

B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....	4
A.	Charakteristika ÚZEMÍ A stavebního pozemku .....	4
B.	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ.....	4
C.	INFORMACE O VYDANÝCH ROZHODNUTÍCH O POVOLENÍ VÝJIMKY Z OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ.....	5
D.	INFORMACE O ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÝCH STANOVISEK.....	5
E.	GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA .....	5
	<i>Geomorfologické poměry.....</i>	5
	<i>Geologická stavba, tektonika a seismická aktivita.....</i>	6
	<i>Klimatické poměry .....</i>	7
	<i>Hydrogeologické poměry .....</i>	7
F.	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření .....	7
	<i>Rozsah a metodika průzkumných prací.....</i>	8
	<i>Geotechnický průzkum pražcového podloží a zdvojkolejnění.....</i>	8
	<i>Geotechnický, stavebně technický a radonový průzkumu pro inženýrské objekty.....</i>	9
	<i>Chemické analýzy znečištění zemín pražcového podloží .....</i>	11
G.	OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....	11
H.	Poloha vzhledem k záplavovému území A poddolovanému území.....	14
I.	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území.....	15
J.	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin .....	16
K.	Požadavky na zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.....	18

L.	Územně technické podmínky .....	20
M.	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.....	20
N.	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ.....	20
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY .....	21
B.2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ.....	21
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	36
B.2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	36
	<i>a) popis celkové koncepce technického řešení .....</i>	<i>36</i>
	<i>b) celková bilance nároků energií a tepla.....</i>	<i>37</i>
	<i>c) celková spotřeba vody.....</i>	<i>38</i>
	<i>d) celkové produkované množství a druhy odpadů .....</i>	<i>38</i>
	<i>e) požadavky na kapacity veřejných komunikačních sítí.....</i>	<i>39</i>
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	39
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	39
B.2.6	Základní popis TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ....	40
D.1	TECHNOLOGICKÁ ČÁST.....	40
D.2	STAVEBNÍ ČÁST.....	102
B.2.8	ZÁSADY Požárně bezpečnostního řešení STAVBY .....	337
B.2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA.....	337
B.2.10	Hygienické ŘEŠENÍ stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	339
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	339
B.3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	339
B.4	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE....	339
B.5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....	339
B.6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....	340

B.6.1	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	340
B.6.2	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ.....	342
B.6.3	HLUKOVÁ STUDIE .....	342
B.6.4	VIBRACE .....	343
B.6.5	ZEMĚDĚLSKÁ PŘÍLOHA .....	343
B.6.6	LESNÍ PŘÍLOHA .....	343
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA .....	344
B.8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	344
B.8.1	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	344
B.8.2	NÁVRH POVODŇOVÉHO PLÁNU .....	344
B.8.3	Návrh HAVARIJNÍHO PLÁNU.....	344
B.8.4	PLÁN BOZP .....	344
B.9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ .....	344

## B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

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

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

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

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

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

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

## A. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

Pozemky určené pro stavbu mají charakter provozované dráhy v zastavěném i nezastavěném území. Velká většina pozemků je dle katastru nemovitostí vedená způsobem využití jako „dráha“.

## B. ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

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

Stavba, tak jak je definována v dokumentu „Zásady územního rozvoje Zlínského kraje“, který nabyl účinnosti dne 23.10.2008, má veřejnou prospěšnost.

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

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

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

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

**V rámci je možné stavbou dotčené pozemky vyvlastnit.**

## **C. INFORMACE O VYDANÝCH ROZHODNUTÍCH O POVOLENÍ VÝJIMKY Z OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ**

Stavba nijak nemění stávající využití území, výjimky nebyly stanoveny.

## **D. INFORMACE O ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÝCH STANOVISEK**

## **E. GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA**

### **Geomorfologické poměry**

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

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

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

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

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

## **Geologická stavba, tektonika a seismická aktivita**

### **Předkvartérní podklad**

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

Průzkumnými pracemi byly tyto sedimentární hornin zastíženy.

### **Kvartérní pokryv**

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

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

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

### **Tektonika a seismická aktivita**

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

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

### **Geodynamické jevy**

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

sesuvy aktivní: 2593 (km 6,300)

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

### **Poddolovaná území**

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

### **Ložisková území**

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

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

### Klimatické poměry

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

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

### Hydrogeologické poměry

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

Kvartérní fluvialní uloženiny údolní nivy Dřevnice a Lutoninky představují zvodnělé písčité štěrky a písky, které jsou překryty povodňovými hlínami a jíly o mocnostech minimálně 1 m a více, které působí jako stropní izolátor. Pod kvartérními sedimenty se vyskytují neogenní fluvialní písčité štěrky a písky, místy s polohami jílu a hlín, a spolu s kvartérními písky a štěrky tvoří jednotný průlinově propustný hydrogeologický kolektor vyplňující údolí vyhloubené v paleogenních pískovcích a jílovcích. Hladina podzemní vody je mírně napjatá, dotována infiltrací z okolních svahů, srážek a částečně i břehovou infiltrací.

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

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

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

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

## F. VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

*V rámci přípravy stavby byly provedeny průzkumy:*

- Geotechnický průzkum pražcového podloží (GeoTec - GS, a.s., 2016)

- Geotechnický a stavebně technický průzkum mostních objektů (GeoTec - GS, a.s., 2016)
- Geotechnický, stavebně technický průzkum a radonový průzkum pozemních objektů (GeoTec - GS, a.s., 2016 a 2019)
- Biologický průzkum
- Kontaminace zeminy (GeoTec - GS, a.s., 2016 a 2019)
- Korozní průzkum (První korozní spol. s r.o., 2016)
- Dendrologický průzkum zpracovaný v rámci přípravné dokumentace společností SUDOP Brno, spol s r.o., v 2016 a 2019

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

## Rozsah a metodika průzkumných prací

### Geotechnický průzkum pražcového podloží a zdvojkolejnění

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

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

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

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

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



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

Kopané sondy pro průzkum pražcového podloží byly zaměřeny polohově ve vztahu ke konstrukci stávajících kolejí a dále jsou pozičně definovány staničením do místa, kde byly provedeny. Ostatní průzkumné sondy byly polohově a výškově zaměřeny v JTSK a BpV. Zaměření bylo provedeno metodou GPS. Souřadnice jsou uvedeny v dokumentaci jednotlivých sond.

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

### **Geotechnický, stavebně technický a radonový průzkumu pro inženýrské objekty**

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

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

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

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

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

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

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

**Stavebnětechnický průzkum** byl zaměřen na:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Chemické analýzy znečištění zemin pražcového podloží**

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

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

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

Vzorky byly podrobeny analýzám v rozsahu ukazatelů dle přílohy č. 2 a tab. č. 2.1 a popřípadě přílohy č.4, tab. č.4.1. Dále pak byly provedeny rozborů dle přílohy č. 10, tabulky č. 10.1 vyhlášky č. 294/2005 Sb. a dále s ohledem na tyto výsledky u vybraných vzorků rozborů dle přílohy č. 10, tabulky č. 10.2 vyhl. 294/2005 Sb.

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

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

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

Výsledky průzkumů jsou promítnuty do technického řešení stavby.

## **G. OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

Podle Biogeografického členění ČR (Culek, 1996) leží trať z převážné části ve Zlínském bioregionu. V okolí města Otrokovice záměr zasahuje i do Hranického bioregionu.

Lokality soustavy NATURA 2000 (EVL nebo PO) se přímo v zájmovém území ani v blízkosti stavby nenacházejí.

Regionální trať vede v úseku žst. Želechovice – žst. Vizovice podél hranice Přírodního parku Vizovické vrchy.

Na území stavby ani v její blízkosti se nevyskytuje žádné zvláště chráněné území (ZCHÚ) dle § 14 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Nejbližšími MZCHÚ jsou PP Pod lázněmi a PP Sirnaté lázně, které se nacházejí cca 0,7 km J od stavby.

Registrované významné krajinné prvky (VKP) dle § 6 zák. se na území stavby nevyskytují.

Na území stavby budou dotčenými VKP ze zákona vodní toky křížící trať.

Posuzovaný záměr ve dvou úsecích prochází v ochranném pásmu lesa.

Památné stromy nebo aleje se na území stavby ani v její blízkosti nenacházejí.

Soustava územního systému ekologické stability (ÚSES) je v zájmovém území tvořena nadregionální, regionální i místní (lokální) sítí biokoridorů (BK) a biocenter (BC).

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ) se záměr stavby nedotýká.

Posuzovaný úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q100 vodních toků Dřevnice a Lutoninky.

Realizace stavby si vyžádá trvalý i dočasný zábor zemědělské půdy (dále ZPF).

Ve vymezených územích zasahuje řešená stavba do ochranného pásma lesa (OP), tj. do vzdálenosti 50 m od hranice lesního pozemku.

Na celou zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

Stavba prochází v km 8,6 – 12,7 územím MPZ Zlín, číslo ÚSKP: 2085, oficiálně schválené dne 20.11.1990 vyhláškou Jihomoravského KNV o prohlášení území historických jader měst za památkové zóny. Území je ojedinělé jak svým rozsahem (cca 400 ha, 3197 objektů), tak předmětem památkové ochrany.

Hlavním důvodem pro vyhlášení je unikátní soubor obytných, správních i výrobních budov postavených ve funkcionalistickém stylu v období 20. – 50. let 20. století, souvisejícího s překotným rozmachem Baťova obuvnického koncernu. Charakteristická pro unikátní zlínský urbanismus je plánovitá urbanizace: funkční zónování s výrobou s továrními objekty, komunikacemi a železnicí, veřejnými stavbami, bydlením, zelení, podmíněné i geograficky a spojené s principem prolínání přírodního a civilizačního prostředí, tedy principem zahradního města. Pro architekturu je typické opakování standardizovaných stavebních konstrukcí, modifikovaných do funkčně různorodých objektů, jednoduché kubické formy, materiálová a barevná jednota (železobeton, režné zdivo, typizovaná okna jak pro tovární objekty, tak pro objekty občanské vybavenosti a bydlení).

