodu ve výšce 130 cm nad zemí nebo jsou součástí stromořadí a cca 104 189 m² zapojených porostů dřevin.

Demolice zahrnují především 2 rodinné domy v k.ú. Chropyně – p.č. 593/1 a 588/1 a to z důvodu budování nového žel. podjezdu a dále několika méně významných technologických drážních objektů v k.ú. Kojetín, Chropyně a Věžky. Bližší popis je uveden v části dokumentace E.2. Pozemní objekty, konkrétně *SO 25-15-08 Žst. Kojetín, demolice; SO 27-15-08 Žst. Chropyně, demolice; SO 28-15-08 Chropyně - Přerov, demolice*

B.1.k Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery ZPF nebo PUPFL

Zábery zemědělského půdního (ZPF) fondu budou řešeny samostatnou částí dokumentace B.6.5 Zemědělská příloha. Stavba si vyžádá trvalé zábery ZPF, dočasné zábery ZPF do 1 roku a dočasné zábery ZPF nad 1 rok.

Z ploch určených k trvalému záboru bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy, navržené dle pedologického průzkumu. Hospodárné využití skryté ornice zajistí investor stavby ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty, obcemi a příslušným orgánem ochrany ZPF.

Skrytá zemina z ploch dočasných záborů bude využita k rekultivaci dotčených ploch. Skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy, která bude zpětně využita ve stavbě, bude uchována na deponiích tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení (zaplevelení, odcizení apod.).

Povinnost platby odvodů za odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu vyplývá z ust. §11 zákona 334/1992 Sb., o ochraně ZPF ve znění pozdějších předpisů.

Zábery pozemků určených k plnění funkce lesa budou řešeny samostatnou částí dokumentace B.6.6 Lesní příloha.

B.1.1 Územně technické podmínky

Předmětná stavba je částí budoucího většího celku – stavební a technologické systémy jsou na koncích stavby napojeny na průběžný celek. Technologické celky budou za účelem propojení s celou sítí napojeny do Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov a Elektrodispečinku (ED) Přerov. Napájení trakčního vedení 25 kV AC a napájení průběžného napájecího kabelu 22 kV AC bude výsledně zapojeno do TNS Říkovice a prostřednictvím navazujících staveb do TNS Vyškov. Napojení stavebních a technologických systémů do průběžných celků:

- vlastní kolej
- traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
- traťový kabel (TK)
- dálkový optický kabel (DOK)
- GSM-R
- trakční napájecí a zpětné
- kabelový rozvod vn 22 kV

Prostřednictvím trafostanic 22/0,4 kV navržených v části dokumentace D.D.3.5, rozveden nn navržených v části dokumentace D.D.3.7 a rozvodů nn D.E.3.6. jsou napájeny vnitřní odběry netrakovních zařízení SŽDC:

- elektrický ohřev výhybek (EOV) navržený v části dokumentace D.E.3.4
- dálkové ovládání ústředního odpojovačů trakčního vedení (DOÚO) navržených v části dokumentace D.E.3.6
- osvětlení nástupišť a přístupových cest navržených v části dokumentace D.E.3.6
- osvětlení odb. Bochoř navržené v části dokumentace D.E.3.6
- osvětlení a vlastní spotřeba výpravních budov a technologických objektů navržených v části dokumentace D.E.2

Nové výpravní budovy budou obdobně jako dosavadní opatřeny přípojkou vody, kanalizace a v případě žst. Kojetín i přípojkou plynu.

B.1.m Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje

Seznam pozemků dle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje je uveden v samostatných přílohách této zprávy (č.1-15 dle katastrálních území). Z hlediska majetkoprávní problematiky zahrnuje seznam pozemků:

- pozemky ve vlastnictví stavebníka, na které se stavba umísťuje
- pozemky mimo vlastnictví stavebníka, na kterých se stavba umísťuje
- pozemky mimo vlastnictví stavebníka, na kterých bude zřízeno věcné břemeno

Nedílnou součástí této zprávy jsou samostatné přílohy:

- Příloha č.1 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kojetín, k.ú. Kojetín
- Příloha č.2 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kojetín, k.ú. Popůvky u Kojetína
- Příloha č.3 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Vlkoš, k.ú. Vlkoš u Přerova
- Příloha č.4 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Vlkoš, k.ú. Kanovsko
- Příloha č.5 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Věžky, k.ú. Věžky u Přerova
- Příloha č.6 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Bochoř, k.ú. Bochoř
- Příloha č.7 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Horní Moštěnice,
k.ú. Horní Moštěnice
- Příloha č.8 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Přerov, k.ú. Lověšice u Přerova
- Příloha č.9 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Přerov, k.ú. Přerov
- Příloha č.10 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Bezměrov, k.ú. Bezměrov
- Příloha č.11 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kroměříž, k.ú. Hradisko
- Příloha č.12 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kroměříž, k.ú. Postoupky
- Příloha č.13 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Chropyně, k.ú. Chropyně
- Příloha č.14 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Žalkovice, k.ú. Žalkovice
- Příloha č.15 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kyselovice, k.ú. Kyselovice

B.1.n Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásma

Následuje seznam pozemků, které jsou dotčeny navrhovanou stavbou nebo vlivem této stavby. Jedná se o pozemky dle katastru nemovitostí rozdělené dle katastrálních území. V seznamu nejsou obsaženy pozemky z bodu B.1.m, tedy pozemky na kterých se stavba umísťuje. Seznam zahrnuje pozemky, na které zasahuje/jí:

- dosavadní ochranné pásmo dráhy v úseku stavby
- umístěním stavby rozšířené nebo posunuté ochranné pásmo dráhy
- dosavadní ochranné pásmo ostatních staveb, které jsou realizací stavby dotčeny
- umístěním stavby nové, rozšířené nebo posunuté ochranné pásmo ostatních staveb

B.1.o Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Předmětná stavba bude realizována s předpokladem
délky 38 měsíců od srpna 2024 – října 2027.

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

investor: Správa železniční dopravní cesty

stavba: související – navazující

stav: zpracovaná přípravná dokumentace (DÚR), podána žádost o vydání ÚR, řízení
přerušeno

Jedná se navazující stavbu jednotného záměru. Předmětná stavba je s touto stavbou technicky koordinována tak, aby v budoucnu, po realizaci celého souboru staveb na sebe technicky i provozně navazovala. Doporučuje se, aby navazující stavba byla realizována v souběhu nebo následně po stavbě předmětné.

rozšíření Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov

investor: Správa železniční dopravní cesty

stavba: související – podmiňující

stav: před zadání základního projektového stupně

Doporučuje se, aby stavba předcházela nebo běžela souběžně s realizací souboru staveb Brno – Přerov. Její realizace je podmiňující pro plnohodnotné zprovoznění tratě Brno – Přerov.

„Modernizace trati Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí“

investor: Správa železniční dopravní cesty

stavba: navazující

stav: zpracována UTS, před zadání základního projektového stupně

Navazující stavba bude následovat po stavbě předmětné a naváže na úpravy části traťového úseku Kojetín – Kroměříž, který se stal nevyhnutelně součástí předmětné stavby. Nevyžaduje žádné zvláštní požadavky na koordinaci.

plavební kanál Dunaj - Odra - Labe

investor: Ministerstvo dopravy ČR

stavba: související

stav: zpracována SP, dosud nevyhodnocena

Související stavba zanesena v ZÚR Olomouckého kraje a v Územním plánu sídelního útvaru Kojetín. Předmětná stavba je navržena v koordinaci se stavbou související. Bližší popis v kapitole B.2.1.c.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

B.2.1.a Základní charakteristika stavby

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, zvýšení kapacity dráhy pro dálkovou i regionální osobní i nákladní dopravu a úpravě dalších parametrů odpovídající zařazení tratě do systému celostátních tratí TEN-T.

B.2.1.b Účel užívání

V obecné rovině je účelem užívání stavby provozování drážní dopravy, včetně řízení a zabezpečení provozu. Cílem procesu provozování drážní dopravy je přeprava osob a zboží. Účelem stavby železničních stanic a zastávek a jejich vybavení je nástup a výstup cestujících do/z drážních vozidel osobní dopravy, jejich čekání a informování, křižování vlaků, napojení vlečkových kolejíšť. Účelem stavby protihlukových opatření je eliminace hlukové zátěže z provozování dráhy na obytnou zástavbu. Účelem stavby mostních objektů je zajištění mimoúrovňového křížení dráhy s komunikacemi a vodními toky. Vyvolané přeložky pozemních komunikací mimo vlastnictví stavebníka jsou navrhovány za účelem silničního provozu. Vyvolané přeložky inženýrských sítí mimo vlastnictví stavebníka jsou navrhovány za účelem přenosu energie, informací a jiných médií.

B.2.1.c Trvalá nebo dočasná stavba

Předmětná stavba je stavbou trvalou.

Prostorová kolize v traťovém úseku Kojetín – Chropyně, kilometrický úsek dle nové kilometráže dráhy km 72,755 – 76,605 (přibližně v trase řeky Moravy), kde bylo uvažováno s budoucí říční vodní cestou – plavebním kanálem Dunaj-Odra-Labe, který je v podobě vymezeného koridoru zanesen v Územním plánu sídelního útvaru Kojetín a v Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje, byla dle dopisu Ministerstva dopravy zn.42/2018-910-IVD/4 zrušena z důvodu zpracování studie proveditelnosti průplavního spojení D-O-L, kde byla navržena modifikace trasy, která daný střet v budoucnu přesune na jiné místo této liniové stavby. Při zpracování dalšího stupně dokumentace budou oba záměry zkoordinovány a střet vyřešen stavbou trvalou.

B.2.1.d Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

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. Zábřezdná 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 dopraven se v rámci modernizovaného úseku tratě Kojetín – Přerov nachází celkem tři železniční stanice – žst. Kojetín, žst. Chropyně, žst. Věžky a žst. Přerov (obvod Přednádraží).

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.

V řešeném úseku tratě Brno – Přerov je 14 železničních přejezdů ke zrušení, v řešených úsecích tratí připojených do žst. Kojetín jsou celkem 3 železniční přejezdy navrhované k rekonstrukci.

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.

Podrobný popis provozní a dopravní technologie je uveden v samostatné části dokumentace B.4

B.2.1.e Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky

K termínu předání dokumentace k připomínkám odborným složkám dráhy a k projednání dotčeným orgánům a dalším účastníkům územního řízení nejsou vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimky a v rámci projektové dokumentace není navrženo žádné řešení, které by vydání rozhodnutí o povolení výjimky vyžadovalo.

B.2.1.f Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Dokumentace byla připomínkována odbornými složkami dráhy, jejichž připomínky byly zapracovány a zaslány k projednání dotčeným orgánům a dalším účastníkům územního řízení. Jejich závazná stanoviska jsou uložena v Dokladové části E. Vypořádání podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů je uvedeno v kap. B.1.d STZ.

B.2.1.g Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Předmětná stavba nespadá pod ochranu jiných právních předpisů.

B.2.1.h Základní bilance stavby

Energetická bilance

Celkový uvažovaný příkon (Pi) mimotrakčních zařízení po realizaci a plnohodnotném zprovoznění předmětné stavby je 196 kW.

Bilance zemních prací

Rozhodující objem zemních prací v kolejišti mají výstavba Němčického tunelu, nové násypové těleso v km v km 61,850 - 63,100, v km 66,230 - 67,200 a v km 68,300 - 70,500 a zřízení zářezu v km 65,100 - 66,230.

Skrývka ornice pro celou stavbu o mocnosti 30 cm	396 200 m3
Potřeba ornice pro rozprostření	20 879 m3
Odvoz dle zákona o ochraně životního prostředí	375 321 m3

Železniční spodek a svršek:

• Zemina z výkopů (výkopy z kolejiště, hloubení zářezů, apod.)	481 665 m3
• Potřeba pro násypové těleso a ostatní zásypy	343 692 m3
• Přebytek zeminy	137 973 m3

Němčický tunel:

• Zemina z výkopů (odkop, apod.)	326 238 m3
• Potřeba pro zásyp	167 863 m3
• Přebytek zeminy	158 374 m3

Bilance odpadů

Bilance odpadů za všechny stavební objekty a provozní soubory je zpracována detailně v části dokumentace B.6.3 Odpadové hospodářství. Celkové množství odpadu je přehledně uvedeno v následující tabulce.

kat.č.odpadu	kat .	název druhu odpadu	jedn .	celkem
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t	0,56
15 01 02	o	plastové obaly	t	0,52
16 02 09	n	trafo s olejem, PCB a škodlivinami	ks	30,00
16 02 13	n	trafo s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks	7,00
16 02 13	n	vyřazená elektrická zařízení - piktogramy, prosvětlené tabule	ks	8,00
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t	3,63
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks	890,00
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks	10,00
16 06 02	n	akumulátory alkalické(NiCd)	t	5,54
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t	2180,50
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t	4820,00
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t	3248,42
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (cihly)	t	4,39
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t	3,00
17 02 03	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-plasty	t	7,20
17 02 03	o	PE podložky	kg	6153,75
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	15,00
17 02 04	n	pryžové podložky	kg	8000,00
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t	5,42
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živичné lepenky bez dehtu	t	9205,70
17 04 01	o	odpad mědi a jejích slitin	t	0,03
17 04 02	o	odpad hliníku	t	0,03
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	1734,00
17 04 07	o	směsné kovy	t	2,86
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t	8,90
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	555509,74
17 05 04	o	zemina a kamení	t	345986,04
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěr (z okolí výhybek)	t	1,00
17 05 08	o	štěr z kolejiště	t	23100,00
17 06 04	o	tepelná izolace (miner.vata)	t	0,16
17 06 05	n	stavební materiály obsahující azbest	t	6,10
17 09 04	o	stavební suť	t	200,00
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t	4173,48
17 09 04	o	kamenivo + beton	t	5028,04
20 01 21	n	zářivky	ks	31,00
20 02 01	o	biologicky rozložitelný odpad	t	8,00
20 03 01	o	komunální odpad	t	3,00

B.2.1.i Základní předpoklady výstavby

Předmětná stavba bude realizována s předpokladem délky stavby 38 měsíců od srpna 2022 – října 2025.

B.2.1.j Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb

Předčasné užívání staveb (resp. SO a PS) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby a po technické stránce rovněž souvisí s provedením technicko – bezpečnostních zkoušek u provozních souborů a stavebních objektů, u kterých jsou tyto zkoušky požadovány.

Charakter stavby vyžaduje postupné předávání dokončených, funkčních PS a SO a jejich částí do provozu a to v závislosti na navržených stavebních postupech, uvedených v části projektu B.8.1 Zásady organizace výstavby. Navrhovaným postupům výstavby byl současně přizpůsoben i návrh členění objektové skladby a způsob technického řešení jednotlivých PS a SO.

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu, při zachování provozu na vedlejší koleji. Rozhodujícím termínem pro uvedení PS nebo SO do provozu je ukončení výluky koleje. Dokončovací práce budou prováděny za provozu.

Do předběžného provozu budou uvedeny části PS a SO zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, železničního spodku a svršku, trakčního vedení, napájecího zařízení, kabelová silnoproudá vedení a mostní objekty. Před uvedením jednotlivých PS resp. SO do provozu je nutno provést potřebná měření, zkoušky, revize a zkušební provoz. Podmínky a rozsah technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušební provozu určuje vyhl. 177/95 Sb. Zkoušky a kontrolní měření pro kvalitu díla určují technicko-kvalitativní podmínky (TKP)

B.2.1.k Orientační náklady stavby

Orientační náklady – celkové investiční náklady (CIN) činí 10,700 mld. korun českých. Orientační náklady na realizaci vlastních stavebních objektů a provozních souborů činní 7,950 mld. korun českých. Zbývající náklady jsou určeny na investorsko-investiční činnosti ve výstavbě, na předprojektovou přípravu, projektové dokumentace všech stupňů, autorský dozor, výkupy nemovitostí, nájmy a jiné náklady přípravy a zabezpečení stavby.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Modernizovaná železniční trať zásadně neovlivní uspořádání krajiny. Za rozhodující objekty se dají považovat stavební objekty železničního spodku, železničních mostů, pozemní komunikace, nástupiště, protihlukové objekty, pozemní stavební objekty a přístřešky na zastávkách.

Inženýrské konstrukce jsou navrženy utilitárně, jejich tvarosloví podléhá funkci. Dva pozemní technologické objekty, ač prefabrikované, jsou doplněny sedlovou střechou. Do krajiny výrazně promlouvá tvar a barevnost protihlukových stěn.

Pohledově výraznými SO jsou nové výpravní budovy v žst. Kojetín a žst.Chropyně. 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. Dispozičně jsou výpravní budovy členěny do jednotlivých logických celků: technologické místnosti a

zázemí pro provoz jsou situovány v nižší kompaktní hmotě, prostory pro cestující jsou umístěné ve vyšší části pohledově akcentované velkoplošným zasklením z ulice.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

B.2.3.a Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení

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 3 železničních přejezdů 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 zemín.

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 (EVS), 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 trámovou konstrukcí vyztužené obloukem – langrův trám). Propustky jsou navrženy převážně 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 demolici. Náhradou jsou navrženy objekty nové, dispozičně uzpůsobené potřebám cestujících, požadavkům pokročilého řízení dopravy a prostorovým nárokům zabezpečovací a sdělovací techniky. Samostatně jsou situovány 4 nové technologické objekty pro umístění silnoproudé technologie.