Stavba sousedí v km 24,5 – konec stavby s územím MPZ Vizovice, číslo ÚSKP: 2370, oficiálně schválené vyhláškou Ministerstva kultury ČR č. 250/1995 Sb., o prohlášení území historických jader vybraných měst a jejich částí za památkové zóny. Jejím vyhlášením vznikla některá stavební omezení pro všechny objekty uvnitř MPZ. Zámek Vizovice je rovněž národní kulturní památkou.

## Ochranné pásmo dráhy

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

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

- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

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

#### **Ochranné pásmo elektrického vedení**

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

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

#### **Ochranné pásmo telekomunikací**

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

#### **Ochranné pásmo plynovodů**

Ze zákona č. 458/2000 Sb. §68 je ochranným pásmem plynárenského zařízení souvislý prostor v bezprostřední blízkosti PZ vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení měreno kolmo na jeho obrys, který činí:

- u plynovodů a plynovodních přípojek do 4bar včetně (NTL, STL) umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany
- u plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar (VTL) včetně 2m na obě strany
- u plynovodů nad 40 bar (VVTL) a u technologických objektů 4 m na obě strany, resp. na každou stranu objektu

V ochranném pásmu i mimo ně je každý povinen zdržet se jednání, kterým by mohl poškodit plynárenskou soustavu nebo omezit nebo ohrozit její bezpečný a spolehlivý provoz a veškeré činnosti musí být prováděny tak, aby nedošlo k poškození energetických zařízení

#### **Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací**

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

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

#### **Ochranné pásmo teplovodů**

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

## H. POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ A PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ

### Záplavová území

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

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

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

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

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

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

**Tabulka: Záplavové území**

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

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

## Vlivy na nerostné zdroje

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

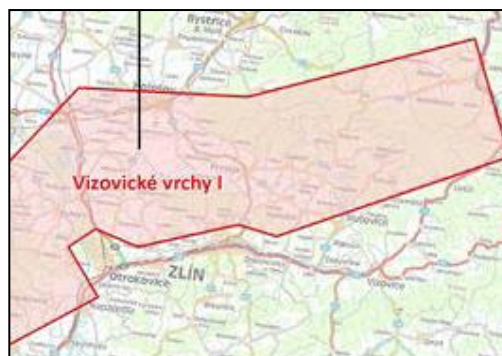
V místní části Malenovice se poblíž předmětné železniční trati nachází těžený dobývací prostor cihlářské suroviny (ID 70965), ve kterém se nachází výhradní plocha povrchově těženého ložiska cihlářských surovin Malenovice ID 3050800 (Zlínské cihelny s.r.o.). Nerosty zde těžené jsou: hlína, jíl, jílovec,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

### Tabulka: Nerostné suroviny a přírodní zdroje

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

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

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



## I. VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

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

**Hydrogeologické posouzení vlivu stavby (tunel s navazujícími zdmi - zářezy)** na režim podzemních vod bylo provedeno na základě matematických modelů, které zohledňovaly jednak geometrii železobetonových konstrukcí a zároveň taky zohledňovaly geologický průzkum. S ohledem na složitost problematiky byl použit zjednodušený generalizovaný model proudění podzemních vod. Z modelových výpočtů vyplývá zanedbatelné vzduť/pokles hladiny podzemní vody na vtokových/výtokových stranách v řádu jednotek milimetrů (+/-4 mm) a dosah ovlivnění je zhruba 15 cm od pláště stavebního objektu. Uvedené zanedbatelné rozsahy ovlivnění jsou způsobeny poměrně nízkými neovlivněnými rychlostmi proudění podzemní vody v horizontálním směru, které jsou dány nízkým spádovým gradientem a filtračním odporem zvodnělých zemín (dosti silně propustné prostředí). Podle uvedených modelových výpočtů tedy nedojde k zásadním změnám úrovně HPV v oblasti kolem projektovaného železničního zářezu/tunelu, ale bude změněn směr proudění. V oblasti jižně od železničního zářezu/tunelu bude trajektorie proudnic stáčená k západu, kde bude podzemní stavební objekt podtékán. Změna směru proudění a kontakt proudící vody s

plášťem stavebního objektu může způsobit změnu chemismu podzemní vody. Použité modelové řešení má orientační charakter. Z důvodu mnoha nejistot, kterými je zatíženo použité modelové řešení, stanovujeme zónu potenciálního ohrožení vzdutím/poklesem HPV o +/- 0,5 m a změnou chemismu podzemních vod do vzdálenosti minimálně 50 m od pláště stavebního objektu, resp. 60 m od podélné osy na obě strany.

## J. POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

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

### Demolice v rámci stavby:

SO 90-00-02.A	Demolice výpravní budovy v km 154,938
SO 90-00-02.B	Demolice bufetu v km 154,966
SO 90-00-02.C	Demolice WC v km 154,994
SO 90-00-02.D	Demolice sociálního zařízení v km 155,022
SO 90-00-02.E	Demolice skladů a soc.zařízení v km 155,134
SO 90-00-02.F	Demolice garáže v km 155,718
SO 90-00-02.G	Demolice garáže v km 155,720
SO 90-00-02.H	Demolice rodinného domu v km 5,1
SO 90-00-02.I	Demolice budovy v km 8,800, vpravo
SO 90-00-02.J	Demolice průmyslového objektu v km 9,660
SO 90-00-02.K	Demolice budovy skladu v km 10,050
SO 90-00-02.L	Demolice výpravní budovy a zastřešení v km 10,100
SO 90-00-02.M	Demolice administrativní budovy v km 10,200
SO 90-00-02.N	Demolice budovy prodejny v km 10,350
SO 90-00-02.O	Demolice zastávkového přístřešku v km 16,655
SO 90-00-02.P	Demolice skladiště a rampy v km 18,700
SO 90-00-02.Q	Demolice výpravní budovy v km 24,537

ŽST Otrokovice, železniční propustek v km 1,166

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, domolice objektů pod mostem v km 11,160 (SO 06-19-01)

### Kácení dřevin

Důvody pro předpokládané kácení lesní a mimolesní zeleně v rámci stavby:

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

### Mimolesní zeleň

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

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

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

Kácení je vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení musí obsahovat údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

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

odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

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

#### **Náhradní výsadby**

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

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

#### **Lesní zeleň**

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

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

## **K. POŽADAVKY NA ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA**

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

#### **Zábory zemědělského půdního fondu (ZPF)**

Pedologické poměry v okolí záměru jsou vázány na poměrně jednotvárnou geologickou a geomorfologickou stavbu území. Z hlediska *pedologického* je velká část území v nivě řeky Dřevnice, kde převažují zde fluvizemě glejové (FLg) a modální (FLm). Další výrazněji zastoupený typ je

luzem v subtypech modální (LUM) a oglejená (LUG). Pedologickou skladbu doplňují hnědozem luvická (HNI) a hnědozem oglejená (HNG). Z dalších půdních typů se zde jen okrajově vyskytují antropozemě, kambizemě a gleje.

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

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

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

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

Hodnocení záborů zemědělského půdního fondu je zpracováno podle zák. č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu dle znění pozdějších předpisů, a dle vyhl. MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. Specifikace trvalých a dočasných záborů pozemků je podrobně řešena v části projektu B.6.5 Zemědělská příloha.

### **Zábory pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL)**

Specifikace záborů PUPFL a kácení lesní zeleně je podrobně řešena v samostatné části projektu B.6.6 Lesní příloha.

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

K jejich dotčení může dojít v souvislosti s výkopy při umístování hlavní kabelové trasy v úsecích, kde nebude jiná varianta jejího vedení (+ nutnost zřízení věcného břemene, tj. omezení ve využívání PUPFL). Trvalý zábor PUPFL, dočasný zábor PUPFL po dobu stavby a trvalé omezení hospodaření na pozemcích z důvodu zřízení věcného břemene bude projednáno dle zák. č.289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

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

## **L. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

Jelikož se jedná o stavbu dráhy, je stavba sama o sobě dopravní infrastrukturou. Stavba nijak nemění stávající využití území.

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

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

## **M. VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE.**

### **Termíny zahájení a ukončení stavby:**

Zahájení stavby:	1. 1. 2021
Ukončení stavby:	31. 12. 2025
Doba výstavby:	5 let

### **Související a podmiňující investicí jsou:**

Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice - Říkovice.  
ŽST Zlín střed, výpravní budova

## **N. SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ**

Viz samostatná příloha B.1.n Seznam pozemků této zprávy.

## B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

### B.2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

#### a) jde o změnu dokončené stavby

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

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

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

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

Vlastníkem výše uvedené dráhy Vizovice – Otrokovice je Česká republika, kterou zastupuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC). Provozuschopnost zajišťuje SŽDC, Oblastní ředitelství Olomouc.

Provozovatelem dráhy je SŽDC. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Olomouc. Organizačně jsou železniční stanice na řešených úsecích začleněny do Provozního obvodu (dále jen PO) Valašské Meziříčí.

České dráhy, a. s., jsou na této trati jediným dopravcem vlaků osobní dopravy. Organizační složkou zajišťující osobní drážní dopravu je Generální ředitelství, Odbor provozu osobní dopravy (O11). Regionální osobní drážní dopravu ve Zlínském kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Zlín.

Nejvýznamnějším nákladním dopravcem na trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní dopravu je rovněž ČD Cargo, Provozní jednotka Brno, Provozní pracoviště Otrokovice. V nákladní dopravě na řešené trati operují podle potřeby další licencovaní dopravci.