Nástupiště, zpevněné plochy, přístupy pro cestující

Nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice jsou navrženy o délkách nástupních hran 350 m (ostrovní) v žst. Kojetín pro vlaky dálkové osobní dopravy. Pro vlaky regionální osobní dopravy jsou uvažovány délky 170 m (ostrovní) v žst. Chropyně, 140 m (jednostranné) v zast. Věžky a v žst. Kojetín (jednostranné směr Kroměříž).

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 kolejí 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 celkové ploše 7980 m², o výšce 2,0 – 5,0 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 5km od Žst Přerov. Z napájecí stanice Říkovice je navrženo napájecí vedení, které bude připojeno za tento neutral směřem 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. Nejrozsáhlejší stavbou komunikace je přeložka komunikace II/367 o délce 3 200 m. Dále 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.

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

B.2.3.b Celková bilance nároku všech druhů energií

Celkový uvažovaný příkon (P_i) mimotrakčních zařízení po realizaci a plnohodnotném zprovoznění předmětné stavby je 1827 kW.

B.2.3.c Celkové produkované množství a druhy odpadů

Bilance odpadů za všechny stavební objekty a provozní soubory je zpracována detailně v části dokumentace B.6.3 Odpadové hospodářství.

B.2.3.d Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba neklade žádné požadavky na veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

V rámci zpracování projektu stavby bylo postupováno podle Vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Od 1.1.2015 platí TSI č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI PRM). Detaily řešení budou zřejmé z dalšího stupně dokumentace.

Projektové řešení zahrnuje především bezbariérový přístup na nástupiště žst. Kojetín, žst. Chropyně, zast. Věžky – přístupové cesty bez překážek ve sklonu 1:12. Dále se jedná o nástupiště ve výšce 550 mm nad temen kolejnice umožňující bezbariérový nástup do k tomu přizpůsobených drážních vozidel. Na zastávkách bude zřízen informační systém umožňující orientaci pro nevidomé. Princip bezbariérovosti splňují i veřejné prostory nových výpravních budov žst. Kojetín, žst. Chropyně. Součástí projektového řešení není rekonstrukce ani novostavba veřejně přístupné budovy.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Při užívání stavby budou dodržovány platné právní předpisy zejména zákon č. 309/2006 Sb., další požadavky na BOZP, nařízení vlády č. 591/2006 Sb., bližší minimální požadavky na BOZP při práci na staveništi. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na pozemku SŽDC řeší předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Předpokládá se, že pro zprovoznění celého souboru staveb Brno – Přerov na rychlost 200 km/hod bude tento předpis novelizován.

Posuzovaná stavba a úpravy objektů, navrhované v rámci této stavby, splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO. V místech, kde je třeba vyloučit přístup veřejnosti, budou osazeny výstražné tabule zákazu vstupu.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

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 31-28-01	Žst. Přerov, úpravy 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><u>Definitivní zabezpečovací zařízení</u></p> <p>Po stránce stavební bude stavba začínat v ŽST Kojetín a končit v ŽST Přerov, v ŽST Přerov budou prováděny rozsáhlejší stavební úpravy na jižním (říkovickém) zhlaví a menší úpravy kolejiště budou prováděny i na středním zhlaví (v blízkosti budovy CDP). Součástí stavby je kompletní zdvoukolejnění trati z Kojetína do Přerova včetně rekonstrukce ŽST Kojetín a ŽST Chropyně. Dále je součástí stavby zrušení ŽST Věžky a její náhrada novou odbočkou Bochoř. Po rekonstrukci bude traťová rychlost 200 km/h, tomu musí odpovídat celkové řešení vnějších i vnitřních částí veškerého zabezpečovacího zařízení a pro uvedené bude nutné upravit příslušné předpisy a normy SŽDC.</p> <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 obsluh 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</p>	

odbočky bude zajištěno z drážního rozvodu 22 kV, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě.

Elektronické stavědlo v ŽST Přerov bude upraveno v souladu se všemi stavebními úpravami, které budou v obvodu ŽST Přerov prováděny. Zejména se jedná o změny kolejové konfigurace včetně doplnění nových výhybek, o přestavbu lovišického podjezdu a také o napojení nové dvoukolejné trati od odbočky Bochoř. V souladu s tím budou doplněny a upraveny vnitřní i vnější části elektronického stavědla včetně veškerých software.

V traťových úsecích mezi Kojetínem a Přerovem budou zřízena nová elektronická TZZ, která budou integrována do technologických počítačů přílehlých 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.

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. Zřízení počítačů náprav, výkopové práce a pokládka nové zabezpečovací kabelizace budou provedeny od ŽST Kojetín do km 2,490. Navíc v úseku mezi ŽST Kojetín a km 2,490 bude trať vedena v nové stopě a na přeložce trati vzniknou dva nové přejezdy, oba přejezdy budou zabezpečeny novým zařízením PZS 3SBI s vnitřní výstrojí v reléových domcích u přejezdů. Od km 2,490 do Kroměříže zůstane stávající stav, tj. stávající kolejové obvody 75 Hz, stávající kabelizace i stávající zabezpečení všech traťových přejezdů. Vstup do oblasti pod dohledem ETCS bude ve směru od Kroměříže automatický.

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. Staniční přejezd v km 0,759 bude součástí elektronického stavědla Kojetín a bude zabezpečen nově zařízením PZS 3ZBI s vnitřní výstrojí ve stavědlové ústředně elektronického stavědla. Traťový přejezd v km 1,359 zůstane zabezpečen stávajícím PZS 3SNI, budou však zrušeny jeho počítače náprav a nahradí se novými z elektronického stavědla, provede se vazba tohoto PZS na nové elektronické stavědlo. Zřízení počítačů náprav, výkopové práce a pokládka nové zabezpečovací kabelizace budou provedeny od ŽST Kojetín do km 1,900. Od km 1,900 do Tovačova zůstane stávající stav, tj. stávající kabelizace i stávající zabezpečovací zařízení.

Diagnostika zabezpečovacího zařízení z úseku stavby bude stažena do 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. 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 seřaďovací 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 SŽDC.

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.

Provizorní zabezpečovací zařízení

V ŽST Chropyně a v ŽST Věžky zůstanou nejdříve zachována v činnosti na stávajícím kolejišti stávající SZZ. Provedou se všechny nutné přeložky zabezpečovacích kabelů tak, aby zařízení mohla zůstat v činnosti. Obdobně bude postupováno i v traťových úsecích. Po ukončení provozu na stávajícím kolejišti a zahájení provozu na nových částech kolejiště se vypnou z činnosti stávající SZZ a TZZ a aktivují se provizorní SZZ a TZZ. V ŽST Kojetín bude provizorní SZZ aktivováno ihned po zahájení rekonstrukce a to ještě na stávajícím kolejišti. Pro zajištění objízdných tras při výstavbě nadjezdů a podjezdů budou v rámci stavby zřízeny tři provizorní přejezdy, které se zabezpečí provizorními PZS 3SBI respektive PZS 3ZBI.

Jako provizorní SZZ v ŽST Kojetín a v ŽST Chropyně budou použita mobilní zabezpečovací zařízení 3. kategorie, elektronické stavědla s umístěním v kontejnerech. Mobilní zařízení budou s třífázovými elektromotorickými přestavíky, se světelnými návěstidly, s počítači náprav. Ovládání obou ŽST bude zajištěno vždy z provizorního zálohovaného pracoviště JOP z dopravní kanceláře v příslušné ŽST. Na odbočce Bochoř bude po zprovoznění nové části kolejiště již provedena aktivace definitivního SZZ, ovládání odbočky Bochoř bude dočasně úsekově zajištěno prostřednictvím provizorního SZZ v Chropyni. V traťových úsecích budou zřízena provizorní automatická hradla s počítači náprav bez oddílových návěstidel na trati. Po dobu činnosti provizorních SZZ a TZZ budou jízdy vlaků povolovány klasicky návěstidly, neboť ETCS nebude ještě aktivováno. Po kompletním dokončení, odladění a přezkoušení všech částí ETCS budou do provozu uvedena definitivní elektronická stavědla včetně ETCS a provizorní SZZ a TZZ se vypnou z činnosti.

D.D.2 Železniční sdělovací zařízení

Vzhledem k tomu, že se požaduje tento úsek stavby dálkově ovládat z dispečerského pracoviště v CDP Přerov a požaduje se již na tomto úseku provozování výhradně systému ETCS L2 je nutné, aby v této stavbě existovalo optické propojení – zaokružování, které umožní připojení potřebných systémů (GSM-R, přenosový systém atd.) do CDP Přerov. Toto optické propojení – zaokružování v současné době

neexistuje a ani po ukončení stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“ (dále jen 5.stavba) nebude realizováno, pokud bude tato stavba realizována jako první.

Pořadí staveb na železničním rameni Brno – Přerov není v současné době definitivně určeno, ale vzhledem k tomu, že se obecně předpokládá realizace 4.stavby nejdříve, je nutné z pohledu sdělovacího zařízení provést provizorní stavy, které budou odstraněny až po realizaci 5.stavby a současně s realizací 5.stavby dojde k přenesení dálkového ovládání do dispečerského pracoviště v CDP Přerov, ovšem bez možnosti zaokružování.

Ovládání sdělovacího zařízení bude závislé na výše uvedeném pořadí realizace staveb (3.stavbě a zejména 5.stavbě). Pokud bude realizována 4.stavba až po 5.stavbě, bude základní ovládání sdělovacího zařízení zajištěno z CDP Přerov a v ŽST Kojetín bude realizováno sdělovací zařízení pro případnou místní obsluhu v omezeném rozsahu. V případě, že 4.stavba bude realizována před 5.stavbou, bude sdělovací zařízení ovládáno dočasně ze ŽST. Kojetín a k přepnutí do CDP Přerov dojde až s realizací 5. stavby. V případě, že bude realizována nejdříve 3.stavba bude ovládání úseku Nezamyslice (mimo) – Kojetín (mimo) dálkově ovládáno z ŽST. Nezamyslice obdobně, jako v ŽST Kojetín.

Obecně ke sdělovacímu zařízení

- Sdělovací místnosti v jednotlivých ŽST a Odbočce budou vybaveny klimatizační jednotkou.
- Sdělovací zařízení na zastávkách bude umístěno ve venkovních skříních v antivandalním provedení.
- Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016. Předpokládá se, že v době realizace této stavby bude již realizována samostatná stavba, které připraví jednotlivé InS v CDP a v oblastech OŘ na přechod dle technické specifikace TS 2/2008-ZSE, třetí vydání. Pokud k tomuto dojde, budou jednotlivá zařízení a technologie připojena dle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání. V případě, že k samostatné stavbě nedojde, budou veškerá dodaná zařízení a technologie připojována dle „druhého vydání“ a „gestorského výkladu“, ale veškerá dodaná zařízení a technologie musí umožnit a podporovat zasílání stavových informací dle TS 2/2008-ZSE, třetí vydání.
- Veškerá hlasová komunikace (telefonní zapojovač), rádiová komunikace (TRS, MRS, dotykové terminály) bude nahrávána na záznamové zařízení ReDat3 v žst. Kojetín a CDP Přerov, které bude v rámci této stavby doplněno o SW moduly, licence pro nahrávání a o licence pro centrální nahrávání do Kontrolně analytického centra (KAC).
- Nově vybudované zařízení (kamery, záznamové zařízení a vybrané indikace DDTS ŽDC), ale i stávající terminály budou v rámci této stavby začleněny do KAC.
- Demontáž sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

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

PS 25-14-01	Žst. Kojetín, místní kabelizace
PS 27-14-01	Žst. Chropyně, místní kabelizace
PS 28-14-05	Odb. Bochoř, místní kabelizace
PS 31-14-01	Žst. Přerov, 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 PSt, EZ a žel. přejezdu. Použité VTO budou jednookružové, stažené do telefonních zapojovačů ŽST. Napájení bude řešeno</p>

	<p>po jednom páru v kabelu ze samostatných zdrojů 24V umístěných v místnostech sdělovacích zařízení. Venkovní telefonní objekty budou vybaveny měničem napájení.</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 EO, OV, kamerový systém 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 SŽDC v optických rozvaděčích, které budou umístěny v nových 19“ skříních. Rozvaděče EO a OV budou propojeny optickým kabelem s 6-ti vlákny SM.</p> <p>V rámci těchto PS se navrhuje při realizaci stavebních prací ochránit stávající místní kabelizaci vybudovanou v rámci předchozích staveb. Při modernizaci ŽST dojde ke kolizi stávající místní kabelizace se stavebními pracemi. V rámci tohoto PS bude nutné vybudovat provizorní kabelizaci. Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely. Po provedení stavebních prací bude kabelové vedení uloženo do definitivní trasy.</p> <p>Optická kabelizace bude v definitivním stavu překládána v místech stávajících spojek a rozvaděčů, tj. v relaci optická spojka – optická spojka, optická spojka – ODF nebo ODF – ODF. Pro případnou kabelovou vložku bude použit kabel stejného typu.</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>V úseku VB Kojetín – BTS Postoupky (směr Kroměříž) se navrhuje realizovat traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 a dvě ochranné trubky HDPE barvy. Do provozní ochranné trubky HDPE se navrhuje instalovat dálkový optický kabel o kapacitě 48 vláken SM.</p> <p>V úseku VB Kojetín – zemní kabelová komora v km 1,900 (směr Lobodice) se navrhuje realizovat traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 a dvě ochranné trubky HDPE barvy.</p> <p>V úseku VB Kojetín – CDP Přerov se navrhuje realizovat traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 a dvě ochranné trubky HDPE barvy. Do provozní ochranné trubky HDPE se navrhuje instalovat dálkový optický kabel o kapacitě 72 vláken SM.</p> <p>Optická kabelizace se navrhuje ukončit konektory E2000/APC dle zásad SŽDC v optických rozvaděčích, které budou umístěny v nových 19“ skříních. Traťové kabely ukončit na rozpojovacích svorkovnicích, které budou instalovány v nosnících, které budou upevněny v nových 19“ skříních.</p>
PS 80-14-02	Kojetín - Přerov, přeložky a úpravy kabelů SŽDC
	<p>V řešeném úseku ŽST Kojetín – ŽST Přerov je v současné době provozována místní i dálková kabelizace. V ŽST je provozována místní kabelizace k připojení venkovních telefonních objektů (VTO) a propojení jednotlivých objektů v rámci ŽST.</p> <p>Podél železniční trati Kojetín – Přerov je veden stávající dálkový metalický kabel DK 44 Nezamyslice – Přerov a traťový kabel 2,5XN. Optická kabelizace není v daném úseku provozována.</p>

	<p>Podél železniční trati Kojetín – směr Tovačov je veden stávající traťový metalický kabel 5XN. Optická kabelizace není v daném úseku provozována.</p> <p>Podél železniční trati Kojetín – směr Kroměříž je veden stávající dálkový metalický kabel DK 40 a traťový kabel 3x2. Optická kabelizace není v daném úseku provozována.</p> <p>Podél železniční trati Přerov – směr Břeclav je veden stávající dálkový metalický kabel DK 44 traťový kabel TCEPKPFLEY 20XN0,8. Dálkový optický kabel 72 vláken SM (DOK 36vl.+TOK 12vl.+ZOK 12vl.). A dále je v tomto úseku provozován dálkový optický kabel 72 vláken SM ve vlastnictví ČD-T.</p> <p>V rámci tohoto PS se navrhuje při realizaci stavebních prací provizorně ochránit stávající dálkovou a traťovou kabelizaci realizovanou v rámci předchozích staveb.</p> <p>Pokud to bude technicky možné a délka kabelů bude dostačující, navrhuje se stávající kabelizaci ochránit zahloubením nebo stranovou přeložkou. Při ochraně stávající sdělovací kabelizace bude navržena provizorní kabelizace. Provizorní kabelizace se navrhuje realizovat „plastovými kabely“, které budou na „tradiční“ kabely napojeny ve venkovních kabelových skříních.</p> <p>Po převedení provozu na nově budovaný dálkový optický kabel 72 vláken a traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 se navrhuje stávající DK 44 a TK v úseku Kojetín – Přerov zrušit.</p> <p>Optická kabelizace bude v definitivním stavu překládána v místech stávajících spojek a rozvaděčů, tj. v relaci optická spojka – optická spojka, optická spojka – ODF nebo ODF – ODF. Pro případnou kabelovou vložku bude použit kabel stejného typu.</p> <p>Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely.</p> <p>Materiál navržený zhotovitelem na provedení ochrany sdělovacích vedení, bude konzultován a odsouhlasen správcem nebo majitelem upravovaného zařízení.</p> <p>Zhotovitel zapracuje změny vyvolané ochranou stávající kabelizace do kabelové knihy plánů a správci nebo majiteli zařízení bude předáno geodetické zaměření skutečného stavu sdělovacího zařízení.</p> <p>Na tradičních kabelech se navrhuje před zahájením prací provést zkrácené závěrečné měření v jednom směru za provozu a po ukončení manipulace nebo vložení kabelové vložky se navrhuje provést zkrácené závěrečné měření v obou směrech za provozu.</p>
PS 80-14-03	<p>Kojetín – Přerov, přeložky a úpravy kabelů ČD-T</p> <p>V rámci tohoto PS se navrhuje při realizaci stavebních prací ochránit stávající kabelizaci vybudovanou v rámci předchozích staveb. Z důvodu rekonstrukce Lověšického podjezdu a s tím spojené úpravy stávajícího kabelovodu se navrhuje ochránit tuto sdělovací kabelizaci:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DOK 72 vláken ČD-T Přerov – směr Břeclav <p>Při ochraně stávající sdělovací kabelizace bude navržena provizorní kabelizace. Obnažené vedení se navrhuje mechanicky ochránit uložením do kabelových žlabů nebo dělených chrániček. Proti pojezdu těžkou technikou se navrhuje sdělovací vedení ochránit překrytím betonovými silničními panely. Po provedení stavebních prací bude kabelové vedení uloženo do definitivní trasy.</p> <p>Optická kabelizace bude v definitivním stavu překládána v místech stávajících spojek a rozvaděčů, tj. v relaci optická spojka – optická spojka, optická spojka – ODF nebo ODF – ODF. Pro případnou kabelovou vložku bude použit kabel stejného typu.</p> <p>Materiál navržený zhotovitelem na provedení ochrany sdělovacích vedení,</p>