## Charakteristika traťových úseků

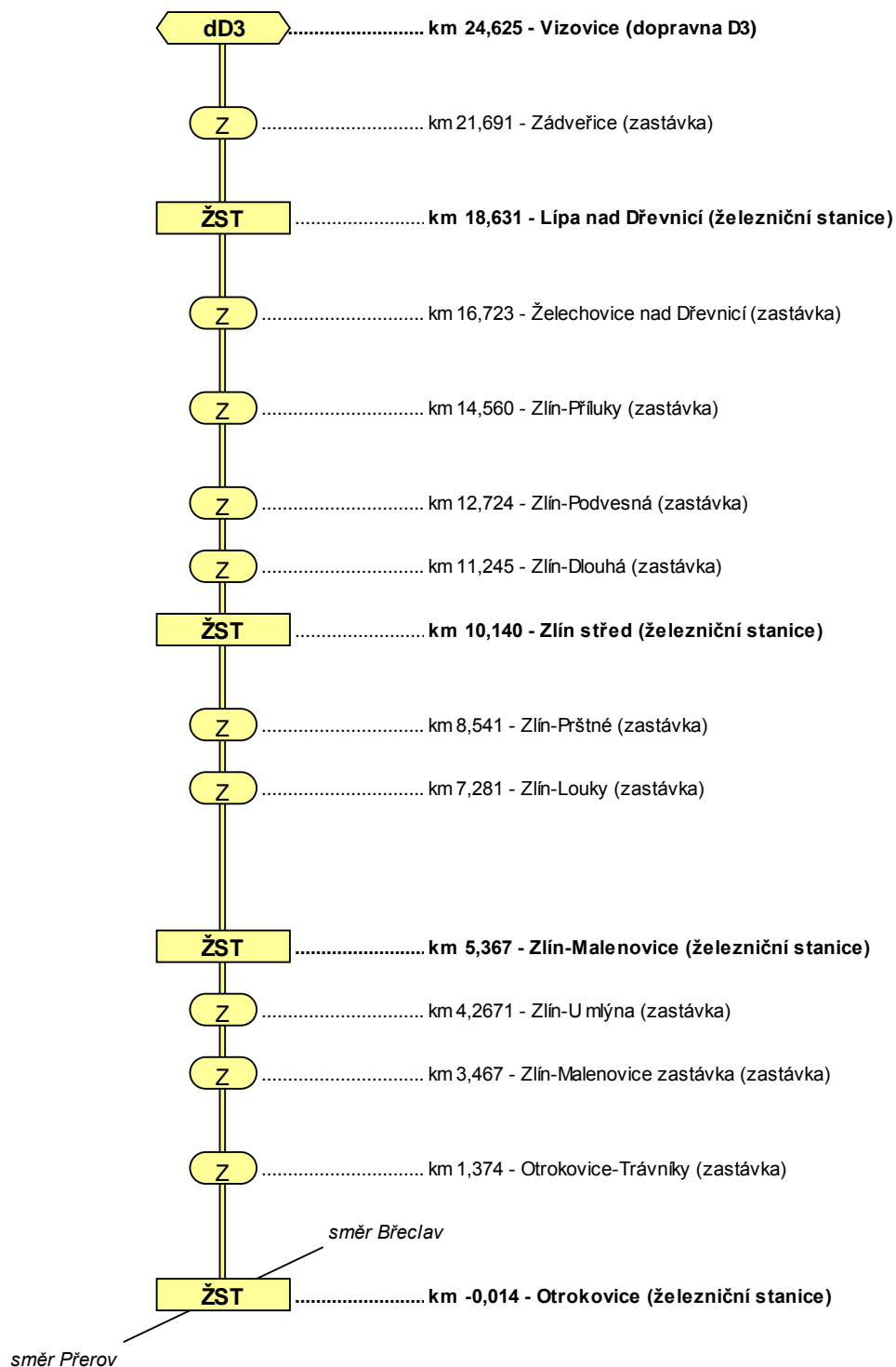
### Trat' 316B Vizovice – Otrokovice

<b>Začátek trati:</b>	<b>Vizovice (km 24,861)</b>
<b>Konec trati:</b>	<b>Otrokovice (km 154,942)</b>
<b>Kategorie dráhy:</b>	<b>Vizovice - Zlín střed - regionální Zlín střed - Otrokovice - celostátní</b>
<b>Zábrzdňá vzdálenost:</b>	400 m
<b>Největší délka vlaku osobní dopravy (dálkové):</b>	90 m
<b>Největší délka vlaku osobní dopravy (zastávkové):</b>	85 m
<b>Největší délka vlaku nákladní dopravy:</b>	183 m
<b>Rozchod kolejí:</b>	1 435 mm
<b>Trakční soustava:</b>	nezávislá
<b>Organizování a provozování drážní dopravy podle:</b>	SŽDC D3 Vizovice - Lípa nad Dřevnicí SŽDC D1 Lípa nad Dřevnicí - Otrokovice
<b>Traťový rádiový systém:</b>	TRS
<b>Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:</b>	
Vizovice - Otrokovice	60 km/h
<b>Traťová třída na jednotlivých úsecích:</b>	
Vizovice - Otrokovice	C4

### Trat' 305F Přerov – Nedakonice

<b>Začátek trati:</b>	<b>Přerov (km 183,483)</b>
<b>Konec trati:</b>	<b>Nedakonice (km 132,005)</b>
<b>Kategorie dráhy:</b>	<b>celostátní, součást sítě TEN-T</b>
<b>Zábrzdňá vzdálenost:</b>	1 000 m
<b>Největší délka vlaku osobní dopravy:</b>	350 m
<b>Největší délka vlaku nákladní dopravy:</b>	653 m
<b>Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:</b>	
Od začátku ke konci trati: 10 ‰	Od konce k začátku trati: 10 ‰
<b>Rozchod kolejí:</b>	1 435 mm
<b>Trakční soustava:</b>	3 kV ss
<b>Organizování a provozování drážní dopravy podle:</b>	SŽDC D1
<b>Traťový rádiový systém:</b>	SRD
<b>Největší traťová rychlost na úseku:</b>	160 km/h Přerov - Otrokovice 150 km/h Otrokovice - Napajedla 160 km/h Napajedla - Nedakonice
<b>Traťová třída na jednotlivých úsecích:</b>	
Přerov - Nedakonice	D4

### Blokové schéma současného stavu



## **b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě**

### **Dálková osobní doprava**

Dálková osobní doprava je v úseku Zlín střed – Otrokovice zastoupena denně jediným párem vlaků kategorie InterCity, které jsou vedeny v relaci Zlín střed – Praha hl. n. a zpět. Tyto vlaky na řešeném úseku zastavují pro výstup a nástup v ŽST Zlín střed a Otrokovice.

Soupravy jsou tvořeny lokomotivami řady 750.7 v úseku Zlín střed – Otrokovice a v úseku Otrokovice – Praha hl. n. lokomotivami řady 380. V úseku Zlín střed – Otrokovice je vlak tvořen 5 vozy. V Otrokovicích se k soupravě, která pokračuje dále do stanice Praha hl. n., přivěšuje dalších 4 až 6 vozů a dochází rovněž k přepřahu na vozidlo závislé trakce.

Dopravcem vlaků InterCity jsou České dráhy, a. s.

### **Regionální osobní doprava**

Páteřními spoji na řešené trati jsou osobní vlaky. Základní relací je spojení Vizovice – Zlín střed – Otrokovice. Vybrané spoje jedou vedeny až do Kojetína, resp. Uherského Brodu. V opačném směru jsou vybrané spoje vedeny již z Bojkovic, Kroměříže nebo Kojetína. Jedná se však pouze o jednotlivé spoje v rámci dne.

V řešeném úseku je dopravní nabídka tvořena periodickou dopravou ve formě celodenního 60minutového intervalu, který je v období dopravních špiček pracovních dnů rozšířen proložením dalších spojů na 30minutový interval. Vlaky jsou zde provozovány zhruba mezi 3:30 a 23:00 večer.

Soupravy jsou vedeny motorovými vozy řady 844 „Regioshark“, případně motorovými jednotkami řady 814/914 Regionova. V období dopravních špiček jsou obvykle řazeny ve složení 1x 844, 2x 814/914, 814/914 apod. Nejdelší soupravy jsou vedeny v pracovních dnech v ranní a odpolední špičce na osobních vlacích, nejdelší soupravy jsou ve složení 814/914 + 814/914.

Dopravcem všech vlaků jsou České dráhy, a. s.

### **Integrovaný dopravní systém**

Trat' Vizovice – Zlín střed – Otrokovice je součástí integrovaného dopravního systému. Zlínská integrovaná doprava (ZID) je zastoupena dvěma dopravními společnostmi: Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o., která provozuje linky městské autobusové a trolejbusové dopravy a České dráhy, a. s. Jízdní doklady jsou vydávány až pro čtyři zóny A, B, C, D, přičemž v zóně D (Zlín-Přiluky – Vizovice) provozují dopravu pouze České dráhy, a. s.

### **Nákladní doprava**

Dálková nákladní doprava je zastoupena jedním párem nákladních expresů zajišťujících přepravu kontejnerů v relaci Česká Třebová – Lída nad Dřevnicí. Vlaky jsou na řešeném úseku trati vedeny lokomotivami nezávislé trakce řady 742, ve směru do Lípy se zavěšeným postrkem.

Kontejnerové přepravy slouží i jeden pár vlaků kategorie Pn, které jsou vedeny v relaci Otrokovice – Lída nad Dřevnicí a Lída nad Dřevnicí – Olomouc hl. n. Vlaky jezdí denně, s omezeními jízdy vybraných spojů na pracovní dny a soboty.

Přepravu uhlí pro potřeby teplárny ve Zlíně zajišťuje spojení párem Pn vlaku v relaci Bílina – Zlín střed, v opačném směru je vlak veden do ŽST Třebušice. Ložený vlak vede příprěž lokomotiv řady 742, průběžný nákladní vlak vede lokomotiva řady 742 sólo. Vlaky jezdí převážně v topné sezóně a to denně (mimo neděli).



Místní obsluhu zajišťují dva manipulační nákladní vlaky Otrokovice – Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí. V opačném směru jede pouze jediný manipulační nákladní vlak. V zátěži manipulačních nákladních vlaků má významný podíl přeprava zásilek kombinované přepravy (kontejnerů) z a do terminálu v Lípě nad Dřevnicí. Vlaky jsou vedeny denně, s omezeními jízdy vybraných spojů na pracovní dny a soboty.

Na mezistaničním úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí jsou vedeny manipulační nákladní vlaky pouze podle potřeby v rozsahu dvou párů vlaků.