	<p>bude konzultován a odsouhlasen správcem nebo majitelem upravovaného zařízení.</p> <p>Zhotovitel zapracuje změny vyvolané ochranou stávající kabelizace do kabelové knihy plánů a správci nebo majiteli zařízení bude předáno geodetické zaměření skutečného stavu sdělovacího zařízení</p>
PS 80-14-04	<p>Kojetín - Přerov, přenosový systém</p> <p>Vzhledem k tomu, že výroba a zároveň podpora přenosového systému SDH provozovaného v síti SŽDC byla ukončena, navrhuje se v rámci stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. Stavba Kojetín – Přerov“ vybudovat přenosovou síť IP/MPLS tvořenou datovými páteřními a agregačními směrovači (routery) a přístupovými datovými přepínači (switchi). Páteří routery, které budou tvořit páteří síť, se předpokládá umístit do vybraných uzlových železničních stanic. V rámci úseku Kojetín (včetně) – Přerov (včetně) se jedná o:</p> <ul style="list-style-type: none"> • žst. Kojetín • žst. Chropyně • Žst. Přerov (doplnění stávajícího bodu IP/MPLS) <p>Agregační routery a datové switche L3 a L2 včetně přístupových směrovačů budou v rámci řešeného úseku Kojetín – Přerov stavby situovány do:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SpS (TS) 22kV Chropyně – Bochoř • Odbočka Bochoř <p>Ve všech dotčených železničních stanicích se navrhuje vybudovat datové přístupové směrovače CE L3 24p. nebo 48p., v zastávkách a ostatních připojovaných objektech datové přepínače L2 12p/24p. Prostřednictvím těchto přenosových bodů budou připojena všechna budovaná IP sdělovací zařízení do technologické datové sítě (TDS) včetně dalších technologií.</p> <p>Nově dodávané páteří a agregační routery musí podporovat funkci synchronizace datového přenosu a musí obsahovat, nebo být připraveny pro připojení zařízení s komunikačním protokolem E1 (emulace E1 přes MPLS). Předpokládá se, že nové páteří a agregační routery budou připojeny do synchronizované datové sítě SŽDC.</p> <p>V rámci tohoto PS bude v žst., odbočkách a dalších lokalitách instalováno zařízení přenosových systémů do 19“ skříní, budou vybudovány napájecí zdroje 48VDC, 24VDC a zálohované napájení 230VAC, včetně panelů pro jističe a zásuvky v nových skříních.</p> <p>Pro přenos datových okruhů, telefonních okruhů, videosignálů a pro propojení TZ v řešených železničních zastávkách a stanicích se navrhuje přenosové zařízení pomocí směrovačů a datových přepínačů. Na nové přenosové zařízení budou připojeny převážně následující zařízení:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zařízení EZS, hlasové a vizuální informační zařízení, rozhlasové zařízení a EOV včetně osvětlení zastávek a stanic; • Integrované telekomunikační zařízení systému IP; • Kamerové systémy; • Místní rádiové sítě v IP provedení; • Dálková diagnostika technologických systémů DDTS ŽDC; • Dispečerská řídicí technika (DŘT). <p>Aktivní prvky datové sítě musí být schválené pro provoz na SŽDC a začlenitelné do stávajícího dohledu/dálkové správy SŽDC.</p> <p>Kromě páteří přenosové sítě řeší tento PS také výstavbu místních přenosových sítí (LTDS) pro napojení energetických rozvaděčů (REOV, ROV) do technologické datové sítě (TDS).</p> <p>V rámci stavby bude nakonfigurován přenos na Elektrodisepečink Přerov (Brno)</p>

	<p>pro potřeby DŘT a DDTS ŽDC a dále na CDP Přerov pro potřeby DDTS ŽDC, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC a pro komunikaci výtahů s centrální GSM bránou (v závislosti na pořadí staveb).</p> <p>Aktivní prvky datové sítě musí být schválené pro provoz na SŽDC a začlenitelné do stávajícího dohledu/dálkové správy SŽDC.</p> <p>Napájení a umístění přenosového systému</p> <p>Ve sdělovacích místnostech se navrhuje vybudovat nový centrální napájecí zdroj složený z usměrňovače 48V a ze střídače 48V/230V s funkcí by-pass. V rámci provozních souborů TZ budou doplněny zálohované zdroje 24VDC/4A pro napájení NTZ a VTO. Napájecí zdroje 48V DC budou zálohovány akubaterií pro zajištění provozu po dobu 6 hodin v případě výpadku napájení 230V.</p> <p>Zařízení se navrhuje umístit ve sdělovacích místnostech, v technologických objektech případně ve venkovních klimatizovaných skříních. Datový směrovač a příslušné datové přepínače a ukončení rozvodů bude v 19“ skříních dodávaných v rámci tohoto PS.</p>
--	--

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

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
	<p>V rámci tohoto PS je navrženo chránit vybrané místnosti (dopravní kancelář, sděl. místnost, stavební ústředna, silnoproud, a další místnosti s technologií) výpravních a technologických budov v žst. Kojetín a Chropyně, v odbočce Bochoř a Chropyně – Bochoř SpS (TS) 22kV.</p> <p>Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapasivního) s čidlem MW (mikrovlnným). V technologických místnostech budou rozmístěny požární hlásiče napojeny na ústřednu EZS. Zabezpečovací ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz. Pro ovládání ústředny budou ústředny doplněny o řídicí moduly pro připojení bezkontaktních čteček s možností identifikace přes služební průkazy SŽDC. Čtečky budou umístěny v blízkosti ovládacích klávesnic.</p> <p>Systém EZS bude doplněn o moduly pro dálkovou diagnostiku a parametrizaci ústředny (plná parametrizace EZS ústředny). Přenos informací z ústředny bude směrován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC a na pracoviště JPO HZS SŽDC Přerov. Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění).</p>
PS 25-14-04 PS 27-14-02	Žst. Kojetín, telefonní zapojovač Žst. Chropyně, telefonní zapojovač
	<p>Předmětem tohoto provozního souboru je výstavba kompletního nového IP telefonního zapojovače v žst. Chropyně a Kojetín se zjednodušeným ovládacím pracovištěm anebo s dotykovým terminálem v žst. Kojetín (dle pořadí staveb), do kterého budou zaústěny nové a stávající MB okruhy.</p>

	<p>Navrhujeme telefonní zapojovač ve variantě IP. Tato varianta a technologie umožní i snadnější síťovou implementaci jednotlivých traťových TZ. Technologie IP používá jednotný přenosový paketový formát pro datový i hlasový provoz, čímž se umožní přehledný komplexní dohledový a konfigurační management celé spojovací sítě, zjednodušující a zlevňující běžnou údržbu. V této variantě je v odbočce Bochoř IP zapojovač realizován pomocí směrovače (VoIP routeru), příslušných interních převodníků analogových rozhraní (MB, AUT) a zjednodušeného IP ovládacího pracoviště.</p> <p>V žst. Kojetín a Chropyně se navrhuje telefonní zapojovač typu IP pro výpravčí. Do nového telefonního zapojovače budou zapojeny následující okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VT traťové okruhy ze všech směrů (MB); • JN přejezdy v žel. stanici, okruhy od elmag. zámků... (MB). <p>V žst. Kojetín a Chropyně bude pro ovládání zapojovače k dispozici pouze IP telefon (dle pořadí staveb může být v žst Kojetín dotykový terminál). Jedná se o lokality, které nebudou trvale obsazeny zaměstnancem v definitivním stavu při ovládání z CDP Přerov. IP telefon umožní ovládat vlastní zapojené MB okruhy a ovládání rozhlasu při individuálních hlášeních. IP telefon ve funkci ovládacího přístroje zapojovače neumožní komunikaci prostřednictvím rádiových sítí.</p> <p>Ze zjednodušeného IP terminálů bude možné ovládat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vlastní okruhy MB zapojeny do IP pomocí převodníků MB/IP; • vstup do služební telefonní sítě včetně vytáčených dispečerských okruhů; • rozhlasové zařízení. <p>Pro zabezpečení nahrávání je směrovač připojen na přepínač, který zabezpečí funkci RSPAN (zrcadlení hovorového toku) a zajistí poslání hovoru na záznamové zařízení pro nahrávání komunikace v jednotlivých ŽST. Propojení TZ na řešeném úseku tratě se navrhuje pomocí datové IP sítě vybudované v přenosovém systému.</p> <p>Součástí výstavby TZ již nebude výstavba nových náhradních telefonních zapojovačů (NTZ) pro každé pracoviště výpravčího/dispečera. Toto vychází z nově aktualizovaného předpis SŽDC T1 s účinností od 9.12.2018.</p> <p>Nový telefonní zapojovač, resp. dotykový terminál musí umožnit funkcionalitu STOP GSM-R dle platné technické specifikace TS 03/2014-S.</p> <p>IP zapojovač musí umožnit dálkového ovládání z dispečerského pracoviště umístěného v CDP Přerov.</p> <p>Provoz na zařízení telefonního zapojovače bude nahráván na záznamové zařízení ReDat 3 v ŽST Kojetín a CDP Přerov. Provoz nových IP zapojovačů bude řízen telekomunikačním serverem umístěným ve sdělovací místnosti v ŽST Kojetín (následně v CDP Přerov).</p>
<p>PS 25-14-09 PS 27-14-07 PS 28-14-03 PS 28-14-07</p>	<p>Žst. Kojetín, sdělovací zařízení Žst. Chropyně, sdělovací zařízení Chropyně - Bochoř SpS (TS) 22kV, sdělovací zařízení Odb. Bochoř, sdělovací zařízení</p>
	<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 skříní 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> <p>Provizorní stavy, přemístění a demontáže sdělovacího zařízení</p> <p>Vzhledem k postupům výstavby dojde v rámci tohoto PS k provizorním stavům. Proto bude nutné vybraná sdělovací zařízení přemístit do provizorních prostor a po dokončení stavebních prací definitivně přemístit. Stávající sdělovací zařízení, které bude nahrazeno novými technologiemi (příp. zastaralé a nefunkční zařízení) se navrhuje demontovat.</p> <p>Další částí tohoto PS je demontáž již zastaralého nebo nefunkčního sdělovacího zařízení. A vzhledem k etapizaci stavby je nutné řešit i provizorní stavy a náhradní provoz zařízení s ohledem na minimální výluky. Postup demontáží bude specifikován v dalším stupni projektové dokumentace v závislosti na postupu výstavby. Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42.</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
	<p>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.</p> <p>Reproduktory pro ozvučení navrhujeme umístit na stožárky venkovního osvětlení nebo na zastřešení nástupiště, které budou součástí jednotlivých stavebních objektů. Pro ozvučení nástupišť se navrhuje použít reproduktory o jmenovitém příkonu 15W s přepínatelným výkonem 6-10-15W.</p> <p>Zemní kabelové rozvody se navrhuje vést kabely v provedení kabelem CYKY 2x2,5 nebo CYKY 2x1,5, které budou vedeny v samostatném kabelovém žlabu, kabelových roštech nebo v kabelovodu. Reproduktory budou na zemní kabelizaci připojeny vnitřkem osvětlovacího stožáru kabely YY-JZ 0,6/1kV 2x0,75 přes svorkovnici SS. Rozhlasové kabely budou ukončeny v kabelových skříních řešených v rámci projektů sdělovacího zařízení a MK zářezovou technikou. Veškeré průchody do stožáru, skříní svorkovnic budou chráněny proti vniknutí vody kabelovou průchodkou, popř. ucpávkou.</p> <p>Umístění rozhlasového zařízení (RÚ, ukončení kabelizace) v žst. Kojetín a žst. Chropyně bude ve sdělovací místnosti ve výpravní budově a železniční zastávce Věžky bude ve sdělovací místnosti v 19“ racku (800x800) v technologickém objektu. Reproduktory budou umístěny na samostatných stožárkách, případně společně s osvětlením nebo na konstrukci zastřešení.</p> <p>Nové rozhlasové ústředny budou ovládány automaticky pomocí informačního zařízení z CDP Přerov (případně z žst. Kojetín) a současně musí umožnit živá hlášení z telefonních zapojovačů (TZ) umístěných v CDP Přerov (žst. Kojetín) a v</p>

	<p>jednotlivých železničních stanicích. Pro živá hlášení bude využit dotykový terminál telefonního zapojovače (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude z ovládacího pracoviště TZ. Všechny IP rozhlasové ústředny budou připojeny do přenosové sítě a technologické datové sítě TDS budované v rámci jiného PS.</p> <p>Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016 (viz obecně ke sdělovacímu zařízení).</p>
<p>PS 25-14-07 PS 27-14-05 PS 28-14-02 PS 28-14-04</p>	<p>Žst. Kojetín, kamerový systém Žst. Chropyně, kamerový systém Chropyně - Bochoř SpS (TS) 22kV, kamerový systém Odb. Bochoř, kamerový systém</p>
	<p>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) a výtahy (kabina výtahu) v souladu s předpisem S10. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem, do vnitřních prostor kamery DOME. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc).</p> <p>IP kamery budou pomocí datové sítě připojeny na dohledový a záznamový server, který umožní záznam na diskové pole.</p> <p>Dohledové pracoviště KS bude umístěno v CDP Přerov (žst. Kojetín) na stole výpravčího/dispečera. Dohledová pracoviště se budou skládat z pracovních stanic, LCD monitorů a ovládaní. Vymaskování kamer požadujeme provést ergonomicky vhodnou barvou.</p> <p>Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer bude využito nové uložení kamerového systému, které se navrhuje umístit ve sdělovacích místnostech v jednotlivých železničních stanicích. Propojení jednotlivých kamer s dohledovými pracovišti bude prostřednictvím přenosového systému, technologické datové sítě TDS a optické kabelizace.</p> <p>Z hlediska ukládání záznamu je nutné respektovat zákon 101/200 Sb. a směrnici SŽDC č.97 o ochraně osobních údajů pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením a jejich registraci na Úřadu pro ochranu osobních údajů. Jde především o:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line; • Dobu uchovávání záznamů – max. 168 hodin; • Vymaskování záběrů objektů, které nejsou v majetku SŽDC a ČD; • Vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru. <p>Nově vybudovaný kamerový systém, resp. kamery s přímou souvislostí na provoz dopravní cesty budou v rámci této stavby začleněny do Kontrolně analytického centra (KAC).</p> <p>Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016 (viz obecně ke sdělovacímu zařízení).</p> <p>Zřízení kamerových systémů a vytvoření podmínek pro jejich provozování</p>

	<p>včetně zpracování osobních údajů podle technických specifikací získaných kamerovými systémy musí být v souladu s právními předpisy upravujícími ochranu osobních údajů, včetně Směrnice SŽDC č. 97 o ochraně osobních údajů státní organizace Správa železniční dopravní cesty a musí být realizováno i s přihlédnutím k NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).</p> <p>Kamerový systém bude budován v souladu se Základními technickými požadavky na kamerové systémy (příloha k č.j.7058/2015-O14).</p>
<p>PS 25-14-08 PS 27-14-06 PS 28-14-10</p>	<p>Žst. Kojetín, informační zařízení pro cestující Žst. Chropyně, informační zařízení pro cestující Zast. Věžky, informační zařízení pro cestující</p>
	<p>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.</p> <p>IS je moderní informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojkách 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.</p> <p>Pomocí centrálního počítače (SW aplikace) je možné dodávat informace o aktuálních dopravních procesech (časy skutečných příjezdů a odjezdů vlaku a z toho vyplývajícího zpoždění), které poskytuje graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení. Jednotlivé změny grafikonu, případně servisní zásahy do systému musí být možné provádět dálkově (dálková správa dat) po datové síti. Řídící SW informačního systému musí umožňovat zasílání aktuálních informací zobrazovaných na odjezdových panelech na internetové stránky SŽDC s.o. Komunikace jednotlivých prvků IS v rámci této stavby je prováděna pomocí technologické datové sítě.</p> <p>V jednotlivých lokalitách, kde bude instalován nový informační systém, se navrhuje instalace potřebných převodníků, které se navrhuje umístit do sdělovací místnosti v nových technologických objektech do 19“ skříní pro sdělovací zařízení. Ovládání celého systému bude prováděno pomocí ovládacího pracoviště, které bude umístěno na stole operátorky v CDP Přerov (případně v žst. Kojetín na stole výpravčího/dispečera).</p> <p>Součástí informačního systému je i automatické hlášení pomocí rozhlasového zařízení. Propojení mezi serverem IS a rozhlasovými IP ústřednami bude provedeno pomocí datového přepínače a datové technologické sítě. Z ovládacího pracoviště zapojovače v CDP Přerov dojde též k ovládání hlášení ve stanici a přilehlých zastávkách, kde bude prováděno též automatické hlášení. IS se v úseku Kojetín – Přerov navrhuje v následujícím rozsahu a jednotlivé panely a prvky informačního systému v prostoru zastávek budou umístěny následovně:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na jednotlivých nástupištích budou umístěny nástupištní tabule oboustranné, které budou uchyceny na konstrukci zastřešení, popřípadě na samostatné stožárky. • V pochodech budou umístěny jednostranné odjezdové monitory u výstupů na nástupiště. • V halách pro odbavení cestujících budou také instalovány odjezdové (příjezdové) tabule nebo monitory. • Vytipované panely budou doplněny hlasovým modulem pro nevidomé.

	<ul style="list-style-type: none"> Datové a napájecí připojení panelů bude provedeno z objektu žst, z rozvaděčů a převodníků umístěných ve sdělovací místnosti. Nástupištní tabule v železničních zastávkách. <p>Informační systém musí umožňovat zobrazování sektorů dle směrnice č.118. Hlasové majáčky pro nevidomé <u>nejsou</u> součástí PS informačního zařízení.</p> <p>Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016 (viz obecně ke sdělovacímu zařízení).</p>
--	--

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

PS 80-14-05	Kojetín - Přerov, GSM-R
	<p>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.</p> <p>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.</p>
PS 80-14-06	Kojetín - Přerov, úprava TRS
	<p>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.</p>

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. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016. Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.</p> <p>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> <p>V rámci tohoto PS dojde dále k doplnění integračního serveru InS a jeho klientských pracovišť na CDP Přerov a také klientů na ED SŽDC Ostrava. Cílem navrženého technického řešení těchto PS je:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doplnění Integračního serveru InS (parametrizace, doplnění datových struktur); Doplnění Terminálového serveru TeS (parametrizace, doplnění datových struktur);

	<ul style="list-style-type: none"> •Doplnění, parametrizace a konfigurace jednotlivých klientských pracovišť na CDP Přerov se systémovým a aplikačním programovým vybavením s jeho oživením, nastavením a parametrizací; •Parametrizace a konfigurace systému dálkové diagnostiky TS ŽDC v CDP Přerov s přenosy diagnostických informací z jednotlivých TLS respektive InK v železniční stanici po TDS s přenosovým protokolem dle ČSN EN 60870-5-104; •Doplnění a parametrizace klientského pracoviště na SŽE Hradec Králové; •Konfigurace SMS Gateway Praha; •Uvedení systému dálkové diagnostiky TLS na CDP Praha do provozu s verifikací přenášených dat. <p>Servisní zásah bude možné provést přes vybudovaný servisní kanál v síti DDTS ŽDC, který umožní servisní organizaci přístup na jednotlivá PLC technologií přes InK. Pro tyto účely bude dodán 1x mobilní (servisní) klient pro SEE, 1x mobilní (servisní) klient pro SSZT a 1x mobilní (servisní) pro SBBH.</p> <p>Veškerá komunikace a následně i případná komunikace mezi InS v CDP Přerov a InS Ostrava bude probíhat dle směrnice TS 2/2008 – ZSE pro dálkovou diagnostiku. Na úrovni InS je možná komunikace protokolem ČSN EN 60870-5-104.</p>
PS 80-14-08	<p>Kojetín - Přerov, DOZ</p> <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 • Řídící 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	Žst. Kojetín, DŘT
PS 27-05-01	Žst. Chropyně, DŘT
PS 28-05-02	Chropyně - Přerov, SpS (TS) 22kV, DŘT
PS 28-05-03	Odb. Bochoř, DŘT
	<p>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</p>

	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 SŽDC 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 SŽDC. 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
PS 25-07-03	Žst. Kojetín, náhradní zdroj elektrické energie
PS 27-07-03	Žst. Chropyně, náhradní zdroj elektrické energie
PS 28-07-03	Odb. Bochoř, náhradní zdroj elektrické energie

D.D.3.7 Provozní rozvod silnoproud

PS 25-07-01	Žst. Kojetín, úprava stávající rozvodny nn
PS 25-07-02	Žst. Kojetín, rozvodna nn
PS 27-07-01	Žst. Chropyně, úprava stávající rozvodny nn
PS 27-07-02	Žst. Chropyně, rozvodna nn
PS 28-07-01	Chropyně - Přerov, rozvodna nn
PS 28-07-02	Odb.Bochoř, rozvodna nn
PS 31-07-01	Žst. Přerov, úprava stávající rozvodny nn v TS

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

D.E. Stavební část

D.E.1 Inženýrské objekty

D.E.1.1 Kolejový svršek a spodek

Kolejový rošt hlavních a předjízdnych 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 šterkového lože bude 350 mm pod ložnou plochou pražcem.

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.

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

SO 25-16-01 SO 25-17-01	Žst. Kojetín, železniční spodek Žst. Kojetín, 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 předjízdnych 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</p>

	<p>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 pohozen 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 27-17-01	<p>Žst. Chropyně, železniční spodek Žst. Chropyně, železniční svršek</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 přísypávky 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 předjízdných 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 předjízdných 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 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.</p>
SO 28-16-01 SO 28-17-01	<p>Chropyně - Přerov, železniční spodek Chropyně - Přerov, železniční svršek</p>
	<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 dvoukolejný železniční trati v mezistaničním úseku Chropyně – Přerov. Rychlost v traťových kolejích je od začátku úseku po km 84,893 716 navržena na 200 km/hod, před Přerovem</p>

	<p>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 31-16-01 SO 31-17-01	<p>Žst. Přerov, železniční spodek Žst. Přerov, železniční svršek</p>
	<p>Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku a svršku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od začátku výhybky č. 154 v km 86,643 988, kde navazují koleje č. 104 a 106 na dvoukolejnou trať řešenou v rámci SO 28-16-01/ SO 28-17-01 do konce výhybky č.87 v kol.č.108 a do km 87,888 75 v kol.č.106 a do km 86,850 85 v kol.č.104.</p> <p>Rozsah rekonstrukce žel. svršku a spodku v jednotlivých kolejích je jednak dán již realizovanou stavbou „Modernizace žst. Přerov“ (2010) a také vyvolanými úpravami GPK stávajících kolejí. Vzhledem k hlavní kol.č.104, kde je maximálně využita již proběhlá rekonstrukce žel. spodku v roce 2010 v rámci stavby „Modernizace žst. Přerov“, se musí provést úprava zhlaví přednádraží. V hlavní kol.č. 106 a předjízdě koleji č. 108 bude provedena rekonstrukce v plném rozsahu. Ve výtažné koleji č.200a a pod výhybkami do této koleje vloženými bude provedena rekonstrukce železničního spodku v rozsahu rekonstrukce žel. svršku.</p> <p>Pro železniční stanici jsou navrženy dva typy pražcového podloží, pro oba typy je pro konstrukční vrstvy generelně uvažována šterkodrt' frakce 0/32. V celé délce rekonstrukce žel. spodku je navrženo odvodnění zemní pláně, popř. doplnění dosavadního odvodnění.</p> <p>Osová vzdálenost kolejí č. 101, 102, 104 a 106 je 4,75m. Osová vzdálenost koleje č.106 a 108 je min. 5,86m, což je dáno umístěním stávajících trakčních stožárů mezi těmito kolejemi.</p> <p>Rychlost v hlavních staničních (traťových) kolejích č. 1 (104) a 2 (106) je od začátku SO, kde navazuje na předcházející řešený úsek, po km 187,295 navržena na $V=90$ km/h, $V_{130}=95$ km/h a $V_{150}=100$ km/h. Předjízděná kolej č. 108 je navržena na rychlost $V=60$ (brněnské zhlaví) / 50km/h.</p> <p>Nově vkládané výhybky vložené do kolejí č. 104, 106 a 108 budou tvaru 60 E2 na betonových pražcích 14ks. Nově vkládané výhybky do koleje č. 200a budou tvaru 49 E1.</p>
SO 80-17-01	Kojetín - Přerov, výstroj trati
SO 50-00-05	Kojetín - Přerov, kácení zeleně a náhradní výsadba
	<p>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.</p>

D.E.1.2 Nástupiště

SO 25-16-02	Žst. Kojetín, nástupiště
	Nově jsou v žst. Kojetín navržena 2 ostrovní nástupiště dl. 350 m. Dále je u koleje č. 6 vnější nástupiště dl. 140 m a u koleje č. 9 vnější nástupiště dl. 80 m. Šířka ostrovních nástupišť je 8,66 m, šířka vnějších nástupišť je min. 3,00 m. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje bude 1670 mm nebo 1680 mm. Nástupiště budou vybudovaná z prefabrikovaných dílů tvaru „L“ s rozšířenou hranou. Nástupiště budou v rámci SO vybavena základním mobiliářem. Přístup na ostrovní nástupiště nástupiště je zajištěn podchodem se schodišti a bezbariérově šikmými chodníky.
SO 27-16-02	Žst. Chropyně, nástupiště
	Nově jsou v žst. Kojetín navržena 2 ostrovní nástupiště dl. 170 m. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje bude 1670 mm nebo 1680 mm. Nástupiště budou vybudovaná z prefabrikovaných dílů tvaru „L“ s rozšířenou hranou. Nástupiště budou v rámci SO vybavena základním mobiliářem. Přístup na ostrovní nástupiště 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 délky 140 m a šířky 4,0 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje bude konstantní, a to 1,67 m. 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
SO 25-17-04	Kojetín - Kroměříž, žel. přejezd P7232 ev. km 1,469
	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. Železniční přejezdy hlavní tratě Brno – Přerov budou v celém rozsahu stavby zrušeny – celkem 14.

D.E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 25-19-01	Žst. Kojetín, žel. propustek v km 71,100
	Stávající propustek v ev. km 72,340 převádí 2 koleje přes občasnou bezejmennou vodoteč. Nosnou konstrukci tvoří 2 roury DN 1250. Na koncích jsou železobetonové čela bez zábradlí. Stav konstrukce je dle poslední prohlídky z roku 2017 hodnocen na 2. V rámci stavby je navržena demolice stávajícího propustku. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonových prefabrikovaných rámců světlosti 2 x 2 m, uložených na žb základové desce, ukončení objektu bude provedeno šikmým čelem na vtoku a kolmým čelem na výtoku. Na propustek navazuje silniční propustek pod polní cestou, který je součástí SO 25-18-06. Na vtoku i výtoku objektu

	je navrženo odláždění.
SO 25-19-02	Žst. Kojetín, podchod v km 71,354 (ul. Křenovská)
	Objekt je situován v obvodu žst. Kojetín v místě stávajícího úrovněového přejezdu P7201 a převádí 4 koleje přes stezku pro chodce a cyklisty. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické rámové konstrukce s délkou přemostění 4,00 m, podchodná výška pod mostem je minimálně 2,50 m. Navržena jsou rovnoběžná křídla. Výstavba nového podchodu je s ohledem na vysokou hladinu podzemní vody navržena v hydroizolační vaně. Za Přerovskou opěrou je na konstrukci mostu navrženo rozšíření 2,50 x 1,65 m pro umístění stožáru trakčního vedení. Vstup do podchodu bude vybaven zábranami proti vjetí automobilové dopravy.
SO 25-19-03	Žst. Kojetín, podchod v km 72,250 (pro cestující)
	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 zabezpečeny za pomoci schodišť a šikmých chodníků. Šikmé chodníky jsou situované na konci nástupišť a je pro ně uplatněn 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.
SO 25-19-04	Žst. Kojetín, lávka pro pěší v km 73,673 - zrušení
	Stávající lávka převádí pěší přes všechny koleje ve stanici. Objekt je tvořen ocelovou nosnou konstrukcí o rozpětí 35,0 m uloženou na ocelových ložiskách. Šířka nosné konstrukce je 2,60 m. Spodní stavba je ocelová uložená na betonovém základu. Na ocelové podpory je napojena konstrukce ocelového schodiště s mezipodestou. V rámci stavby dojde k demolici lávky. Její funkci nahradí nově budovaný podchod SO 25-19-03.
SO 25-19-05 SO 25-19-05.1 SO 25-19-05.2	Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 (dosavadní II/367) Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 – most Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 - opěrná zeď
	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 SŽDC s.o.
SO 25-19-06	Žst. Kojetín, žel. most v ev. km 73,764 - zrušení
	Most je situován vedle stávajícího přejezdu P7202. Nosná konstrukce je z ocelových nosníků o rozpětí 5,6 m, mezi které jsou zapuštěny kolejnice. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Podjezdná výška je omezená značkou na 2,7 m. S ohledem na blízkost nově budovaného podjezdu je navržena demolice stávající nosné konstrukce i opěr po stávající základy.
SO 25-19-07	Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v ev.km 0,536 - zrušení
	Stávající propustek převádí 1 kolej na trati Kojetín - Kroměříž. Nosnou

	<p>konstrukci tvoří kamenná klenba na kamenných opěrách. Volná výška pod mostem je 3,6 m a délka přemostění 1,50 m. Propustek je trvale zčásti zatopen, jelikož propojuje dvě tůň, ve kterých je systém čerpání vody z řeky Moravy a udržována stálá hladina. Propustek bude v rámci stavby zrušen bez náhrady. Poslední tůň, ze které je odebírána technologická voda pro výroby přilehlého lihovaru, bude zasypána. Potrubí technologické vody bude prodlouženo až za trať do další tůň, kde bude zřízen nový vtokový objekt do potrubí v rámci SO 25-27-08. Propustek bude zrušen odbouráním klenby a zasypáním do původního tvaru tělesa.</p>
SO 25-19-08	<p>Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v km 0,640</p> <p>Stávající propustek převádí 1 kolej na trati Kojetín - Kroměříž. Propustek slouží k převedení občasné vodoteče pro odvedení srážkových vod. Nosnou konstrukci tvoří žb. deska se zabetonovanými kolejnicemi, která je uložena na kamenných opěrách. V rámci přeložení žel. trati do nové polohy je navržena demolice stávajícího objektu a výstavba nového objektu v nové poloze. Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonové prefabrikované rámy s otvorem 2,0 x 2,5 m. Rámy budou na koncích ukončeny sešikmenými koncovými díly.</p>
SO 25-19-09	<p>Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v km 1,257</p> <p>Stávající objekt tvoří propustek s nosnou konstrukcí v podobě žb. desky se zabetonovanými kolejnicemi. Světlost otvoru je 2,0 m a výška otvoru je 2,35 m. Propustek je kolmý pod jednokolejnou trať a slouží k převedení občasné vodoteče pro srážkové vody. V rámci posunu žel. trati do nové polohy je navržena demolice stávajícího objektu a výstavba nového objektu. Z důvodu nízkého průtoku je navržen rám s otvorem 1,0 x 1,0 m. Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonové prefabrikované rámy s otvorem 1,0 x 1,0 m. Rámy budou na koncích ukončeny sešikmenými koncovými díly.</p>
SO 26-19-01	<p>Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 72,834</p> <p>Jedná se o přestavbu stávajícího propustku na nový rámový respektující polohu směrového a výškového řešení nové trati. Objekt je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými troubami DN1200 a slouží k převedení vody z drážních příkopů. Propustek je ukončen železobetonovými svislými čely s římsou z kamenných bloků bez zábradlí. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonových prefabrikovaných ráků s otvorem o rozměrech 1,0x1,1 m uložených na žb základové desce, ukončení objektu bude provedeno šikmými čely. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu. Na vtoku i výtoku objektu je navrženo odláždění.</p>
SO 26-19-02	<p>Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,000</p> <p>Objekt je ve stávajícím stavu tvořen ocelovou nosnou konstrukcí o rozpětí 4,0 m uloženou na ložiskách a převádí 1 kolej přes polní cestu. NK je tvořena systémem dvou hlavních plnostěnných nosníků s příčníky plnostěnnými a podélníky z úhelníků. Spodní stavba je betonová. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické polorámové konstrukce na základových pasech, ty jsou částečně plošně, částečně hlubinně uloženy. Délka přemostění je 4,50 m, podchodná výška pod mostem minimálně 2,57 m. Navržena jsou rovnoběžná zavěšená křídla zajišťující přechod do trati. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu.</p>
SO 26-19-03	<p>Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,368</p> <p>Objekt je ve stávajícím stavu tvořen ocelovou nosnou konstrukcí o rozpětí 6,21</p>