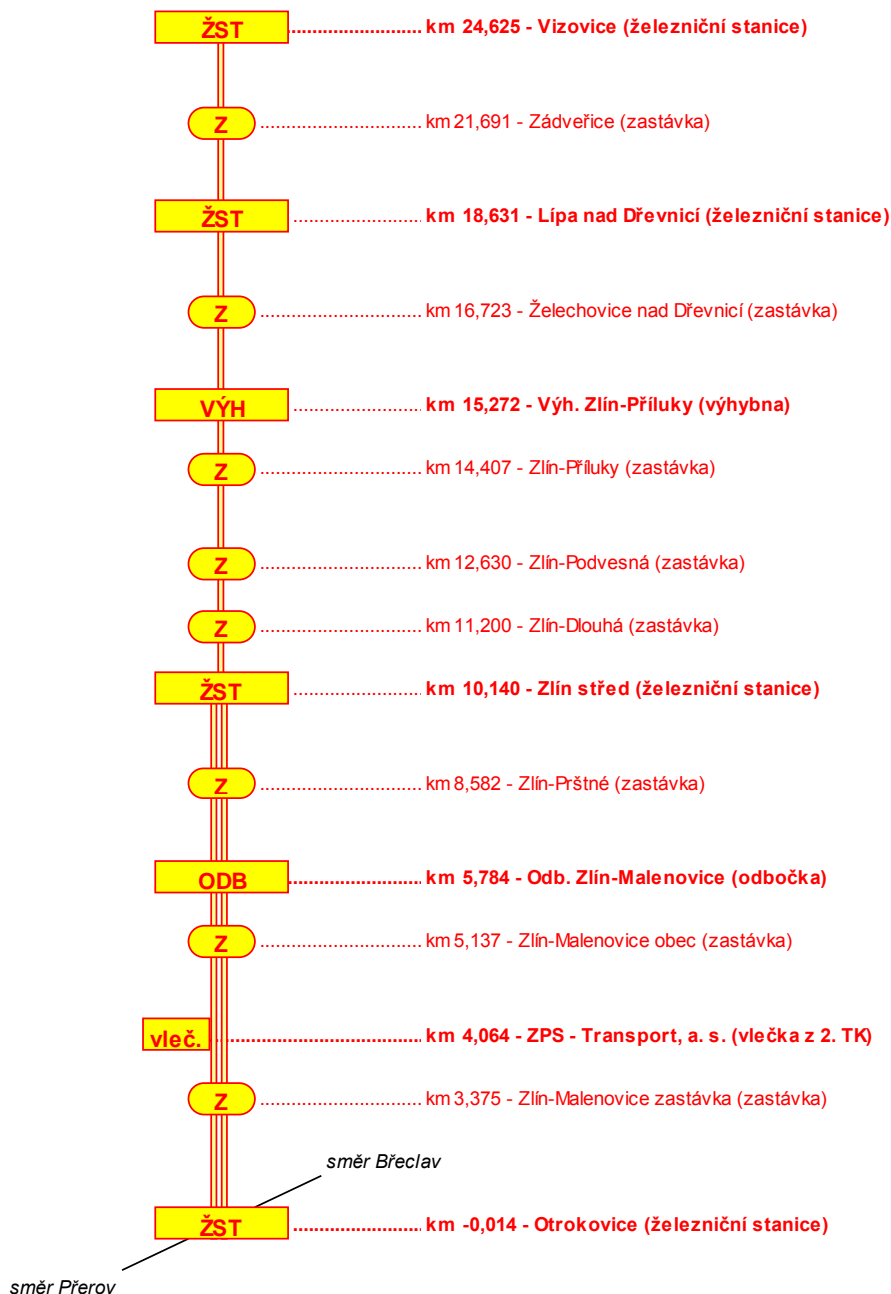
Obsluhu vlečky „ZPS Transport, a. s.“ v km 4,053 zajišťují vlečkové vlaky vedené z Otrokovic. V listu grafikonu nejsou uvedeny.

Všechny vlaky pravidelné nákladní dopravy zajišťují náležitosti dopravce ČD Cargo, a. s. Další vlaky nákladní dopravy mohou být zavedeny podle potřeby pro potřeby ČD Cargo, a. s., případně jiných licencovaných dopravců.

**c) Stavba se z hlediska stavebního zákona umísťuje jako stavba trvalá.**

#### d) celkový popis koncepce řešení stavby

##### Blokové schéma tratí po realizaci stavby



## Navrhované kapacity stavby

### Zabezpečovací zařízení

Dopravný s novým SZZ 3.kategorie elektronického typu s kolejovými obvody i počítači náprav a integrovaným vnitřním traťovým zabezpečovacím zařízením a s DO z CDP Přerov 1 ks  
- z toho počet výhybkových jednotek 57 ks

Dopravný s novým SZZ 3.kategorie elektronického typu s počítači náprav a integrovaným vnitřním traťovým zabezpečovacím zařízením a s DO z CDP Přerov 5 ks  
- z toho počet výhybkových jednotek 71,3 ks

Nové TZZ 3.kategorie jednokolejné trati bez oddílových návěstidel na trati 9,9 km  
Nové TZZ 3.kategorie dvoukolejné trati bez oddílových návěstidel na trati 7,1 km  
Nové PZS 3ZBI se závorami bez hlásky pro nevidomé na jednokolejné trati 8 ks  
Nové PZS 3ZBI se závorami s hláskou pro nevidomé na jednokolejné trati 13 ks  
Nové PZS 3ZBI se závorami a hláskou pro nevidomé na dvoukolejné trati 12 ks  
Délka kolejí v dopravných vybavené balízami ETCS 293,0 km  
Délka kolejí na trati vybavené balízami ETCS 30,3 km  
Pracoviště DOZ pro úsek Otrokovice (mimo) – Vizovice na CDP Přerov 1 ks  
Pracoviště PPV pro úsek Otrokovice (mimo) – Vizovice v ŽST Vizovice 1 ks  
Úprava stávající RBC na CDP Přerov pro úsek Přerov – Hrušky (mimo) 1 ks  
Výstavba nové RBC na CDP Přerov pro úsek Otrokovice (mimo) – Vizovice 1 ks

### Sdělovací zařízení

Traťový kabel	14 Km
Nová HDPE na trati	80 Km
DOK 72vl.	27 Km
Místní kabelizace	6 lokalit
Přenosové zařízení	15 lokalit nový
	1 lokalita doplněný
Sdělovací zařízení	6 lokalit
Tel. zapojovač	6 lokalit
PTZS	18 nový
ASHS	6 nový
Inform. sys.	4 žst.
	8 zast.
Rozhlas	4 žst.
	8 zast.
Kamery	4 žst.
	8 zast.
	1 tunel
	21 přejezd

GSMR	7 lokalit
Záznamové zařízení	1 nový
Vybavení pracoviště DOZ	1 doplnění
Přeložky drážní	4x stanice, odbočka, výhybna, 5x mezistaniční úsek
Přeložky cizí operátor	4x stanice, 5x mezistaniční úsek

### Silnoprůdová zařízení

Nové trafostanice 22/0,4kV	13 ks
Rekonstruované trafostanice 22/0,4kV	1 ks
Nové napájecí stanice 22kV	1ks
Nové trafostanice 25/0,4kV pro napájení ZZ	4ks
Úprava STS 6kV	1 ks
Nové rozvodny nn	7 ks
Nový náhradní zdroj - ZZEE	1 ks
Nové spínací stanice TV	2ks
Nové trafostanice pro EPZ vč. stojanů	2ks
Technologie DŘT	19 ks
Technologie DD TSŽDC	7 ks
Upravované osvětlení v dopravnách	1 ks
Nové osvětlení v dopravnách	5 ks
Nové osvětlení v zastávkách	8 ks
Upravované EOv v dopravnách	1 ks
Nové EOv v dopravnách	7 ks
Uzemňovací soustavy	23 ks
Nové DOÚO v dopravnách	7 ksN
Nové kabelové rozvody nn v dopravnách	7 ks
Nové kabelové rozvody vn	30 500 m
Přeložky a úpravy veřejného osvětlení	25 ks
Přeložky a úpravy vedení E.ON	37 ks
Přeložky a úpravy vedení jiných vlastníků	10 ks

### DŘT

nová DŘT	17 ks
doplnění ŘS	2 ks

### Žel. svršek a spodek

Zřízení železničního svršku UIC60	2531 bm
Zřízení železničního svršku S49	45433 bm

Zřízení výhybky UIC60	13 ks
Zřízení výhybky S49	65 ks
Zřízení konstrukčních vrstev žel. spodku	48129 bm

### Nástupiště

Zřízení nástupištní hrany	3824 bm
---------------------------	---------

### Železniční přejezdy

Rekonstrukce žel. přejezdu nebo přechodu	37 ks
--	-------

### Mostní objekty

Rekonstruované železniční mosty	13ks
Rekonstruované železniční propustky	38ks
Rekonstruované železniční podchody	2ks
Nové železniční propustky	2ks
Nové železniční podchody	3ks
Nové tunely	1ks (200m)
Nové opěrné a zárubní zdi	5150m
Ochranné sítě na silničních nadjezdech	4ks
Návěstní lávky a krakorce	3ks
Rušené železniční propustky	9ks
Nová mimoúrovňová křižení	2ks
Lávka pro pěší	1ks
Nové silniční podchody	1ks
Nové silniční propustky	1ks
Stavební úpravy teplovodních kanálů	16ks

### Pozemní komunikace

*SO 01-18-01 ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovicích*

Plocha vozovky	4692 m <sup>2</sup>
Plocha chodníků	656 m <sup>2</sup>
Plocha sdružené stezky pro chodce a cyklisty	1303 m <sup>2</sup>
Plocha parkovacích stání	335 m <sup>2</sup>
Plocha autobusových zálivů	450 m <sup>2</sup>

*SO 01-18-02 ŽST Otrokovice, místní komunikace Otrokovice-Trávníky v km 0,7 - 1,35*

Plocha zpevněné vozovky	2950 m <sup>2</sup>
Plocha nového chodníku	450 m <sup>2</sup>
Plocha obslužná komunikace k čerpací stanici	950 m <sup>2</sup>

*SO 04-18-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava MK podél trati v ul. U Dráhy v km 6,90 - 7,05*