	<p>m uloženou na ložiskách a převádí 1 kolej přes zátopové území. NK je tvořena systémem dvou hlavních plnostěnných nosníků s příčníky plnostěnnými a podélníky z úhelníků. Konstrukce je nýtovaná. Spodní stavba je betonová. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické polorámové konstrukce na základových pasech, ty jsou hlubinně uloženy na pilotách. Most je kolmý, délka přemostění 7,00 m, výška pod mostem minimálně 2,20 m. Navržena jsou rovnoběžná zavěšená křídla zajišťující přechod do trati. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu.</p>
SO 26-19-04	<p>Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,610 (Morava)</p> <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 35,0 + 49,0 + 35,0 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 8,1 m. Kolejové lože na objektu je uloženo v ocelovém žlabu, který je podporám ocelovými příčníky a podélnými výztuhami. Spodní stavbu tvoří železobetonové opěry a pilíře, které budou hlubinně založeny na velkopřůměrových pilotách.</p>
SO 26-19-05	<p>Kojetín - Chropyně, žel. propustek v ev. km 75,059 - zrušení</p> <p>Stávající propustek v ev. km 75,059 převádí 1 kolej. Nosnou konstrukci tvoří roura DN 800. Na koncích jsou železobetonové čela bez zábradlí. Kvůli blízkosti budování nového silničního nadjezdu bude stávající propustek demolován. Návrh nového propustku není nutný ani pro odvodnění žel. svršku, spodku a nemá vliv na hladinu Q100 v inundačním území řeky Morava.</p>
SO 26-19-06	<p>Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,102</p> <p>Objekt je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými prefabrikáty DZR3 se světlostí otvoru 2,0x2,6m a převádí levostranný přítok řeky Morava. Křídla mostu jsou šikmá betonová s římsami. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické rámové konstrukce na základové desce. Most je kolmý, délka přemostění 3,00 m, výška pod mostem minimálně 3,30 m. Navržena jsou rovnoběžná samostatná křídla zajišťující přechod do trati. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu.</p>
SO 26-19-07	<p>Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 74,338</p> <p>Objekt je ve stávajícím stavu tvořen betonovou klenbou tl.0,5 m na betonových opěrách a převádí 1 kolej přes zátopové území. Délka přemostění je 1,9 m, výška otvoru 2,34 m. Spodní stavba je betonová, plošně založená. Křídla mostu jsou kolmá betonová svahová, bez říms. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické rámové konstrukce na základové desce, ta je uložena plošně. Most je kolmý, délka přemostění 2,00 m, výška pod mostem minimálně 2,60 m. Navržena jsou kolmá vetknutá křídla. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu.</p>
SO 26-19-08	<p>Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,427</p> <p>Objekt je ve stávajícím stavu tvořen ocelobetonovou deskovou konstrukcí ze zabetonovaných nosníků a převádí 1 kolej přes zátopové území a polní cestu. Most je dvupolový, s rozpětím 2 x 8,75 m. Spodní stavba se skládá ze dvou betonových opěr se šikmými svahovými křídly a jedním středovým pilířem. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí ocelobetonové dvupolové monolitické deskové konstrukce ze</p>

	zabetonovaných nosníků na masivních opěrách a pilíři, ty jsou hlubinně uloženy na pilotách. Most je kolmý dvoupolový, délka přemostění 2 x 9,25 m, celkem 20,5 m. Nosná konstrukce je navržena jako oddělená prostá pole pro každou kolej s rozpětím 10,25 m. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu. Spodní stavba je tvořena masivními žb. opěrami s rovnoběžnými křídly a středním žb. pilířem
SO 26-19-09	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,602 Objekt je ve stávajícím stavu tvořen ocelovou konstrukcí a převádí 1 kolej přes zátopové území. Most je dvoupolový, s rozpětím 2 x 10,10 m. Spodní stavba se skládá ze dvou kamenných opěr s kolmými svahovými křídly a jedním středovým pilířem. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí ocelobetonové dvoupolové monolitické deskové konstrukce ze zabetonovaných nosníků na masivních opěrách a pilíři, ty jsou hlubinně uloženy na pilotách. Most je kolmý dvoupolový, délka přemostění 2 x 10,00 m, celkem 21,99 m. Nosná konstrukce je navržena jako oddělená prostá pole pro každou kolej s rozpětím 11,00 m Navržena jsou rovnoběžná zavěšená křídla. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu. Spodní stavba je tvořena masivními žb. opěrami s rovnoběžnými křídly a středním žb. pilířem.
SO 26-19-10	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,774 Objekt je ve stávajícím stavu tvořen ocelovou nosnou konstrukcí o rozpětí 7,80 m a převádí 1 kolej přes zátopové území a polní cestu. NK je tvořena systémem dvou hlavních plnostěnných nosníků s příčníky a podélníky z úhelníků. Konstrukce je nýtovaná. Spodní stavba je betonová, křídla mostu jsou šikmá betonová s kamennými římsami. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické polorámové konstrukce na základových pasech, ty jsou hlubinně uloženy na pilotách. Most je kolmý, délka přemostění 8,00 m, výška pod mostem minimálně 3,30 m. Navržena jsou rovnoběžná zavěšená křídla zajišťující přechod do trati. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu.
SO 26-19-11	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 75,114 Objekt je ve stávajícím stavu tvořen dvojicí železobetonových trub DN 1250 a převádí 1 kolej přes občasnou bezejmennou vodoteč. Na obou koncích jsou kolmá železobetonová křídla s římsami bez zábradlí. Propustek je založen plošně na základové desce. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické rámové konstrukce na základové desce. Propustek je kolmý, délka přemostění 2,00 m, výška pod mostem minimálně 2,60 m. Navržena jsou kolmá křídla. Původní konstrukce propustku bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu.
SO 26-19-12	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 75,275 (lesní cesta) Jedná se o novostavbu mostu, ve stávajícím stavu se v místě stavby nachází úroňový železniční přejezd č.7205. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické polorámové konstrukce na základových pasech, ty jsou hlubinně uloženy na pilotách. Most je šikmý, délka přemostění 4,50 m (kolmá), výška pod mostem minimálně 3,00+0,15 m. Navržena jsou rovnoběžná zavěšená křídla zajišťující přechod do trati.
SO 26-19-13	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 75,863 (Malá Bečva) Objekt je ve stávajícím stavu tvořen ocelovou konstrukcí a převádí 1 kolej přes

	<p>vodoteč Malá Bečva. Most je jednopolový, s rozpětím 20,02 m. Spodní stavba se skládá ze dvou železobetonových opěr s rovnoběžnými křídly. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí ocelobetonové jednopolové monolitické deskové konstrukce ze zabetonovaných nosníků na masivních opěrách, hlubině uložených na pilotách. Most je kolmý, jednopolový, délka přemostění 18,60 m. Spodní stavba je tvořena masivními žb. opěrami s rovnoběžnými křídly. Navržena jsou rovnoběžná zavěšená křídla. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu.</p>
SO 26-19-14	<p>Kojetín - Chropyně, žel. most v km 76,027</p> <p>Objekt je ve stávajícím stavu tvořen kamennou segmentovou klenbou a převádí 1 kolej přes bezejmennou vodoteč. Délka přemostění 3,80 m, šířka mostu 4,90 m. Opěry jsou z kamenného zdiva s nepravidelným řádkováním, křídla mostu jsou vyduť s vahová s kamennými římsami bez zábradlí. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické polorámové konstrukce na základových pasech, ty jsou hlubině uloženy na pilotách. Most je kolmý, délka přemostění 7,00 m, výška pod mostem minimálně 3,76 m. Navržena jsou rovnoběžná zavěšená křídla zajišťující přechod do trati. Původní konstrukce bude zcela zdemolována až na základovou spáru nového objektu.</p>
SO 26-19-15	<p>Kojetín - Chropyně, žel. most v km 76,510 (Svodnice)</p> <p>Objekt je ve stávajícím stavu tvořen ocelovou konstrukcí a převádí 1 kolej přes řeku Svodnice a polní cestu. Most je dvoupolový, s rozpětím 2 x 4,38 m, délka přemostění v jednotlivých polích je 3,67 m resp. 3,70 m, celkem pak 8,65 m. Spodní stavba vč. úložných prahů je železobetonová. Přemostění v novém stavu je řešeno pomocí železobetonové monolitické polorámové konstrukce na základových pasech, ty jsou hlubině uloženy na pilotách. Most je kolmý, délka přemostění 10,00 m, výška pod mostem min 4,91 m nad povrchem koryta a min. 3,10 nad povrchem účelové komunikace. Navržena jsou rovnoběžná zavěšená křídla zajišťující přechod do trati. V místě vodoteče je ze strany od opěry OP1 navržena železobetonová opěrná zeď, nad kterou je vedena polní cesta a která z jedné strany dotváří koryto vodoteče. Zeď je navržena jako tížná. Původní konstrukce bude zcela zdemolována.</p>
<p>SO 27-19-01 SO 27-19-01.1 SO 27-19-01.2 SO 27-19-01.3</p>	<p>Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 (III/4349) Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 – most Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 - rampy (III/4349) Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 - rampa (ul. Nádražní)</p>
	<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 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. 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 - Zářičí, které navazují na most SO 27-19-01.1: severní úsek severně od mostu, jižní mezi mostem a křižovatkou a úsek od křižovatky směrem na Chropyni. Opěrné zdi jsou navrženy jako zespodu 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</p>

	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.
SO 27-19-02	Žst. Chropyně, podchod v km 77,115 (pro cestující)
	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, štětové 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
	Propustek je situován ve staničním úseku Chropyně. Převádí koleje 1,2,3,4,5a přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. V současnosti se v blízkosti stavby v ev. km 78,685 nachází stávající trubní propustek světlosti 1 m, který je v rámci tohoto objektu určen k demolici. Propustek je řešen jako prefabrikovaný rám se šikmými čely. Rozměry propustku jsou stanoveny s ohledem na průchodnost živočichů, světlost 1,5x1,35 m.
SO 27-19-04	Žst. Chropyně, žel. propustek v km 0,079 vlečky Rasina
	Propustek je situován na vlečce od km 77,721. Převádí kolej 5a přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. V současnosti se v blízkosti stavby v ev. km 0,131 nachází stávající trubní propustek, který je v rámci tohoto objektu určen k demolici. Propustek je řešen jako prefabrikovaný rám se šikmými čely. Rozměry propustku jsou stanoveny s ohledem na průchodnost živočichů, světlost 1,0x1,0 m. S ohledem na šikmost navazujících příkopů jsou v čelech čelní zdi.
SO 28-19-01	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,091
	Propustek je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí koleje 1 a 2 přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. V současnosti se v místě nového propustku nachází stávající trubní propustek DN 600, který je v rámci tohoto objektu určen k demolici. Propustek je řešen jako prefabrikovaný rám se šikmými čely. Rozměry propustku jsou stanoveny s ohledem na průchodnost živočichů, světlost 1,2x1,0 m.
SO 28-19-02	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,250
	Propustek je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí koleje 1 a 2 přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. V současnosti se v místě nového propustku nachází stávající trubní propustek DN 800, který je v rámci tohoto objektu určen k demolici. Propustek je řešen jako prefabrikovaný rám se šikmými čely. Rozměry propustku jsou stanoveny s ohledem na průchodnost živočichů, světlost 1,2x1,0 m.
SO 28-19-03	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,514
	Propustek je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí koleje 1 a 2 přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. V současnosti se v místě nového propustku nachází stávající trubní propustek DN 800, který je v rámci tohoto objektu určen k demolici. Propustek je řešen jako prefabrikovaný rám se šikmými čely. Rozměry propustku jsou stanoveny s ohledem na průchodnost živočichů, světlost 1,0x1,0 m.

SO 28-19-04	Chropyně - Přerov, žel. propustek v ev. km 82,656 - zrušení Propustek v ev. km 82,656 se ruší bez náhrady s ohledem na blízkost propustku v ev. km 82,719. tj. km ve staničení 81,528 (SO 281904). Výkop po odstranění propustku se zasype zeminou se zhutněním.
SO 28-19-05	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 81,528 Propustek je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí koleje 1 a 2 přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. V současnosti se v místě nového propustku nachází stávající trubní propustek DN 800, který je v rámci tohoto objektu určen k demolici. Propustek je řešen jako prefabrikovaný rám se šikmými čely. Rozměry propustku jsou stanoveny s ohledem na průchodnost živočichů, světlost 1,2x1,0 m.
SO 28-19-06	Chropyně - Přerov, žel. most v km 82,229 (Svodnice) Most je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí 2 koleje přes potok Svodnice. V současnosti se v místě stavby nachází stávající most přes Svodnici převádějící jednokolejnou trať a úroňový přejezd. Přemostění je řešeno jako polorám s monolitickou železobetonovou nosnou konstrukcí světlosti 6,0 m, deska nosné konstrukce je vetknutá do spodní stavby. Spodní stavba je železobetonová, založená na pilotách. Během výstavby bude stávající těleso tratě paženo záporovým pažením. Takto je tato konstrukce navržena s ohledem na zachování provozu na trati a zachování průtoku Svodnice ve stávající poloze. Délka přemostění 6,00 m, šířka mostu 12,70 m.
SO 28-19-07	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 83,200 Propustek je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí koleje 1 a 2 přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. V současnosti se v místě nového propustku nachází stávající trubní propustek DN 500, který je v rámci tohoto objektu určen k demolici. Propustek je řešen jako prefabrikovaný rám se šikmými čely. Rozměry propustku jsou stanoveny s ohledem na průchodnost živočichů, světlost 1,1x1,0 m.
SO 28-19-08 SO 28-19-08.1 SO 28-19-08.2	Chropyně - Přerov, podchod v km 84,458 (Bochoř) Chropyně - Přerov, podchod v km 84,458 – most Chropyně - Přerov, podchod v km 84,458 - rampa Podchod převádí dvoukolejnou trať přes sdruženou komunikaci pro pěší a cyklisty. Jedná se o novostavbu v místě stávajícího úroňového přejezdu. Podchod je koncipován jako uzavřený železobetonový rám o světlosti 3,00 m. Traťová rychlost na mostě je 200 km/h, použije se proto VMP 3,5. Šířkové uspořádání pod mostem je dle překračované komunikace o světlé šířce 3,0 m a světlé výšce 2,60 m. Na mostě je uzavřené kolejové lože, komunikace pod mostem je v jednostranném příčném sklonu 2 % a podélném sklonu 0,5 %. Založení konstrukce plošné, na podkladní beton. Křídla rovnoběžná, délky 3,15 m. Svahové kužely křídel navazují na profil železničního tělesa. Na levé římse je umístěna PHS. Výstavba bude probíhat v jedné etapě v otevřené stavební jámě. Navržená železobetonová vana přivádí smíšenou komunikaci pro pěší a cyklisty z obou stran trati k podchodu pod tratí. Konstrukce je navržena jako polorám ve tvaru „U“. Příčný sklon komunikace je ve sklonu 2 %, podélný sklon v rozmezí -8 % až +8 %.

	V nejnižším místě komunikace na levé straně trati u přerovské opěry je navržena čerpací jímka.
SO 28-19-09	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 84,532
	Propustek je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí koleje 1 a 2 přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. Z jižního železničního příkopu je voda vedena pod polní cestou dalším propustkem, který je součástí silničního SO. V současnosti se v místě nového propustku nachází stávající kolejové těleso. Poblíž je klenbový propustek světlosti 1,9 m, který je v rámci tohoto objektu určen k demolici. Propustek je řešen jako prefabrikovaný rám se šikmými čely. Rozměry propustku jsou stanoveny s ohledem na průchodnost živočichů, světlost 1,0x1,0 m.
SO 28-19-10	Chropyně - Přerov, žel. propustek v ev. km 86,706 - zrušení
	Propustek – polorám světlosti 1 m - je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí stávající kolej přes propojení příkopů železnice po obou stranách trati. Výkop po odstranění propustku se zasype zeminou se zhutněním, ohumusuje se a zatravní do výšky okolního terénu.
SO 28-19-11 SO 28-19-11.1 SO 28-19-11.2	Chropyně - Přerov, podchod v km 85,871 (Lověšice) Chropyně - Přerov, podchod v km 85,871 – most Chropyně - Přerov, podchod v km 85,871 - rampy
	Podchod převádí dvoukolejnou trať přes sdruženou komunikaci pro pěší a cyklisty. Jedná se o novostavbu v místě přeložky trati. Podchod je koncipován jako uzavřený železobetonový rám o světlosti 3,00 m. Traťová rychlost na mostě je 200 km/h, použije se proto VMP 3,0. Šířkové uspořádání pod mostem je dle překračované komunikace o světlé šířce 3,0 m a světlé výšce 2,58 m. Na mostě je uzavřené kolejové lože, komunikace pod mostem je v jednostranném příčném sklonu 2 % a podélném sklonu 0,5 %. Založení konstrukce plošné, na podkladní beton. Křídla rovnoběžná, délky 2,80 m. Svahové kužely křídel jsou zpevněny kamennou dlažbou a navazují na profil železničního tělesa. Výstavba bude probíhat v jedné etapě v otevřené stavební jámě. Navržená železobetonová vana přivádí smíšenou komunikaci pro pěší a cyklisty z obou stran trati k podchodu pod trať. Konstrukce je navržena jako polorám ve tvaru „U“. Příčný sklon komunikace je ve sklonu 2 %, podélný sklon v rozmezí -8 % až +8 %. V nejnižším místě komunikace na levé straně trati u přerovské opěry je navržena čerpací jímka. Konstrukce je navržena pro možné budoucí zřízení vlečky v místě stávající trati.
SO 28-19-12	Chropyně - Přerov, žel. most v km 86,141 (Svodnice)
	Most je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí 2 koleje přes potok Svodnice v odsunutě poloze vzhledem ke stávající trati. Blízký stávající most přes Svodnici převádějící jednokolejnou trať se v rámci tohoto SO odstraní. Přemostění je řešeno jako rám s monolitickou železobetonovou nosnou konstrukcí světlosti 6,0 m, deska nosné konstrukce je vetknutá do spodní stavby. Spodní stavba je železobetonová, založená plošně. Během výstavby bude stávající koryto potoka vedeno obtokovým korytem. Takto je tato konstrukce navržena s ohledem na možnost odklonění toku mimo stavbu. Výkop po odstraněném stávajícím mostu se zasype zeminou se zhutněním a provede se zpevnění do tvaru koryta toku a navazujících

	svahů. Délka přemostění 6,00 m, šířka mostu 12,70 m.
SO 31-19-01 SO 31-19-01.1 SO 31-19-01.2	Žst. Přerov, žel. most v km 181,318 (III/0557, Lověšice) Žst. Přerov, žel. most v km 181,318 – most Žst. Přerov, žel. most v km 181,318 - rampy
	<p>V rámci SO je navržena přestavba celého podjezdu, která spočívá v demolici všech konstrukcí mostu a lávek a v následné výstavbě nového podjezdu. V místě převedení kolejí směr Brno a Břeclav se bude jednat o uzavřený železobetonový rám, navazující části podjezdu kolem ramp jsou součástí navazujícího objektu SO 31-19-01.2. Pro převedení kabelových tras bude na straně směr Přerov zřízena nová kabelová lávka v rámci samostatného SO. Prostorové uspořádání pod mostem má tyto základní parametry: kolmá světlost je 9,0 m, což umožňuje převedení silnice S6,5 a společného pásu pro chodce a cyklisty šířky 2,0 m; minimální podjezdná výška je 4,10 m.</p> <p>Dále je nutné přestavět i příjezdové rampy pozemní komunikace na obou stranách podjezdu. Po rampách bude možno převést silniční komunikaci III/0557 kategorie S6,5 a cyklostezku s chodníkem šířky 2,0 m. Rampy jsou tvořeny železobetonovou vanou (obráceným polorámem) ve tvaru písmene „U“.</p> <p>Součástí polorámu je i komora pro čerpací stanici, která bude vodu z dešťové kanalizace odčerpávat stávajícím způsobem mimo objekt.</p>
SO 25-19-81	Žst. Kojetín, silniční most v km 0,444 (II/367)
	Jedná se mostní objekt, na obchvatové trase města Kojetín, který je navržen z důvodu přemostění bezejmenné vodoteče. Přemostění je řešeno mostním objektem o jednom poli s celkovou délkou nosné konstrukce 22,4 m. Nosná konstrukce je navržena jako trámová konstrukce, z předem předpjatých prefabrikovaných nosníků spřažených s železobetonovou monolitickou deskou. Šířka NK je 10,6 m. Celková šířka mostu je 11,18 m. Založení konstrukce je navrženo hlubinné.
SO 25-19-82	Žst. Kojetín, silniční most přes Vlčidolku v km 1,312 (II/367)
	Jedná se o mostní objekt, na obchvatové trase města Kojetín, který je navržen pro přemostění potoku Vlčidolky. Přemostění je řešeno mostním objektem o šesti polích, celková délka nosné konstrukce je 142,0 m. Nosná konstrukce je navržena jako železobet. předpjatá trámová konstrukce s oboustrannými konzolami. Šířka NK je 10,6 m. Spodní stavba je železobetonová, hlubinně založená pozůstávající ze dvojice krajních opěr a dvojice pilířů.
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 6 polích s rozpětím 23 + 4x27 + 23 m, celková délka nosné konstrukce je 155,0 m. Nosná konstrukce je navržena jako dodatečně předpjatá železobetonová monolitická trámová konstrukce s oboustrannými konzolami. Šířka NK je 12,0 m. Spodní stavba je železobetonová, hlubinně založená tvořena dvojicí krajních opěr a z pěti 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 jednotrámová konstrukce s oboustrannými konzolami. Šířka NK je 12,0m. Spodní

	stavba je železobetonová, hlubinně založená pozůstávající ze dvojice krajních opěr a ze tří mezilehlých pilířů.
SO 25-19-85	Žst. Kojetín, silniční most v napojení dosavadní II/367
	Jedná se mostní objekt na napojení obchvatu města Kojetín na stávající komunikaci II/367 přemostňující pravostranný přítok potoku Vlčidolka. Přemostění je řešeno mostním objektem o třech polích s rozpětím 12,5+16+12,5 m, celková délka nosné konstrukce je 42,0 m. Nosná konstrukce je navržena jako železobetonová předpjatá trémová konstrukce. Šířka NK je 10,7 m. Založení mostní konstrukce bude hlubinné. Součástí výstavby mostního objektu je i úprava koryta vodoteče.
SO 25-19-86	Žst. Kojetín, nový inundační most na stávající II/367
	Most převádí stávající komunikaci II/367, jedná se o inundační mostní objekt. V současnosti je v místě stavby mostu stávající komunikace a rovinaté pole. Přemostění je řešeno mostním objektem jedním polím s rozpětím 6,0 m, celková délka nosné konstrukce je 6,6 m. Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová monolitická konstrukce. Šířka NK je 9,25 m. Založení mostní konstrukce bude hlubinné.
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, hlubinně založená pozůstávající ze dvojice krajních opěr a ze dvou mezilehlých pilířů.
SO 28-19-81	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 78,401 (ÚK)
	Most je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí polní cestu 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 integrovaná se spodní stavbou. Délka mostu je zkrácena zdmi z mechanicky stabilizované zeminy podél tratě. Spodní stavba je železobetonová. Krajiní opěry jsou založené na pilotách, vnitřní podpěry plošně. Během výstavby bude stávající těleso tratě paženo. Takto je tato konstrukce navržena s ohledem na zachování provozu na trati. Rozpětí 14,7+21,0+14,7 m, délka přemostění 48,3 m, šířka mostu 7,6 m.
SO 28-19-82	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,408 (III/4348)
	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	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146 (II/436)
	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)
	Most je situován v mezistaničním úseku Chropyně - Přerov. Převádí obslužnou komunikaci přes potok Svodnice v odsunutě poloze vzhledem ke stávající polní cestě. Přemostění je řešeno jako rám s monolitickou železobetonovou nosnou konstrukcí světlosti 6,0 m, deska nosné konstrukce je vetknutá do spodní stavby. Spodní stavba je železobetonová, založená plošně. Během výstavby bude stávající koryto potoka vedeno obtokovým korytem. Takto je tato konstrukce navržena s ohledem na možnost odklonění toku mimo stavbu. Délka přemostění 6,0 m, šířka mostu 5,1 m.

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 výtlačku 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 přiváděče 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 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 31-27-01	Žst. Přerov, odvodnění Lověšického podjezdu v km 181,318
SO 31-27-02	Žst. Přerov, ochrana výtlaku splaškové kanalizace v km 181,587
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 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 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
SO 31-22-01	Žst. Přerov, ochrana STL plynovodu - ulice Drážní, Přerov
SO 25-27-01	Žst. Kojetín, přeložka výtlačku 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 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 31-27-01	Žst. Přerov, odvodnění Lověšického podjezdu v km 181,318
SO 31-27-02	Žst. Přerov, ochrana výtlačku splaškové kanalizace v km 181,587

D.E.1.8 Pozemní komunikace

SO 25-18-01	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367
SO 25-18-01.1	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 1.část
SO 25-18-01.2	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 2.část
	Začátek úseku je v místě stávající okružní křižovatky (OK) silnic I/47 a II/367

	<p>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	<p>Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367</p> <p>Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 - silnice III.tř.</p> <p>Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 - úprava ÚK</p>
SO 25-18-03 SO 25-18-03.1 SO 25-18-03.2 SO 25-18-03.3	<p>Žst. Kojetín, přeložka III/43327</p> <p>Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - od Popůvek</p> <p>Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - směr prům. zóna</p> <p>Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - autobus. zastávka</p>
SO 25-18-04	Žst. Kojetín, úprava silnice III/43328
SO 25-18-05 SO 25-18-05.1 SO 25-18-05.2	<p>Žst. Kojetín, přeložka III/4335</p> <p>Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - silnice III.tř.</p> <p>Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - chodník</p>
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	<p>Žst. Kojetín - úprava dosavadní II/367 v km 72,553</p> <p>Žst. Kojetín - úprava dosavadní II/367 v km 72,553 - silnice III.tř.</p> <p>Žst. Kojetín - úprava dosavadní II/367 v km 72,553 - MK a chodníky</p>
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 vozovky jsou navrženy z obou stran 4,5%, což určuje délku úpravy komunikace 731m.</p>
SO 26-18-03	Kojetín - Chropyně, přeložka ÚK v km 73,7 - 74,4
SO 26-18-04 SO 26-18-04.1 SO 26-18-04.2 SO 26-18-04.3	<p>Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty</p> <p>Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 73,5 - 75,4</p> <p>Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v podjezdu v km 75,275</p> <p>Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 75,4</p>
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 81,408 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. 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.
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 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. 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.
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 MK 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	Žst. Kojetín, kabelovod
SO 26-15-01	Kojetín - Chropyně, kabelovod
SO 27-15-01	Žst. Chropyně, kabelovod
SO 31-15-01	Žst. Přerov, kabelovod
SO 31-15-01.1	Žst. Přerov, úprava kabelovodu

SO 31-15-01.2	Žst. Přerov, kabelová lávka v km 181,289
	<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 lávka 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 2,5 – 5,0m 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 8000 m²</p>

D.E.2 Pozemní stavební objekty

D.E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 25-15-03	Žst. Kojetín, výpravní budova
	<p>Stávající výpravní budova (VB) bude, s ohledem na její stavebně-technický stav, v rámci stavby odstraněna. Umístění objektu vychází z nového uspořádání kolejíště a navazujících prvků pro předpokládaný pohyb cestujících v řešeném přednádražím prostoru, který navazuje na stávající plochy. Nová budova tvoří</p>

	<p>pohledové uzavření plochy náměstí, 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 soustavou plochých jednopláškových 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, kotelna + 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: 3595,00 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 tvořena 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 přívěsný 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. Světla 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: 211,2 m², obestavěný prostor: 1271,4 m³.</p>
SO 27-15-03	<p>Žst. Chropyně, výpravní budova</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 přednádražím 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</p>

	<p>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, kotelná + 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 SŽDC) 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	<p>Žst. Chropyně, technologická budova</p> <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. Světla 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: 165,4 m², obestavěný prostor: 995,8 m³.</p>
SO 28-15-03	<p>Chropyně - Přerov, spínací stanice</p> <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. Světla 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	<p>Odb. Bochoř, technologická budova</p> <p>Technologická budova je v km 82,900 trati Kojetín – Přerov Dispozičně je tvořen rozvodnou VN, 2x místností s transformátorem, místností s tlumivkou,</p>

	<p>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. Světla 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	<p>Žst. Kojetín, zastřešení nástupišť</p> <p>SO podchodu je rozdělen na zastřešení podchodu a zastřešení nástupišť. 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. nástupišti 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 nástupištech 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 o ocelovou konstrukci se zastřešením sendvičovým panelem, šířka vlašťovky 7,9 m. Přístup na nástupišti z rampy i schodiště je tak krytý. Podchozí výška zastřešení 2,7 m. Celková plocha zastřešení typu vlašťovka je 1884 m².</p>
SO 27-15-05	<p>Žst. Chropyně, zastřešení nástupišť</p> <p>Zastřešení je rozděleno mezi zastřešení podchodu a zastřešení nástupišť. 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. 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</p>

	zastřešení schodišť podchodu umístěny přístřešky pro cestující - typové ocelové přístřešky Počet kusů - 2, plocha zastřešení celkem 44 m2.
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

D.E.2.14 Vnější vybavení budov

SO 25-15-09	Žst. Kojetín, oplocení
SO 25-15-10	Žst. Kojetín, náhradní výstavba
SO 26-15-10	Kojetín - Chropyně, náhradní výstavba
SO 27-15-09	Žst. Chropyně, oplocení
SO 27-15-10	Žst. Chropyně, náhradní výstavba
SO 28-15-10	Chropyně - Přerov, náhradní výstavba
SO 31-15-10	Žst. 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 SO 31-01-01	Bochoř - Přerov, připojení zpětného a napájecího vedení Žst. Přerov, úprava trakčního vedení
	<p>Úpravy TV jsou v projektové dokumentaci navrženy 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). Projektová dokumentace je navržena tak, aby zajistila možnost samostatného připojení stavby do stávajícího stavu. Z tohoto důvodu bude muset být TV navrženo i pro provozování v napěťové hladině 3kV. Je počítáno s tím, že při samostatné realizaci pouze 4. stavby, bude tato stavba provozována v napěťové hladině 3kV DC. Při současné realizaci 4. a 5. stavby bude napájecí napětí vždy 25kV. Pouze po dobu výstavby bude používáno 3kV.</p> <p>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. Za veškeré stávající (nevyhovující) podpěry TV budou navrženy nové.</p> <p>Přední hrany od rekonstruovaných kolejí jsou min. 3,00m + * na trati, minimálně ve stísněných místech podle ČSN 34 1530. Bude navržena sestava „R“ na celém rameni Brno - Přerov. 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). Projektovaná výška troleje je navržena 5,30 m nad TK nové koleje.</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. Napájecí linka je vedena přímým směrem přes cizí pozemky. Nové odpojovače jsou navrženy na nových stožárech TV a budou použity schválené typy s ručním nebo motorovým pohonem.</p>

D.E.3.1 Ohřev výměn

SO 25-06-01 SO 27-06-01 SO 28-06-01 SO 31-06-01	Žst. Kojetín, EOVS Žst. Chropyně, EOVS Odb. Bochoř, EOVS Žst. Přerov, EOVS
	<p>Bude vybudováno nové EOVS umístěné na výhybkách dle požadavku dopravní technologie. Na každém zhlaví v obou žst. budou umístěny rozváděče R-EOVS pro napájení jednotlivých výhybek. R-EOVS budou napájeny z technologické budovy umístěny ve středu stanice. Všechny topné tyče EOVS 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 25-12-01 SO 26-12-01 SO 28-12-01	Žst. Kojetín, kabelový rozvod 22kV Kojetín - Chropyně, kabelový rozvod 22kV Chropyně - Přerov, kabelový rozvod 22kV
	<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 ojedinele v jeho koruně.</p>

SO 28-12-02	Chropyně - Přerov, připojení 22kV
	Z nadzemního napájecího vedení vn 22kV bude kabelem napojena nová spínací stanice 22kV.
SO 28-12-03	TNS Říkovice, připojení 22kV
	Z nadzemního napájecího vedení vn 22kV bude kabelem napojena nová rozvodna 22kV v areálu TNS Říkovice.
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 s 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 25-06-02	Žst. Kojetín, přípojka nn
	<p>Stávající stav</p> <p>Napájení žst. je ze sloupové trafostanice 22/0,4kV.</p> <p>Navrhovaný stav</p> <p>V novém stavu bude stávající přípojka řešena v rámci SO 25-06-06. Nová přípojka bude vedena z rozvodny nn v novém technologickém objektu do rozvodny nn v nové výpravní budově. Kabele budou vedeny v kabelovodu.</p>
SO 25-06-03	Žst. Kojetín, venkovní osvětlení
	<p>Stávající stav</p> <p>Stávající osvětlení stanice je provedeno výbojkovými svítidly na stožárech JŽ. Napojeno a ovládáno je z výpravní budovy.</p> <p>Navrhovaný stav</p> <p>Nové osvětlení žst. bude vybudováno LED reflektory umístěnými na 20m osvětlovacích věžích, které budou doplněny LED svítidly na samostatných 12m sklopných stožárech. Napojení bude z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. U každé osvětlovací věže bude umístění rozvaděč osvětlovací věže (R-OV). Věže budou doplněny o poziční LED svítidlo. Z příslušných rozvaděčů R-OV budou napojena nejbližší svítidla na 12m stožárech.</p>
SO 25-06-04	Žst. Kojetín, osvětlení nástupišť a podchodu
	<p>Stávající stav</p> <p>Stávající osvětlení nástupišť je provedeno jako celkové osvětlení stanice ze stávajících JŽ.</p> <p>Navrhovaný stav</p>