Plocha zpevněné vozovky	440 m <sup>2</sup>
<i>SO 04-18-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava komunikace k obchodnímu areálu Zlín-Louky v km 6,557</i>	
Plocha upravovaných zpevněných vozovek	825 m <sup>2</sup>
Plocha chodníku	260 m <sup>2</sup>
<i>SO 04-18-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 – Váchova</i>	
Plocha vozovky	19 000 m <sup>2</sup>
Plocha parkoviště	1150 m <sup>2</sup>
Plocha chodníků a sdružených stezek	4 450 m <sup>2</sup>
Plocha autobusových zálivů	350 m <sup>2</sup>
Plocha zpevněných ploch a ochranných ostrůvků	4 500 m <sup>2</sup>
<i>SO 05-18-01 ŽST Zlín střed, zpevněné plochy a obslužná komunikace v přednádražním prostoru</i>	
Plocha zpevněných ploch před VB	1800 m <sup>2</sup>
Plocha autobusových zálivů	290 m <sup>2</sup>
Plocha chodníků a nástupišť	500 m <sup>2</sup>
Plocha MK ul. Trávník	1950 m <sup>2</sup>
Plocha navazujících úprav zpevněných ploch na aut. nádraží	400 m <sup>2</sup>
Plocha parkovacích stání	100 m <sup>2</sup>
Plocha účelové komunikace	245 m <sup>2</sup>
<i>SO 05-18-05 ŽST Zlín střed, úprava MK ulic Hlavníčkovo nábreží a Benešovo nábreží</i>	
Plocha vozovky	1627 m <sup>2</sup>
<i>SO 05-18-06 ŽST Zlín střed, nákladiště</i>	
Plocha zpevněné vozovky	2100 m <sup>2</sup>
<i>SO 06-18-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII</i>	
Plocha vozovky	3993 m <sup>2</sup>
Plocha dělené stezky pro chodce a cyklisty	1191 m <sup>2</sup>
Plocha chodníků	674 m <sup>2</sup>
Plocha autobusových zálivů	303 m <sup>2</sup>
Plocha samostatných sjezdů	206 m <sup>2</sup>
<i>SO 06-18-05 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, komunikace podél trati v ulici Hornomlýnská km 11,4 - 11,7</i>	
Plocha komunikace	1400 m <sup>2</sup>
<i>SO 08-18-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, připojení Nádražní ulice v Želechovicích</i>	
Plocha vozovky	1041 m <sup>2</sup>
Plocha chodníků	45 m <sup>2</sup>
<i>SO 08-18-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava silnice III/4913 a MK</i>	
Plocha komunikace	502 m <sup>2</sup>
Plocha chodníku	247 m <sup>2</sup>
<i>SO 08-18-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7</i>	
Plocha komunikace	2357 m <sup>2</sup>
<i>SO 11-18-02 ŽST Vizovice, chodník u VP Vizovice</i>	
Plocha komunikace	870 m <sup>2</sup>
Plocha chodníků	80 m <sup>2</sup>
Plocha parkovacích stání	200 m <sup>2</sup>
Ostatní komunikace	5900 m <sup>2</sup>

Ostatní chodníky	2400 m <sup>2</sup>
Ostatní plochy	5154 m <sup>2</sup>

### **Pozemní objekty, kabelovody, protihluková opatření, oplocení, demolice**

Nové výpravní budovy	3ks	8561m <sup>3</sup>
Nové technologické objekty		6146 m <sup>3</sup>
Nové bet. prefabrikované domky		32ks
Stavební úpravy		4329m <sup>3</sup>
Demolice		33775m <sup>3</sup>
Zastřešení		3783 m <sup>2</sup>
Přístřešky pro cestující		12ks
Demontáž stávajících oplocení		6770bm
Nové oplocení		5400bm
Kabelovody		7461bm
Průchozí kabelový kanál		90bm
Protihlukové stěny		4726bm
Individuální protihluková opatření (IPO)		10 objektů
Čerpací stanice PHM		
Plocha zastřešení		141m <sup>2</sup>
Plocha ocelové záchytné vany		92 m <sup>2</sup>
Plnicí stojan		2ks
Stáčecí stojan		1ks
Dočasné objekty (provizorní čekárna)		405m <sup>3</sup>

### **TV**

Rozvinutá délka rekonstruovaného TV SŽDC	12km
Nové trakční vedení SŽDC	70,7km
Nové trakční vedení METRANS	2,5km
Délka úprav TV DSZO	2700 m

### **Ochrany a přeložky plynovodů**

Přeložky NTL plynovodů a přípojek	496m
Přeložky STL plynovodů a přípojek	1801m
Ochrana stávajících plynovodů	179m

**e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací**

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

Dále stavba, tak jak je definována v dokumentu „Zásady územního rozvoje Zlínského kraje“, který nabyl účinnosti dne 23.10.2008 **MÁ VEŘEJNOU PROSPĚŠNOST.**

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

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

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

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

**f) povolené výjimky**

- Výjimka ze zákazů a základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle §50 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

- Udělení souhlasu s technickým řešením odlišným od vzorového listu železničního spodku Ž6.1 „Těleso železničního spodku ve styku s vodními toky a díly“, článek 13. Hodnota výškového nadvýšení pláň tělesa železničního spodku nad výškou hladiny Q100 je v některých úsecích menší než požadovaná 0,50m.

Jedná se o úseky: km 10,600-10,800, km 13,924-14,787, km 20,751 – 21,210, km 21,279 – 21,550, km 21,816 – 21,862.

**g) podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

**h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Na stavbu modernizace a elektrizace, která je stavbou dráhy se vztahuje základní zákonná ochrana daná zákonem o drahách č.266/1994 Sb. včetně ochranného pásma a nevyžaduje žádný jiný způsob ochrany.

**i) základní bilance stavby**

**j) základní předpoklady stavby**

**Termíny zahájení a ukončení stavby**

Zahájení stavby:	1. 1. 2021
Ukončení stavby:	31. 12. 2025
Doba výstavby:	1 826 dní



### Koncepce zpracovaných stavebních postupů



Základní principy etapizace a stavebních postupů – viz schéma uvedené výše – fialové a červené jsou aktuálně realizované části, modré jsou části hotové, zelenou barvou jsou objekty provizorní, žlutou demontované.

- Stavba bude realizována v pěti stavebních sezónách, s tím, že v prvních dvou letech 2021 (od 1. 3. 2021) a 2022 (do 31. 3. 2023) se dotkne železničního provozu pouze v omezené míře (např. zrušení zastávek v úseku Otrokovice – Zlín, zprovoznění železniční objížďky u budoucího tunelu v Kvítkovicích, překopy kanalizace v Otrokovících, beranění pažení u mostních objektů v úseku Otrokovice – Zlín, odtahy trakce na severním zhlaví při výstavbě mostu přes Dřevnici, podkopání kolejí kanalizací, nebo kabelovody, pomalé jízdy okolo

pracovních míst apod.). V tomto období také dojde v rámci jednotlivých stavebních postupů SP101 – SP108 k postupné přestavbě žst. Otrokovice.

- Hlavní výlukové činnosti a realizace traťových úseků Otrokovice – Zlín a Zlín – Lípa jsou časově odděleny do dvou období z důvodu vázání stavebních kapacit, zahlcení uličního profilu zástavby města Zlína převážnými materiály, technikou a s tím spojenou zátěží komunikací, ovzduší i hlukem. Zároveň k realizaci tří rozhodujících mostních staveb (Kvítkovická křižovatka, Prštenská příčka a Podvesná) je nutno konstatovat, že Prštenská příčka na východním okraji zástavby města Zlína a Podvesná na jejím okraji západním by při současné realizaci s největší pravděpodobností způsobily dopravní kolaps spolu s kumulovanými negativními dopady na životní prostředí z důvodu stavební činnosti a stavebního ruchu. Proto se tyto dvě mostní stavby se realizují samostatně. Prštenská příčka spolu s tunelem v Kvítkovické křižovatce v letech 2021 až 2024 a návazně na skončení realizace Prštenské příčky se začne realizovat nadjezd na Podvesné v rozsahu 12 měsíců v letech 2024 až 2025. Současně se zahájením stavby nadjezdu Podvesná bude rovněž zahájena 4měsíční výluka traťového úseku Zlín střed (mimo) – Lípa nad Dřevnicí (včetně) 1. 7. 2024 – 31. 10. 2024.
- Traťový úsek Lípa – Vizovice se realizuje v letech 2022 - 2025, společně s úsekem Otrokovice – Zlín. Staveniště obou traťových úseků jsou od sebe oddělena, takže se jejich stavební ruch nebude kumulovat a tento úsek nemá významná omezení z hlediska železniční nákladní dopravy. Rovněž stavební kapacity, vázané na tomto úseku mohou být soustředěny na mnohem obtížnější úsek trati Zlín – Lípa v sezóně, kdy je rozhodující výluka trati omezena 4 měsíci výluky vlečky Metrans 1. 7. 2024 – 31. 10. 2024.
- Principem stavebních postupů u všech traťových úseků je, že během stavební sezóny, která vždy předchází vlastní výluce tohoto traťového úseku, se realizují SO a PS, nebo jejich části, které je možno realizovat ještě za provozu tohoto traťového úseku. Zejména se jedná o rozšiřující se nebo vybočující úseky zemních těles, které mohou být ještě před výlukou propojeny se stávajícím tělesem, zhutněny a konsolidovány. V roce předchozím výlukám se budou realizovat stavební úpravy, přístavby a novostavby výpravních a provozních pozemních objektů, některé úseky odvodnění, zemní tělesa nových souvisejících silničních staveb, některé úseky základů trakčních podpěr, přeložky a pokládky inženýrských sítí a kabelovodů, výhybny, práce na vlečkách, v žst. Zlín střed se v počátečním období 1. 3. 2021 – 31. 3. 2023 ještě za provozu osobní dopravy realizuje celá podstatná část železničního tělesa, kolejiště i nástupiště, která se nachází mimo stávající železniční těleso.
- Předkládaný princip etapizace splňuje rovněž požadavky vlečky tepláren ve Zlíně na umožnění pravidelného zásobování uhlím po 4x 20 dní výluky + 10 dní zprovoznění v roce 2023.

### Členění stavebních prací

Stavba „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ je věcně i časově koordinována s následujícími stavbami SŽDC. V předstihu před stavbou „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ se uvažuje realizace následujících souvisejících stavby:

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

Z hlediska stavebních postupů je postup prací pro zjednodušení zpracován samostatně ve čtyřech souborech stavebních postupů:

- Stavební práce v obvodu ŽST Otrokovice,

- stavební práce v traťovém úseku Otrokovice (mimo) – Zlín střed (včetně),
- stavební práce v traťovém úseku Zlín střed (mimo) – Lípa nad Dřevnicí (včetně),
- stavební práce v traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí (mimo) – Vizovice (včetně).

Všechny čtyři soubory stavebních prací jsou vzájemně koordinovány a jako celek umožní realizovat stavbu v požadovaném rozsahu a termínech.

**Práce v obvodu ŽST Otrokovice jsou rozděleny do následujících stavebních postupů:**

- SP100 – ŽST Otrokovice (přípravné práce),
- SP101 – ŽST Otrokovice (práce za provozu),
- SP102 – ŽST Otrokovice (práce na liché skupině),
- SP103 – ŽST Otrokovice (přerovské zhlaví – kolej č. 1),
- SP104 – ŽST Otrokovice (přerovské zhlaví – kolej č. 2),
- SP105 – ŽST Otrokovice (práce na ostrovním nástupišti),
- SP106 – ŽST Otrokovice (úpravy v koleji č. 2),
- SP107 – ŽST Otrokovice (úpravy zlínského zhlaví),
- SP108 – ŽST Otrokovice (propojení na dvoukolejku).

**Práce v úseku Otrokovice (mimo) – Zlín střed (včetně) jsou rozděleny do následujících stavebních postupů:**

- SP200 – úsek Otrokovice – Zlín střed (přípravné práce),
- SP201 – úsek Otrokovice – Zlín střed (práce za provozu),
- SP202 – úsek Otrokovice – Zlín střed (první 20denní výluka),
- SP203 – úsek Otrokovice – Zlín střed (první 10denní provoz),
- SP204 – úsek Otrokovice – Zlín střed (druhá 20denní výluka),
- SP205 – úsek Otrokovice – Zlín střed (druhý 10denní provoz),
- SP206 – úsek Otrokovice – Zlín střed (třetí 20denní výluka),
- SP207 – úsek Otrokovice – Zlín střed (třetí 10denní provoz),
- SP208 – úsek Otrokovice – Zlín střed (čtvrtá 20denní výluka),
- SP209 – úsek Otrokovice – Zlín střed (dokončovací práce),
- SP210 – úsek Otrokovice – Zlín střed (zkoušení zabzař).

**Práce v úseku Zlín střed (mimo) – Lípa nad Dřevnicí (včetně) jsou rozděleny do následujících stavebních postupů:**

- SP300 – úsek Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí (přípravné práce),
- SP301 – úsek Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí (práce za provozu),
- SP302 – úsek Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí (nepřetržitá výluka),
- SP303 – úsek Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí (dokončovací práce).

**Práce v úseku Lípa nad Dřevnicí (mimo) – Vizovice (včetně) jsou rozděleny do následujících stavebních postupů:**

- SP400 – úsek Lípa nad Dřevnicí – Vizovice (přípravné práce),
- SP401 – úsek Lípa nad Dřevnicí – Vizovice (práce za provozu),
- SP402 – úsek Lípa nad Dřevnicí – Vizovice (nepřetržitá výluka),
- SP403 – úsek Lípa nad Dřevnicí – Vizovice (dokončovací práce).

**k) předčasné užívání stavby a zkušební provoz**

Viz samostatná příloha 1. Časový harmonogram této zprávy.

**l) orientační náklady stavby**

12 mld Kč bez DPH

## **B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ**

Viz samostatná příloha B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení této zprávy.

## **B.2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

**a) popis celkové koncepce technického řešení**

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

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

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

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

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

Výrazně bude rekonstruována i odbočná stanice Otrokovice. V úseku Otrokovice – Zlín-střed je trať kategorizována jako dvoukolejná celostátní, v úseku Zlín-střed – Vizovice pak jako jednokolejná regionální.

Železniční tunel v obvodu železniční stanice Otrokovice pro dvě koleje umožní mimoúrovňové křížení železniční tratě s komunikací II. třídy. Mimoúrovňové křížení zajistí plynulost silniční dopravy a bezpečný provoz dráhy.

Jedním z omezujících prvků elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je stávající úrovně, světelná křižovatka spojující třídu Tomáše Bati a ulici Přímou, která křížuje stávající železniční trať

v části Zlín - Prštén. Železniční trať je v tomto úseku navržena jako dvoukolejná. Tento dopravní problém je vyřešen návrhem mimoúrovňového křížení dvoukolejné železniční tratě a místní komunikace (Prštenská příčka), dále je nově navržena mimoúrovňová křižovatka místní komunikace I/49 třída Tomáše Bati a Prštenské příčky.

Z důvodu výstavby propustnější, polozahloubené a elektrifikované železniční trati a související stavby přivaděče k dálnici D49 je navrženo mimoúrovňové křížení místní komunikace Podvesná XVII.

Trať Otrokovice – Zlín - Vizovice bude v celé délce elektrizována střídavou proudovou soustavou 25kV v návaznosti na stavbu „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“. Trakční vedení bude provedeno podle vzorové sestavy „S“ pro elektrizaci tratí SŽDC proudovou soustavou 25kV 50HZ, TN-C.

Délka liniové stavby je asi	24,639 km
Modernizace železničních stanic	5 ks
Modernizace a zřízení zastávek	8 ks
Rekonstrukce žel. přejezdu nebo přechodu	37 ks
Rekonstruované a nové železniční mosty, podchody a propustky	55ks
Nové tunely	1ks (200m)
Výpravní budovy	3ks

## b) celková bilance nároků energií a tepla

Nové pozemní objekty jsou navrženy v souladu s předpisy a normami pro úsporu energií a ochrany tepla. Splňuje požadavek normy ČSN 73 0540 a požadavky §7a zákona č. 318/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 406/2000 Sb. o hospodaření s energiemi. Dokumentace je dále zpracována v souladu s vyhláškou 78/2013 Sb. Skladby obvodových konstrukcí budou splňovat požadavky normy ČSN 73 0540-2 na doporučený součinitel prostupu tepla Un.dop.

Součástí stavby je i připojení železniční infrastruktury k napájecím bodům všeužitečné energetické sítě.

V železničních stanicích a zastávkách budou zřízeny, obnoveny, případně posíleny přípojky elektrické energie pro napájení drážní infrastruktury.

Energetická bilance energetického systému 22kV

	km	Napájení	Výkon transf.	Pi – EOV (kW)	Pi - Vlastní spotřeba (kW)	Pi - Celkem (kW)	Pozn.
ŽST. Otrokovice	155,3	Trafostanice	250kVA	140	60	200	EOV-20
	0	Trafostanice	2x 400kVA	180	120	300	EOV-22
ŽST Otrokovice - tunel	0,8	Trafostanice	100kVA		50	50	
Zast. Zlín-Malenovice zastávka	3,45	Trafostanice	100kVA		20	20	
Vlečka ZPS	4,047			13		13	EOV-2
Zast. Zlín-Malenovice obec	5,1	Trafostanice	160kVA		15	15	
Odb. Zlín-Malenovice	5,35			26	45	71	EOV-4
Zast. Zlín-Prštné	8,55	Trafostanice	100kVA		20	20	
ŽST Zlín střed	10,15	Trafostanice	2x 400kVA	189	180	369	EOV-22
Zast. Zlín-Dlouhá	11,25	Trafostanice	100kVA		15	15	
Zast. Zlín-Podvesná	12,65	Trafostanice	100kVA		15	15	
Zast. Zlín-Přiluky	14,56	Trafostanice	100kVA		15	15	
Výh. Zlín-Přiluky	15,8			16	35	51	EOV-2
Zast. Želechovice nad Dřevnicí	16,65	Trafostanice	100kVA		15	15	
ŽST Lípa nad Dřevnicí	18,55	Trafostanice	400kVA	157	100	257	EOV-17
Zast. Zádveřice	21,6	Trafostanice	100kVA		15	15	
ŽST Vizovice	24,55	Trafostanice	160kVA	30	90	120	EOV-3
	<b>Pi - CELKEM</b>			<b>751</b>	<b>810</b>	<b>1561</b>	<b>kW</b>
	<b>Ps - CELKEM</b>			<b>751</b>	<b>567</b>	<b>1318</b>	<b>KW</b>
	<b>Rezervovaný příkon Vizovice</b>				-->	<b>1400</b>	<b>kW</b>

### c) celková spotřeba vody

### d) celkové produkované množství a druhy odpadů

Odpady vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou, viz samostatná příloha B.6.2 Odpadové hospodářství.

### **e) požadavky na kapacity veřejných komunikačních sítí**

Stavba nemá kapacitní požadavky či vliv na veřejné sdělovací sítě. Veškerá datová drážní komunikace bude posílána po nových dálkových optických/metalických spojích v majetku SŽDC. Rádiový systém GSM-R, pracuje ve svém vyhrazeném pásmu GSM.

## **B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY**

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

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

## **B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY**

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

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

## **B.2.6 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ**

### **D.1 TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

#### **D.1.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

##### **D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení**

###### **D.1.1.1.1 PS 01-28-01 ŽST Otrokovice, doplnění staničního zabezpečovacího zařízení**

Stávající stav

ŽST Otrokovice se nachází na trati 305F Přerov – Nedakonice. Trať je dvoukolejná s pravostranným provozem se závislou trakcí DC 3 kV, s traťovou rychlostí 160km/h a zábrzdou vzdáleností 1000 m. Ze stanice odbočuje jednokolejná trať 316B Vizovice – Otrokovice s nezávislou trakcí, s traťovou rychlostí 60 km/h a zábrzdou vzdáleností 400 m. Organizování a řízení drážní dopravy je na trati Přerov – Nedakonice podle předpisu SŽDC D1. Na trati Vizovice – Otrokovice je organizování a řízení drážní dopravy v úseku Vizovice - Lípa nad Dřevnicí podle předpisu SŽDC D3, v úseku Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice podle předpisu SŽDC D1.

ŽST Otrokovice je vybavena SZZ 3.kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením ESA11 (rok 2000). Stanice je dálkově ovládaná z CDP Přerov.

Pro detekci kolejových vozidel jsou použity kolejové obvody KO 4300 – 275 Hz. Ve stanici je v činnosti národní vlakový zabezpečovač třídy „B“ a nový vlakový zabezpečovač třídy „A“ ETCS L2.