	<p>Na nově vybudovaných nástupištích budou nová svítidla LED na 6m sklopných stožarcích. Na oboustranných nástupištích bude osvětlení doplněno o LED svítidla v provedení antivandal umístěná pod zastřešením. Osvětlení bude napojeno a ovládáno z rozvaděče RO, který bude umístěn v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Osvětlovací stožáry budou společné se sdělovacím zařízením (rozhlas). V rámci tohoto SO budou napojeny i DHM.</p> <p>Součástí tohoto objektu bude i osvětlení podchodu, které bude tvořeno LED svítidly v antivandal provedení. Svítidla budou umístěna v jednom nebo obou rozích podchodu a dále na zastřešení schodišť a ramp.</p>
SO 25-06-05	<p>Žst. Kojetín, rozvody nn</p> <p>Stávající stav</p> <p>Napájení kabelových rozvodů je ze sloupové trafostanice 22/0, přes stávající kabelovou skříň KS1 u stav.1 na zhlaví Chropyně, ze které je napojena kabelová skříň KS9 na fasádě výpravní budovy. Ze stávající KS9 jsou napojeny všechny rozvody nn, osvětlení, kabelové skříně, zásuvkové stojany a rozvaděče ve stanici.</p> <p>Navrhovaný stav</p> <p>Všechny stávající zásuvkové stojany v kolejišti budou odpojeny a demontovány. Stávající kabelové skříně budou demontovány bez náhrady mimo KS3, KS14, KS15, KS16,17, KS18,19, KS20 a KS23. Nově budou tyto KS napojeny v rámci nových rozvodů nn ve stanici. Rozvody nn budou napojeny z nové rozvodny nn v novém technologickém objektu. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče.</p>
SO 25-06-06	<p>Žst. Kojetín, přeložky nn</p> <p>Stávající přípojka nn ze sloupové trafostanice 22/0,4kV bude po dokončení stavebních prací v žst. Kojetín odpojena a zrušena. Po dobu výstavby bude stávající přípojka nn využita pro dočasné napájení technologického, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Stávající napájecí kabel AYKY 3x95+70 bude naspojován a novým kabelem budou napojeny nové kabelové skříně KS 51 a KS 52. Z těchto kabelových skříní budou napájeny kontejnery dle požadavků jednotlivých technologií.</p> <p>Dále budou přeložky silnoproudých rozvodů nn vybudovány na stávajících rozvodech nn v žst. v kolizních místech se stavebními pracemi.</p>
SO 25-06-07	<p>Žst. Kojetín, DOÚO</p> <p>Stávající stav</p> <p>Ve stávajícím stavu je vybudováno DOUO.</p> <p>Navrhovaný stav</p> <p>Stávající DOÚO bude demontováno a bude nahrazeno novým. Ve stanici bude umístěno 11ks nových odpojovačů, které budou napojeny na ovládací panel MS DOÚO umístěný v rozvodně nn v novém technologickém objektu. Jednotlivé odpojovače budou napojeny kabely z ovládacích panelů přes přechodové svorkovnicové skříně MX.</p>
SO 25-06-08	<p>Žst. Kojetín, přípojka vn 22kV - část SŽDC</p> <p>NEOBSAZENO</p>
SO 27-06-02	<p>Žst. Chropyně, přípojka nn</p> <p>Předpokládá se, že stávající stavební objekty připojené na stávající rozvody budou, mimo části výpravní budovy, demolovány. Napájení ponechané části výpravní budovy je řešeno novou přípojkou z nové technologické budovy.</p>

SO 27-06-03	Žst. Chropyně, venkovní osvětlení
	<p>Stávající stav: Stávající osvětlení stanice je provedeno pomocí 49 osvětlovacích stožárů typu JŽ12, jejichž technický stav odpovídá době výstavby. Stávající osvětlení je v majetku SŽDC.</p> <p>Demontáže: Všech 49 osvětlovacích stožárů typu JŽ popsaných ve stávajícím stavu je navrhováno demontovat.</p> <p>Nový stav: Rozsah, míra a způsob osvětlení je navrhován v souladu s požadavky. Osvětlení je dle požadavků navrhováno v rozsahu od první vyhybky zhlaví ve směru Přerov, až po poslední vyhybku ve směru Kojetín.</p> <p>Nové osvětlení je dle požadavků navrhováno pomocí dvanácti osvětlovacích věží 20m s osazením svítidly se světleným zdrojem LED, které budou doplněny šestnácti LED svítidly na samostatných 12m sklopných stožárech. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče. Pro napájení osvětlení bude použita síť TT a každý stožár nebo osvětlovací věž bude uzemněna. Napájení rozváděčů R-OV bude v síti TN.</p>
SO 27-06-04	Žst. Chropyně, osvětlení nástupišť a podchodu
	<p>Rozsah, míra a způsob osvětlení je navrhován v souladu s požadavky. Osvětlení je dle požadavků navrhováno na nástupištích, na přístupových komunikacích pro pěší cestující, schodištích a v podchodu. v předvýtahovém prostoru.</p> <p>Nekryté části nástupišť je navrhováno osvětlit sklopnými 6m stožáry se světleným zdrojem LED. Pro osvětlení jednotlivých přístřešků pro cestující je navrhováno vyvedení napájecího kabelu. Součástí tohoto objektu je i osvětlení podchodu, které bude tvořeno LED svítidly v antivandal provedení. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS. Ovládání bude automaticky nebo místně pomocí kombinace spínacích hodin a fotočidla. Kabely budou uloženy v kabelovodu, kabelovém žlabu nebo pod kolejemi a komunikacemi v chrániče. Pro napájení osvětlení bude použita síť TT a každý stožár bude uzemněn. Osvětlení v podchodu bude napájeno v síti TN.</p>
SO 27-06-05	Žst. Chropyně, rozvody nn
	<p>Stávající stav Stávající napájecí rozvody v žst. Chropyně jsou uvedeny v příloze 19 („Přehledové schéma žst. Chropyně“).</p> <p>Navrhovaný stav Stávající skříně je navrhováno v definovaných pracovních postupech odpojit, demontovat a jejich stavební konstrukce demolovat. Kabeláž je navrhováno ponechat v zemi a nevykopávat.</p> <p>Na obou zhlaví je navrhován samostatný kabelový vývod pro zásuvkový stojan. Zásuvkové stojany jsou určeny pro provoz v železniční stanici a ne pro výstavbu. Dle zadání od dopravní technologie, se navržené zásuvkové stojany nebudou používat pro předtápění vlakových souprav (není požadován oddělovací transformátor).</p> <p>Rozváděče a kabelové skříně budou samostatně uzemněny dle norem a</p>

	<p>předpisů. Zařízení jsou a budou v majetku SŽDC s.o.</p>
SO 27-06-06	<p>Žst. Chropyně, přeložky nn</p> <p>Součástí tohoto objektu jsou potřebné přeložky kabelů nn a zařízení (včetně provizorních objektů) pro zachování napájení silnoproudých rozvodů ve stanici po dobu výstavby. V dalším stupni projektové dokumentace bude na základě stavebních postupů podrobně rozpracováno.</p> <p>Předpokládá se, že stávající stavební objekty připojené na stávající rozvody budou, mimo části výpravní budovy, demolovány. Napájení ponechané části výpravní budovy je řešeno v SO 27-06-02.</p>
SO 27-06-07	<p>Žst. Chropyně, DOÚO</p> <p>Stávající stav Ve stávajícím stavu není vybudováno DOÚO.</p> <p>Navrhovaný stav Bude vybudováno nově DOÚO.</p>
SO 28-06-02	<p>Odb. Bochoř, venkovní osvětlení</p> <p>Stávající stav Ve stávajícím stavu je osvětlení pro odbočku Bochoř realizováno stožáry JŽ.</p> <p>Navrhovaný stav Osvětlení bude vybudováno pro prostor výhybek. Stávající stožáry JŽ (16ks) budou zrušeny. Venkovní železniční prostory (prostory výhybek) budou osvětleny svítidly umístěných na 12m sklápěcích stožárech v závislosti na specifikaci daného osvětlovacího prostoru. Svítidla budou osazeny LED zdroji. Osvětlení bude napojeno z rozvaděče RO, umístěného v technologické budově v prostoru zst. Věžky. Osvětlení bude ovládáno místně a dálkově zapojeno do systému DDTS ŽDC, napájení i spínání světél bude samostatné pro každou stranu kolejiště odbočky Bochoř. Prostory pro osvětlení ploch SŽDC spadající do 5.stavby jsou uvedeny v protokolu dle směrnice E 11 (SŽDC) „prostory pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC“. Situace a protokol dle směrnice E11 je součástí této dokumentace.</p>
SO 28-06-03	<p>Odb. Bochoř, rozvody nn</p> <p>Stávající stav Ve stávajícím stavu nejsou pro odbočku Bochoř rozvody nn vybudovány.</p> <p>Navrhovaný stav Nově bude vybudována zásuvková skříň v prostoru odbočky Bochoř. Zásuvková skříň bude napojena z nové technologické budovy umístěné v prostoru zst. Věžky.</p>
SO 28-06-04	<p>Odb. Bochoř, DOÚO</p> <p>Stávající stav Ve stávajícím stavu není vybudováno DOÚO.</p> <p>Navrhovaný stav Bude vybudováno nově DOÚO.</p>
SO 28-06-05	<p>Zast. Věžky, úprava přípojky nn</p> <p>Stávající stav Ve stávajícím stavu má zastávka přípojku nn z distribuční sítě.</p> <p>Navrhovaný stav Stávající přípojka na zst. Věžky bude zrušena. Elektrozařízení na zst. Věžky</p>

	budou nově přímo napojeny kabelovým přívody nn z technologického domku na odbočce Věžky.
SO 28-06-06	Zast. Věžky, osvětlení nástupišť a přístupových cest
	<p>Stávající stav Ve stávajícím stavu má zastávka osvětlení z osvětlovacích stožárů (10ks).</p> <p>Navrhovaný stav Osvětlení bude vybudováno nové pro nástupiště a přístupové cesty. Stávající osvětlení z osvětlovacích stožárů na nástupišti bude zrušeno. Nová svítidla na obou nástupišťích budou na 5,5m sklopných stožárcích s integrovaným sklápěcím zařízením (17ks). Svítidla budou osazeny LED zdroji. Napojení svítidel bude ze zálohovaného rozvaděče R0, který bude umístěn v technologickém domku na odbočce Věžky. Napájení i spínání osvětlení bude samostatné pro každé nástupiště zast. Věžky. V případě prefabrikovaných nástupišť (typ umsteiger - konstrukční systém z prefabrikovaných železobetonových prvků – základy, nosníky a velkoplošné nástupištní panely) budou svítidla ukotvena do nástupištní desky před zábradlí směrem ke koleji. Kabely pod nástupištěm budou vedeny v betonovém korytě, které je součástí konstrukce nástupiště. Kabely budou v betonovém korytě umístěny v plastových chráničkách. Čelní vstupy do kabelového prostoru pod nástupištěm budou chráněny zábranou, která bude součástí konstrukce nástupiště. V konstrukci nástupiště budou přichystány průchody pro vytažení kabelů ke svítidlům a mimo nástupiště. V konstrukci nástupiště budou osazeny odnímatelné kryty pro možnost instalace a opravy kabelové trasy.</p> <p>Osvětlení bude ovládáno místně a dálkově zapojeno do systému DDTS ŽDC. Prostory pro osvětlení ploch SŽDC a ostatních správců osvětlení (obcí apod.) spadající do 5.stavby jsou uvedeny v protokolu dle směrnice E 11 (SŽDC) „prostory pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC“. Situace a protokol dle směrnice E11 je součástí této dokumentace.</p>
SO 28-06-07	Zast. Věžky, rozvody nn
	<p>Stávající stav Ve stávajícím stavu má zastávka rozvody nn k zásuvkovým skříním a k reléovým domkům z kabelové skříně KS1, která je na výpravní budově.</p> <p>Navrhovaný stav Rozvody nn jsou navrženy na základě požadavků na odběry. Stávající zásuvkové skříně budou zrušeny, bude zrušena rovněž stávající skříň KS1 a bude zrušeno také napájení k reléovým domkům. Nově bude na zst. Věžky vybudován zásuvkový stojan u nového přístřešku pro cestující. U druhého přístřešku bude nově vybudována kabelová skříň, která bude mít rezervní vývod pro možnost napojení jízdenkového automatu.</p>
SO 28-06-08	Zast. Věžky, přeložky nn
	Přeložky nn budou vybudovány na základě stavebních postupů, kde bude docházet ke kolizím stavební činnosti se stávajícími sítěmi. V rámci přeložek bude zrušen elektroměrový rozvaděč RE. Nově bude elektroměrový rozvaděč umístěn v technologickém domku na zastávce Věžky.
SO 31-06-02	Žst. Přerov, úprava DOÚO
SO 31-06-03	Žst. Přerov, přeložky nn
SO 31-06-04	Žst. Přerov, přeložky vn

D.E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 25-01-02	Žst. Kojetín, ukolejnění
SO 26-01-02	Kojetín - Chropyně, ukolejnění
SO 27-01-02	Žst. Chropyně, ukolejnění
SO 28-01-05	Chropyně - Přerov, ukolejnění
SO 31-01-02	Žst. Přerov, úprava ukolejnění

D.E.3.8 Vnější uzemnění

SO 25-06-09	<p>Žst. Kojetín, vnější uzemnění</p> <p>Stávající stav Ve stávajícím stavu nemá Žst. Kojetín stávající uzemnění.</p> <p>Navrhovaný stav Kolem technologické budovy bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem technologické budovy budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situaci okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Zemnicí soustava je navržena na hodnotu 2Ω. Zemnicí soustava bude umístěna minimálně 5m od elektrifikované koleje.</p> <p>Vnitřní uzemnění stání trafostanic, kompenzačního zařízení, rozvodny VN, rozvodny NN a ostatních prostor v technologickém objektu je součástí dodávky stavební části technologického objektu.</p> <p>Hromosvod a jímací soustava technologického objektu je součástí dodávky stavební části technologického objektu.</p> <p>Zařízení bude v majetku SŽDC s.r.o.</p>
SO 25-06-10	<p>žst. Kojetín, vnější uzemnění VB</p> <p>Stávající stav Ve stávajícím stavu je kolem výpravní budovy vybudováno stávající uzemnění.</p> <p>Navrhovaný stav Kolem VB bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem VB budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění odpovídá aktuální situaci okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Zemnicí soustava je navržena na hodnotu 5Ω. Zemnicí soustava bude umístěna minimálně 5m od elektrifikované koleje.</p> <p>Zařízení bude v majetku SŽDC s.r.o.</p>

SO 27-06-08	Žst. Chropyně, vnější uzemnění
	<p>Stávající stav Ve stávajícím stavu nemá Žst. Chropyně stávající uzemnění.</p> <p>Navrhovaný stav Kolem technologické budovy bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem technologické budovy budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situaci okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Součástí tohoto SO bude vybudování oddáleného uzemnění přípojky nn ČEZ Distribuce, která bude napojena na oddělovací transformátor. Zemnicí soustava je navržena na hodnotu 2Ω. Zemnicí soustava bude umístěna minimálně 5m od elektrifikované koleje.</p> <p>Vnitřní uzemnění stání trafostanic, kompenzačního zařízení, rozvodny VN, rozvodny NN a ostatních prostor v technologickém objektu je součástí dodávky stavební části technologického objektu.</p> <p>Hromosvod a jímací soustava technologického objektu je součástí dodávky stavební části technologického objektu.</p> <p>Zařízení bude v majetku SŽDC s.r.o.</p>
SO 27-06-09	Žst. Chropyně, vnější uzemnění VB
	<p>Stávající stav Ve stávajícím stavu je kolem výpravní budovy vybudováno stávající uzemnění.</p> <p>Navrhovaný stav Kolem VB bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem VB budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění odpovídá aktuální situaci okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Zemnicí soustava je navržena na hodnotu 5Ω. Zemnicí soustava bude umístěna minimálně 5m od elektrifikované koleje.</p> <p>Zařízení bude v majetku SŽDC s.r.o.</p>
SO 28-06-09	Chropyně - Přerov, SpS(TS) 22kV, vnější uzemnění
	<p>Stávající stav Ve stávajícím stavu nemá trafostanice stávající uzemnění.</p> <p>Navrhovaný stav Kolem trafostanice bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem trafostanice budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění odpovídá aktuální situaci okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Zemnicí soustava je navržena na hodnotu 2Ω. Zemnicí soustava bude umístěna minimálně 5m od elektrifikované koleje.</p>

	Zařízení bude v majetku SŽDC s.r.o.
SO 28-06-10	Odb. Bochoř, vnější uzemnění
	<p>Stávající stav Ve stávajícím stavu nemá Odb. Bochoř stávající uzemnění.</p> <p>Navrhovaný stav Kolem technologické budovy bude vybudováno vnější uzemnění, které bude provedeno zemnicím páskem FeZn v kombinaci se zemnicími tyčemi. Kolem technologické budovy budou provedeny zemnicím páskem FeZn ekvipotencionální prahy. Rozsah a umístění bude odpovídat dle aktuální situaci okolního terénu a dalších místních vlivů. Vnější uzemnění bude vždy vybudováno jedno společné vnější uzemnění budovy a rozvodů VN a NN. Z tohoto uzemnění budou vyvedeny vývody pro možné napojení (hromosvody, rozvaděče, trafostanice VN, NN část, rozvodny, technologie,...). Zemnicí soustava je navržena na hodnotu 2Ω. Zemnicí soustava bude umístěna minimálně 5m od elektrifikované koleje.</p> <p>Vnitřní uzemnění stání trafostanic, kompenzačního zařízení, rozvodny VN, rozvodny NN a ostatních prostor v technologickém objektu je součástí dodávky stavební části technologického objektu.</p> <p>Hromosvod a jímací soustava technologického objektu je součástí dodávky stavební části technologického objektu.</p> <p>Zařízení bude v majetku SŽDC s.r.o.</p>

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

SO 31-06-11	Žst. Přerov, úprava rozvodů nn, podjezd Lověšice
SO 31-06-12	Žst. Přerov, úprava VO, podjezd 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
	<p>V rámci rozsáhlé rekonstrukce silniční sítě v stávajícím km 72,300 – 72,600 dojde ke značnému dotčení stávající nadzemní VN linky č. 295. Nadzemní vedení bude v kolizi s výstavbou trakce a silniční komunikace. V rámci tohoto SO bude nově přeložená linka vedena mimo stavební práce. SO bude zhotoven v předstihu. Nad tratí, ve stávajícím km 72,600, bude nadzemní vedení přizvednuto pomocí vyšších stožárů. Příhradový stožár s odpojovači US PR 5342 22kV a US PR4785 22 kV bude nahrazen novým, který bude umístěn mimo stavební práce na komunikaci. Odbočka vedení AES k trafostanici PR 4785 bude vyměněna. Přeložka nadzemního je navržena tak, aby co možná nejvíce odpovídala stávající trase s ohledem na zachování stejných tahů na stožárech.</p> <p>Nadzemní vedení linka č. 106, která je v kolizi s nově budovaným silničním nadjezdem, dále pak i obchvatem, bude přeložena a nově vedena kabelem. Přeložená linka je uvažována po dohodě s provozovatelem ve většině jako podzemní. Přeložka vedení č. 106 bude ukončena v TS 4808 22kV. TS 4808 bude vyměněna vzhledem ke změně uložení vedení za kabelovou TS 22kV. Vzhledem k značně zvýšené nové komunikaci sil. nadjezdu v km 71,200, která bude vedena přes propoj nadzemních linek vn č 106 a 295, je navržena přeložka v souběhu s komunikací vedoucí pod nadjezdem. Přeložka je vzhledem ke značné výšce nadjezdu uvažována jako kabelové vedení.</p>
SO 25-50-02	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 3,3 komunikace II/367
SO 25-50-03	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,450
SO 25-50-04	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,766
SO 25-50-05	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 0,3 - 1,2 komunikace II/367
SO 25-50-06	Kojetín - Kroměříž, přeložky vvn ČEZ - km 1,433
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 78,700
SO 27-50-03	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 nn E.ON - km 86,840
SO 28-50-07	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 87,100
SO 28-50-08	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 87,256
SO 28-50-09	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 87,472
SO 31-50-01	Žst. Přerov, přeložky vn ČEZ - km 181,300
SO 25-50-01	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 72,500

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
SO 31-10-01	Žst. Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 181,319
	<p>Traťový úsek Kojetín - Přerov křížují 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 16 samostatných stavebních objektů (SO).</p>

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Požárně bezpečnostní řešení posuzuje technické podmínky požární ochrany:

- odstupové vzdálenosti požárně nebezpečný prostor
- řešení evakuace osob
- zdroje požární vody a jiného hasiva
- vybavení stavby vyhrazeným požárně bezpečnostním zařízením
- přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku
- zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany

Požárně bezpečnostní řešení se věnuje požární bezpečnosti především:

- výpravní budovy
- technologické budovy
- zastávkové přístřešky
- protihlukové stěny
- kabelovody

Požárně bezpečnostní řešení je podrobně uvedeno v samostatné části dokumentace B.2.8

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Energetická bilance

Celkový uvažovaný příkon (Pi) mimotrakčních zařízení po realizaci a plnohodnotném zprovoznění předmětné stavby je 1827 kW.