Ústředně stavěné výhybky jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky rozřeznými nebo nerozřeznými se snímači polohy podle typu výhybky. Návěstidla jsou světelná, platná pro příslušnou kolej.

Ve stanici se nacházejí dva úrovněvé přejezdy v km 0,214 a v km 0,624 - oba na odbočné trati směr Zlín. Přejezd pro pěší P8222 v km 0,214 je zabezpečený pouze výstražnými kříži. Přejezd P8223 v km 0,624 je zabezpečený přejezdovým světelným zařízením typu AŽD-71 kategorie PZS 3SBI bez závor podle ČSN 34 2650.

Kabelizace je provedena kabely bez kovových plášťů vyhovující pouze stejnosměrné trakci 3 kV.

Na trati směr Tlumačov a směr Napajedla jsou v činnosti TZZ 3.kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu ABE-1 s kolejovými obvody KO 3400 – 75 Hz. Na trati směr Zlín-Malenovice je TZZ 3.kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu AH 88 s kolejovými obvody 3102 – 75 Hz a s počítači oprav ALCATEL.



Napájení je zajištěno ze zdroje UNZ-1 jak pro SZZ, tak pro přilehlá TZZ.

Do stanice jsou zapojeny vlekky č.5307 Barum Continental s.r.o., č. 5308 PSG a.s., č.5309 TOMA

#### část A, ŽST Otrokovice, definitivní SZZ

V ŽST Otrokovice se bude provádět kolejová rekonstrukce pro napojení zdvoukolejněné tratě v úseku Otrokovice – Zlín-střed. S ohledem na značnou změnu konfigurace kolejiště a stáří stávajícího SZZ ESA 11 bude na nové kolejiště nasazeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 elektronického typu, které bude začleněno do stávajícího dálkového ovládání z CDP Přerov.

V ŽST Otrokovice bude kolejově přebudována lichá kolejová skupina. Na liché kolejové skupině nově vzniknou koleje:

č. 9 s jednostranným vnějším nástupištěm a rychlostí 50 km/h,

č. 5 s jednostranným nástupištěm a rychlostí 80 km/h a dílčími kolejemi 5a, 5b,

č. 3 s ostrovním nástupištěm mezi kolejemi č.3 a 1, s rychlostí 80 km/h ve 3.koleji a s dílčími kolejemi 3a, 3b a s rychlostí 120 km/h v 1.koleji a s dílčí kolejí č.1a.

Ze stanice Otrokovice bude nově odbočovat dvoukolejná trať směr Zlín střed s traťovou rychlostí 100 km/h a zábrzdnu vzdáleností 700 m.

Sudá kolejová skupina bude bez stavebních úprav a rychlosti v kolejích budou stávající, tzn.kolej č.2 – 120km/h, kolej č.4 – 60 km/h, ostatní dopravní koleje 50 km/h.

Vložením nových výhybek dojde k přečíslování výhybek v celé stanici. Koleje budou nově očíslovány s ohledem na vznik nových dílčích kolejí. Návěstidla jsou očíslována podle kolejí. Stávající sudá odjezdová návěstidla na tlumačovském zhlaví budou vyměněna za nová návěstidla s vedlejším pořadím světel, protože se stanou cestovými a k odjezdovým návěstidlům S1a a S2a bude od nich nedostatečná ZV. Stávající sudá odjezdová návěstidla na napajedelském zhlaví budou vyměněna za nová návěstidla s vedlejším pořadím světel, protože se stanou cestovými a k odjezdovému návěstidlu L4 bude od nich nedostatečná ZV.

Nová návěstidla budou stožárová nebo trpasličí. Z důvodu viditelnosti budou odjezdová návěstidla L1, L2, L3b směr Napajedla umístěna na návěstní lávce, odjezdová návěstidla L5c, L3c směr Zlín budou umístěna na návěstní lávce a vjezdová návěstidla 1ZS a 2ZS od Zlína budou umístěna na návěstní lávce.

Zapojení vleků č.5307 Barum Continental s.r.o. a č.5309 TOMA a.s. se nemění včetně jejich zabezpečení.

Vlečka č.5308 PSG a.s. zůstává zapojena do zhlaví původní výhybkou č.33 (nové číslování č.37) a zabezpečení vlekky se nemění.

Výchozím stavem pro tuto stavbu bude dokončená stavba „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“, v níž budou vysunutá vjezdová návěstidla 1L, 2L do poloh, respektující budoucí vysunutí výhybek v předmětné stavbě „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“, a z toho důvodu budou upraveny i polohy oddílových návěstidel autobloku

v úseku Tlumačov – Otrokovice s úpravou kolejových obvodů na trati a jejich výměnou za kolejové obvody typu KOA a výměna dlouhých primárních kabelů pro SZZ ze SÚ do kabelových objektů v kolejišti v ŽST Otrokovice a výměna kabelů pro TZZ na trať směr Tlumačov a Napajedla za kabely s kovovými plášti pro zvýšení redukčního faktoru pro ochranu před vlivy střídavé trakce 25 kV, 50 Hz. Protože ve stávajícím kabelovodu napříč kolejištěm do stávající Technologické budovy nejsou potřebné rezervy pro zatažení nových kabelů, budou ve stavbě „Změna trakční soustavy ...“ ukončeny ve dvou kabelových domcích, jeden bude vybudován naproti Technologickému objektu na opačné straně kolejiště a druhý bude v prostoru mezi tratěmi směr Napajedla a Zlín. Z releových domků do SÚ v Technologické budově budou využity stávající kabely, které se vymění až v předmětné stavbě „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“.

Výměna kolejových obvodů za KOA s elektronickými přijímači ve stanici Otrokovice bude provedena až v této předmětné stavbě „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ po dokončení kolejové rekonstrukce stanice. V ŽST Otrokovice budou vybudovány dostupné kolejové obvody 275 Hz se stykovými transformátory DT 075. Použité kolejové obvody musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50 238, ČSN CLS/TS 50 238–2 (parametrům pro Českou republiku), ČSN 34 2613 ed. 3 a ČSN 34 2614 ed. 3. Pro zajištění kontroly izolovaných styků bude použito řešení, které nevyžaduje samostatné venkovní zařízení v kolejišti, ale bude použito některé vhodné řešení podle ČSN 34 2614 ed.3. Přenos kódu národního vlakového zabezpečovače třídy „B“ bude obnovený pouze na stávajícím kolejišti, tzn. na kolejích 1,2,4 až 14, 116 a 118 a bude zajišťován dodatečným kódováním přímo do kolejových obvodů frekvencí 75 Hz pouze do KO. Na veškerém kolejišti bude vybudován nový vlakový zabezpečovač třídy „A“ – ETCS L2.

V úseku od krajních výhybek na zhlaví směr Zlín po vjezdová návěstidla od Zlína budou použity namísto kolejových obvodů počítače náprav z důvodu nemožnosti umístění zařízení kolejových obvodů mezi opěrnými stěnami směrem k tunelu. Počítače náprav jsou navrženy ve čtyřdrátovém zapojení se směrovými výstupy. Počítače náprav musí vyhovět požadavkům TSI CCS pro konvenční síť (ČSN CLS/TS 50238-3). Při dodávce počítačů náprav (PN) je nutno respektovat omezení použití PN s typem snímače RSR 122 dle č. j. 57239/2012-OAE z 19. 12. 2012.

Přechod pro pěší P8222 v km 0,216 bude zabezpečen novým PZS 3.kategorie podle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami a fónickou hláskou pro nevidomé. Umístění PZS bude v releovém domku u přechodu.

Napájení SZZ, TZZ a PZS bude zajištěno z nového napájecího zdroje v Technologické budově. PZS bude mít nouzové napájení z akubaterií v RD.

Umístění nového SZZ bude v adaptované Technologické budově. Kabelová místnost bude zřízená na opačné straně Technologické budovy, k níž bude přiveden nový kabelovod napříč kolejištěm.

#### část B, ŽST Otrokovice, provizorní SZZ

Tento PS řeší zabezpečení provozu ve stanici během výstavby. Rekonstrukce kolejiště bude probíhat v devíti stavebních postupech SP100, SP101 až SP 108.

V SP 100 budou probíhat přípravné práce za činnosti stávajícího SZZ. Během SP 100 se připraví k aktivaci provizorní mobilní zabezpečovací zařízení (M-PZZ) v kontejnerech. V SP101 se zapne M-PZZ do činnosti, protože se začne stavebně upravovat Technologická budova a z místností

technologie zab.zař. bude zařízení demontováno. Kontejnery se kabely napojí na stávající kabelové objekty na zhlavích. Napojení na kabely TZZ směr Tlumačov a směr Napajedla bude provedeno v kabelových domcích zřízených ve stavbě „Změna trakční soustavy ....“. Kontejnery M-PZZ se mezi sebou propojí optickým kabelem a optickými kabely a metalickými kabely se napojí ovládací počítače v provizorní DK.

Kontejnery M-PZZ se deaktivují až na závěr SP107, během SP108 bude připraveno k zapnutí definitivní SZZ a na závěr SP108 bude toto definitivní elektronické SZZ aktivováno.

**část C, ŽST Otrokovice, návěsní lávka v km 154,611**

**část D, ŽST Otrokovice, návěsní lávka v km 0,262**

**část E, ŽST Otrokovice, návěsní lávka v km 0,948**

**část F, ŽST Otrokovice, návěsní krakorec v km 154,969**

#### **D.1.1.1.2 PS 03-28-01 Odb. Zlín-Malenovice, staniční zabezpečovací zařízení**

##### Stávající stav

Ve stanici Zlín–Malenovice je v činnosti releové zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu TEST B14 (rok 1991), volnost kolejí je zjišťována kolejovými obvody KO 3700 - 75 Hz Sousedními stanicemi jsou Zlín-střed a Otrokovice. V přilehlých mezistaničních úsecích je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav ve směru na Otrokovice typu ALCATEL, ve směru na Zlín-střed typu Frauscher. Ve stanici na lichém záhlaví je v km 5,846 úroňový přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži. Na sudém záhlaví je v km 5,133 úroňový přejezd zabezpečený PZS 3SNI typu AŽD-71. Organizování a provozování drážní dopravy ve stanici je dle předpisu SŽDC D1.