Energetické výpočty

Energetické výpočty spotřeby trakční energie nejsou, na základě rozhodnutí objednatele, součástí dokumentace pro předmětnou stavbu v projektové stupni k územnímu řízení zpracovány. Stavba se stane součástí širšího celku.

Tepelně technické řešení

V případě výstavby nové budovy je stavebník povinen dle energetického zákona plnit požadavky na energetickou náročnost budovy a při podání žádosti o stavební povolení to doložit průkazem energetické náročnosti budovy (PENB), který dokládá splnění ukazatelů energetické náročnosti (EN) budovy. V případě předmětné stavby se tento požadavek týká výpravní budovy v žst. Kojetín SO 25-15-03 Žst. Kojetín, výpravní budova a žst. Chropyně SO 27-15-03 Žst. Chropyně, výpravní budova.

Navržená budova bude také dle energetického zákona splňovat požadavek na budovu s téměř nulovou spotřebou energie, tzn. budovu, jejíž spotřeba energie je ve značném rozsahu pokryta z obnovitelných zdrojů. PENB proto bude obsahovat, mimo hodnocení ukazatelů EN, také posouzení technické, ekonomické a ekologické proveditelnosti alternativních systémů dodávek energie: Koncepční návrh budovy s téměř nulovou spotřebou energie bude řešen metodou integrovaného návrhu, který koordinuje návrh jednotlivých subsystémů a hledá možnosti násobného využití prvků či sestav pro více funkcí.

Budova s téměř nulovou spotřebou energie bude mít kvalitnější obálku budovy oproti dnešní běžné budově, dobře regulované vytápění, větrání a osvětlení a bude zásobována částečně z obnovitelných zdrojů energie.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Při provozu i stavbě budou dodrženy právně závazné hygienické požadavky vyplývající zejm. ze zákonů:

- z. č. 258/2000 Sb., o ochranně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
- N.V. 148/2006 Sb., nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- N.V. č.361/2007 Sb., nařízení vlády, které stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- z. č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Radonové riziko

V rámci stavby jsou navrženy dvě budovy, kde se předpokládá trvalá obsluha. Jedná se o nové výpravní budovy v žst. Kojetín SO 25-15-03 *Žst. Kojetín, výpravní budova* a žst. Chropyně SO 27-15-03 *Žst. Chropyně, výpravní budova*. V projektové stupni pro stavební povolení bude provedeno v těchto případech radonové měření a jeho výsledky zohledněny v projektovém řešení.

Bludné proudy

V rámci průzkumů v dalších projektových stupních bude provedeno měření bludných proudů na úložných zařízeních, s nejvyšším rizikem v případě nepříznivého dopadu – na plynovodních vedeních. Cílem bude komplexní vyhodnocení stávajícího stavu a očekávaného dopadu po elektrizaci trati s návrhem ochranných opatření.

V rámci korozního průzkumu bude dále zjišťována hustota bludných proudů v zemi (před stavbou elektrizace) a dále budou provedena zbývající měření všech úložných (cizích) zařízení v lokalitě: tj. mimo plynovodů také měření na zemnicích sítích a vodovodech.

Vlastní stavební objekty (železobetonové a ocelové konstrukce, mosty) a provozní soubory stavby jsou navrženy tak, aby odolávaly vlivu účinkům bludných proudů v souladu s drážními předpisy.

Seismická a tektonika

Navrhování konstrukcí nevyžaduje žádný zvláštní přístup. V blízkosti projektované stavby nejsou v archivu ČGS-Geofondu evidována žádná poddolovaná území. Dle ČSN EN 1998 – 1, Eurokód 8 Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, část I. Obecná pravidla, seizmická zatížení a pravidla pro pozemní stavby, spadá území mezi Přerovem a Kojetínem do oblasti s malou seismicitou, s referenčním zrychlením základové půdy a gR (v rozmezí 0,03-0,04 g).

Povodňové riziko

Stavba přichází do kontaktu se záplavovým územím Q100. Bližší komentář je uveden v samostatné části dokumentace B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí/A.3 Voda/Hydrologická charakteristika. Hydrogeologické a hydrologické poměry jsou též komentovány v části dokumentace B.10.1 Geotechnický průzkum/A.Průvodní zpráva/3.3.

V lokalitách, kde trasa navrhované dráhy je v kontaktu s rozlivem hladiny Q100, je niveleta nové koleje navržena tak, aby železniční svršek a konstrukce pražcového podloží železničního spodku byl s předepsanou rezervou nad úrovní hladiny Q100. Paty železničního náspu jsou v těchto lokalitách zpevněny zvláštním stavebním opatřením v souladu s předpisem SŽDC S4 a vzorovými listy Ž6 – kamenným pohozem, odlážděním vegetačními dlaždicemi nebo drátokamennými matracemi – podrobněji viz jednotlivé stavební objekty železničního spodku v části dokumentace D.E.1.1

Novostavby mostů a propustků přes vodní toky, zajišťují normový průchod hladiny Q100, resp. kontrolní návrhové hladiny dle ČSN 73 6201. Součástí dokumentace je hydrotechnické posouzení nových otvorů – podrobněji viz jednotlivé stavební objekty v části dokumentace D.E.1.4.

B.3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Řešeno v kapitole B.1.1 této zprávy.

B.4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii

B.4.a Popis dopravního řešení včetně trat'ové a staniční technologie

Provozní a dopravní technologie je řešena v samostatné kapitole B.4.1

B.4.b Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Z hlediska dopravního napojení se oblasti přístupu k **žel. stanici Kojetín** zásadně nemění. Cestující mohou vstoupit na nástupiště přes výpravní budovu nebo přímo do nového železničního podchodu. Nový podchod je řešen jako bezbariérový. Bezbariérovost zajišťují šikmé chodníky. Přístup do podchodu je možný i z opačné strany žel. stanice. Podchod tedy slouží současně i jako bezbariérový průchod pro necestující občany. Poblíž výpravní budovy je navrženo nové parkoviště pro osobní automobily. Obě nakládkové plochy žst. Kojetín jsou obnoveny v dosavadní poloze.

Z hlediska dopravního napojení se oblasti přístupu k **žel. stanici Chropyně** zásadně nemění. Cestující mohou vstoupit na nástupiště přes výpravní budovu nebo přímo do nového železničního podchodu. Nový podchod je řešen jako bezbariérový. Bezbariérovost zajišťují šikmé chodníky. Poblíž výpravní budovy je navrženo nové parkoviště pro osobní automobily. Nakládková plocha je obnovena v dosavadní poloze.

Z hlediska dopravního napojení se přístup k **žel. zastávce Věžky**. Dostupnost jednotlivých nástupišť osobním autem nebo pěšky je zajištěna po obslužných komunikacích napojených na silnici II/436 se souběžným chodníkem.

B.4.c Doprava v klidu

V rámci řešení stavebního objektu v části dokumentace D.E.1.8 *SO 25-18-09 Žst. Kojetín, zpevněné plochy* je navrženo pro cestující nové odstavné parkoviště s 35 stáními.

V rámci řešení stavebního objektu v části dokumentace D.E.1.8 *SO 27-18-05 Žst. Chropyně, zpevněné plochy* je navrženo 13 parkovacích stání pro cestující a odstavná plocha pro zaměstnance dráhy.

V rámci řešení stavebního objektu v části dokumentace D.E.1.8 *SO 28-18-07 Zast. Věžky, zpevněné plochy* je navrženo u každého nástupiště 5, celkem 10 parkovacích míst pro cestující.

B.4.d Pěší cyklistické stezky

Komunikace pro pěší a cyklisty jsou navrženy v rámci části dokumentace D.E.1.8 Pozemní komunikace, konkrétně v následujících objektech:

- SO 25-18-05.2 Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - chodník
- 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 25-18-11.2 Žst. Kojetín - úprava dosavadní II/367 v km 72,553 - MK a chodníky
- SO 27-18-01 Žst. Chropyně, přeložka silnice silnice III/4349 v km 76,823
- SO 27-18-02 Žst. Chropyně, místní komunikace
- SO 27-18-05 Žst. Chropyně, zpevněné plochy
- SO 28-18-07 Zast. Věžky, zpevněné plochy

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 MK v podchodu v km 85,871 (Lověšice)
SO 31-18-14.2	Žst. Přerov, úprava III/0557 (podjezd Lověšice) - MK a chodníky

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy jsou navrženy v rámci jednotlivých stavebních objektů. Jedná se především o nové rozsáhlé plochy náspových svahů v rámci stavebních objektů železničního spodku v části dokumentace D.E.1.1. Svahy budou po realizaci opatřeny vrstvou ornice, opatřené před zahájením stavby při skrývkách a deponované na k tomu určených deponiích, a dále osety travním semenem, popř. doplněny protierozním opatřením. Tyto plochy jsou součástí dráhy a zůstanou v majetku a údržbě stavebníka.

Po realizaci dalších stavebních objektů zasahujících do povrchu zemského (především vyvolaných přeložek inž. sítí a komunikací budou tyto plochy uvedeny do původního stavu a předány vlastníkům.

Rozsah kácení je uveden podrobně v části dokumentace D.E.1.1 *SO 50-00-05 Nezamyslice – Kojetín, kácení zeleně a náhradní výsadba* zpracovaného na základě dendrologického průzkumu uvedeného v části dokumentace B.6.4.

V rámci další projektové přípravy bude jednáno s jednotlivými obcemi ve věci realizace náhradní výsadby.

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

B.6.a Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí / kapitola A.

B.6.b Vliv na přírodu a krajinu

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí / kapitola B.

B.6.c Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí / kapitola C.

B.6.d Způsob zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí / kapitola D.

B.6.e Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Vzhledem k výstavbě nového odsunutého železničního tělesa na vyšší rychlost se v území rozšíří ochranné pásmo dráhy. Stávající ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Nové ochranné pásmo dráhy pro rychlost 200 km/hod (nad 160 km/hod) bude určeno svislou rovinou vedenou 100 m od osy krajní koleje.

Podrobně řešeno v samostatné části dokumentace B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí / kapitola E.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Jedná se o soubor opatření při mimořádných událostech (vojenské i nevojenské krizové situace), zejména varování, vyrozumění, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku.

Mezi krizové situace související s žel. infrastrukturou a jejím provozováním patří především:

- požár
- povodeň
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus a organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury

Problematika mimořádných událostí je legislativně ošetřena obecně platnými předpisy, oborovými normami a vnitřními předpisy vlastníka a provozovatele dráhy.

Projektantem stavby byla navržena a dotčenými orgány státní správy schválena taková řešení, která při dodržení obecně platné legislativy, oborových norem a vnitřních předpisů zhotovitele budou po uvedení stavby do provozu předcházet a vylučovat nebo snižovat a kompenzovat následky mimořádných událostí, především požáru, povodně a závažné havárie. Všeobecně lze konstatovat, že byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zvýšení bezpečnosti odolnosti proti vzniku a následkům mimořádných událostí. Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

B.8. Zásady organizace výstavby

Předmětná stavba bude realizována s předpokladem délky stavby 38 měsíců od srpna 2022 – října 2025.

Doporučuje se, aby předmětná stavba ze strany od Přerova byla realizována jako první nebo souběžně s navazující 4. stavbou. Dokončená stavba napojí modernizovanou trať na uzlovou a řídicí technologii v žst. Přerov, především na Centrální dispečerské pracoviště (CDP) Přerov a na Elektrodispečink (ED) Přerov. Při tomto postupu bude možné zprovoznit předmětnou stavbu v cílových parametrech na rychlost 200 km/hod, jízdu vlaku zabezpečit systémem ETCS a trakci provozovat v systému 25 kV AC. Podmiňující stavbou je stavba rozšíření CDP Přerov.

Stavba se předpokládá realizovat s minimalizací nepřetržitých výluk. Kritická místa stavby však nelze bez několika nepřetržitých výluk realizovat a tyto výluky nebudou přesahovat délku cca 3 měsíců. Po stejnou dobu bude taktéž odpojeno zaústění trati od Kroměříže do žst. Kojetín. V době nepřetržitých výluk bude nákladní doprava zastavena, respektive vedena odklonem, osobní doprava bude v nezbytné míře zajištěna náhradní autobusovou dopravou (NAD). Dále bude zohledněna obsluha vleček a dle možností stavby minimalizováno jejich odpojení.

Železniční stanice budou realizovány a uváděny do provozu po částech. V traťových úsecích bude v zásadě uplatněn následující princip rozšíření tělesa a zvdoukolejnění: Jako první bude realizována traťová kolej č.2 (ve směru Přerov vlevo), v nové poloze na rozšířeném náspu, od dosavadní koleje v dostatečné vzdálenosti, aby na ní mohl být zachován provoz omezenou rychlostí. Po dokončení nové koleje č.2 bude na ní provoz převeden a provedena kolej č.1 přibližně v trase dosavadní koleje. V návaznosti na toto schéma budou po částech a po jednotlivých kolejových skupinách realizovány žel. stanice. V kritických místech traťových úseků, v oblasti přeložek nebo velkých zdvihů koleje budou obě traťové koleje realizovány současně za nepřetržité výluky.

Součástí stavby je i vyvolaná realizace silničních nadjezdů v trase zrušených úrovnových křížení – železničních přejezdů. Pro zajištění zachování provozu na těchto komunikacích jsou uvažovány krátké dočasné přeložky komunikací včetně železničních přejezdů. Vyvolaná přeložka komunikace II/367 v trase

budoucího obchvatu města Kojetína, vč. všech napojení bude zprovozněna před přerušením provozu na železničním přejezdu ev. km 73,747 na dosavadní komunikaci II/367 v ul. Kroměřížská/Padlých hrdinů.

Podrobně jsou zásady organizace výstavby řešeny, popsány a graficky zobrazeny včetně návrhu přístupových cest, zařízení staveniště a ploch deponií v samostatné části dokumentace B.8.1 Zásady organizace výstavby.

V Olomouci, prosinec 2021

Vypracoval:

Ing. Jiří Parma
Ing. Petr Jemelka



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

Seznam příloh:

- Příloha č.1 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kojetín, k.ú. Kojetín
- Příloha č.2 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kojetín, k.ú. Popůvky u Kojetína
- Příloha č.3 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Vlkoš, k.ú. Vlkoš u Přerova
- Příloha č.4 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Vlkoš, k.ú. Kanovsko
- Příloha č.5 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Věžky, k.ú. Věžky u Přerova
- Příloha č.6 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Bochoř, k.ú. Bochoř
- Příloha č.7 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Horní Moštěnice,
k.ú. Horní Moštěnice
- Příloha č.8 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Přerov, k.ú. Lověšice u Přerova
- Příloha č.9 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Přerov, k.ú. Přerov
- Příloha č.10 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Bezměrov, k.ú. Bezměrov
- Příloha č.11 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kroměříž, k.ú. Hradisko
- Příloha č.12 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kroměříž, k.ú. Postoupky
- Příloha č.13 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Chropyně, k.ú. Chropyně
- Příloha č.14 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Žalkovice, k.ú. Žalkovice
- Příloha č.15 - Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje, v obci Kyselovice, k.ú. Kyselovice