##### **část A, Odb. Zlín-Malenovice, definitivní SZZ**

Pro zabezpečení vlakových cest je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 jako traťové stavědlo součástí SZZ žst. Zlín-střed.

V odbočce bude umístěna výstroj zabezpečovacího zařízení sousedních mezistaničních úseků Zlín-střed – odbočka Zlín-Malenovice a odbočka Zlín-Malenovice – Otrokovice.

Výstroj zabezpečovacího zařízení Odb. Zlín-Malenovice bude umístěná v obnovené budově žst. Zlín-Malenovice i spolu s výstrojí vlečky ZPS. Na odbočce v místnosti nové stavědlové ústředny budou technologické počítače. V obnovené budově bude vybudována samostatná místnost pro nouzové ovládání z technologického počítače.

Odbočka bude vybavena deskou nouzové obsluhy pro nouzové ovládání výhybek a přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech s možností ovládání přejezdů a jejich indikací. Tato DNO musí také umožnit postavení nouzových posunových cest.

Hlavní napájení zabezpečovacího zařízení bude kabel 22kV, náhradní napájení bude z trakčního vedení 25kV, 50Hz. Automatické přepínání obou přípojek bude zajišťovat zdroj zabezpečovacího zařízení. Tento zdroj bude zajišťovat současně i nepřerušované nouzové napájení zabezpečovacího zařízení po dobu 30 minut (plný provoz) a 3 hodiny (nouzový provoz) při výpadku obou napájení.

Napájecí zdroj bude zajišťovat všechna potřebná napětí a frekvence. Jako nouzové zdroje budou sloužit bezúdržbové akumulátorové baterie.

Na odbočce Zlín-Malenovice je navržen v km 5,876 přechod pro pěší s přilehlým RD pro jeho technologii. Přechod pro pěší bude zabezpečen dle rozhodnutí Drážního úřadu, bude doplněno zařízením s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé a přijímačem rádiového povelu a zarážkou pro bílou hůl.

Releové domky budou napájeny kabelem 22kV a jako nouzový zdroj po dobu 8 hodin bude napájeno z bezúdržbové akumulátorové baterie s dobíječem. Traťový úsek bude doplněn o balízy ETCS.

Na odbočce budou doplněny balízy ETCS.

Ústředně stavěné výhybky jsou vybaveny elektromotorickými přestavíky rozřeznými bez snímačů polohy podle typu výhybky. Výhybky budou se žlabovými pražci.

Návěstidla jsou světelná, platná pro příslušnou kolej. Vjezdová návěstidla budou zřízena čtyř světelná (1L, 2L, 1S, 2S) i s jejich světelnými předvěstmi (Př1L, Př2L, Př S, Př2S).

### **část B, Odb. Zlín-Malenovice, provizorní SZZ**

Z důvodu nákladní i osobní dopravy a rekonstrukce stávající výpravní budovy je nutné po dobu rekonstrukce v provizorním stavu použít mobilní provizorní zab. zař. v kontejnerech (oproti minulému stupni provizorní kontejner DK a provizorní kontejner s výstrojí zab. zař.).

Provizorní zabezpečovací zařízení bude zabezpečovat kolejiště během stavebních postupů. V Odb. Zlín-Malenovice se jedná o 9 stavebních postupů SP200 až SP208.

**SP200** – Otrokovice - Zlín - ZS, zeleň (90dní, 1.1. 2021 – 31.3. 2021)

Budování zařízení staveniště, přístupové cesty na staveniště, přeložky inženýrských sítí.

V profesi zab. zař. se jedná o přípravu mobilního provizorního zab. zařízení v kontejnerech (proviz. Sú a DK) a provizorní kabelizace zab. zař.

**SP201** – práce vně trati (761 dní, od 1.3.2021 – 1.3.2023)

V profesi zab. zař. se jedná o provoz mobilního provizorního zab. zařízení v kontejnerech. Provoz ve staniční koleji 1 a 3. (Kusá kolej č. 2 ve výstavbě.)

**SP202** - Výluka trati Otrokovice - Zlín a první výluka ŽST (Zlín 20 dní 1. 4. 2023 - 20. 4. 2023)

V profesi zab. zař. provoz v mobilního provizorního zab. zařízení v kontejnerech. Provoz v nové staniční koleji 2. (Demontáž prvků zab. zař. ve staniční koleji 1. a 3., výstavba nové koleje č. 1.)

**SP203** - Zprovoznění trati Otrokovice - Zlín (2. TK) a první proviz. zprovoznění ŽST Zlín (10 dní 21. 4. 2023 - 30. 4. 2023). V profesi zab. zař. provoz v mobilního provizorního zab. zařízení v kontejnerech. Provoz v nové staniční koleji 2.

(Výstavba nové koleje č. 1 a nových prvků zab. zař.)

**SP204** - Provoz trati Otrokovice - Zlín (2. TK) a druhá výluka ŽST Zlín (20 dní 1. 5. 2023 - 20. 5. 2023). V profesi zab. zař. provoz v mobilního provizorního zab. zařízení v kontejnerech. Provoz v nové staniční koleji 2. (Výstavba nové koleje č. 1 a nových prvků zab. zař.)

**SP205** - Provoz trati Otrokovice - Zlín (2. TK) a druhé proviz. zprovoznění ŽST Zlín (10 dní 21. 5. 2023 - 30. 5. 2023). V profesi zab. zař. provoz v mobilního provizorního zab. zařízení v kontejnerech. Provoz v nové staniční koleji 2 a 1. (Práce na kabelizaci zab. zař.)

**SP206** - Provoz trati Otrokovice - Zlín (2. TK) a třetí výluka ŽST Zlín (20 dní 31. 5. 2023 - 19. 6. 2023). V profesi zab. zař. provoz v mobilního provizorního zab. zařízení v kontejnerech. Provoz ve staniční koleji 2 a 1. (Práce na kabelizaci zab. zař.)

**SP207** - Provoz trati Otrokovice - Zlín (2. TK) a třetí proviz. zprovoznění ŽST Zlín (10 dní 20. 6. 2023 - 29. 6. 2023). V profesi zab. zař. provoz v mobilního provizorního zab. zařízení v kontejnerech. Provoz ve staniční koleji 2 a 1. (Práce na kabelizace zab. zař. a vybavení nově (místností Sú a místností zdrojů) nových prostor v definitivní technologické budově.)

**SP208** - 7 dní výluka, provoz trati Otrokovice - Zlín (2. TK) a čtvrtá výluka ŽST Zlín (20 dní 30. 6. 2023 - 19. 7. 2023). V profesi zab. zař. provoz a zkoušení v definitivního zab. zařízení v nové technologické budově Odb. Zlín-Malenovice. Provoz ve staniční koleji 2 a 1.

#### **D.1.1.1.3 PS 05-28-01 ŽST Zlín střed, staniční zabezpečovací zařízení**

##### Stávající stav

Ve stanici Zlín-střed je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo ESA 11 (rok 2003) s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdů, volnost kolejí je zjišťována počítači náprav typu Frauscher. Sousedními stanicemi jsou Lípa nad Dřevnicí a Zlín-Malenovice. V přilehlém mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín-střed je telefonický způsob dorozumívání. V přilehlém mezistaničním úseku Zlín-střed - Zlín-Malenovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav typu Frauscher. Ve stanici na lichém zhlaví je v km 10,423 úroňový přejezd zabezpečený dle ČSN 34 2650 kategorie PZS 3SNI typu PZZ-AC a přejezd v km 10,729 zabezpečený pouze výstražnými kříži. Na sudém zhlaví je v km 9,609 úroňový přejezd zabezpečený dle ČSN 34 2650 kategorie PZS 3SNI typu PZZ-AC. Organizování a provozování drážní dopravy ve stanici je dle předpisu SŽDC D1.

#### **PS 05-28-01 část A, ŽST Zlín střed, definitivní SZZ**

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 elektronického typu s integrovaným traťovým stavědlem na odbočkách Zlín Malenovice a vlečkou č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“ a s integrovanou vnitřní částí traťového zabezpečovacího zařízení a závislostí přejezdů.

Zařízení bude navrženo na novou konfiguraci kolejiště a dle Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven z 03/2018.

Budou vybudována proměnná světelná návěstidla s obvyklými návěstními světly s omezeným návěstěním, tzn. bez rychlostních pruhů nebo rychlostních indikátorů a jen s indikátorovou tabulkou s číslicí 5. Návěstidla budou označena podle zásad předpisu SŽDC D1. Zařízení bude zabezpečovat všechny vlakové i posunové cesty dle požadavků dopravní technologie.

V stanici bude zřízen vlakový zabezpečovač třídy A – jednotný evropský vlakový zabezpečovač ETCS. Nové kolejiště, u vjezdových, odjezdových a cestových návěstidlech, bude doplněno o balízy ETCS a neproměnné návěsti ETCS.

Výhybky a výkolejky budou nové ovládány elektromotorickými přestavníky.

Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav.

ŽST Zlín-střed budou prostory pro technologii a dopravní kancelář umístěny v novém komerčním objektu, který bude sloužit i jako výpravní budova, a který není součástí této stavby.

Zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov. Ve stanici bude zřízeno pouze nouzové ovládací pracoviště JOP.

Kabelizace SZZ bude v převážné části vedena v hlavní kabelové trase, jejíž výkop je součástí PS sdělovacího zařízení.

V obvodu stanice se nachází tři úrovněová křižení s pozemní komunikací (přejezd P8236 v ev. km 9,609, přejezd P8237 v ev. km 10,423 a přejezd P8238 v ev. km 10,729), které budou nově zabezpečeny dle ČSN 34 2650 kategorie PZS 3ZBI s výstrojí umístěnou v reléových domcích, které jsou řešeny jako samostatné stavební objekty. Přejezdy budou vybaveny signalizací pro nevidomé a slabozraké.

Pro jízdy z a na vlečku č. 5328 „Svit a.s.“ budou začleněny do zabezpečovacího zařízení nové pomocné stavědla Pst.1, Pst.S1a a Pst.S1b. Jejich předání, bude umožňovat, ovládaní přilehlých výhybek, seřaďovacích návěstidel a staničního přejezdu P8236.

#### **PS 05-28-01 část B, ŽST Zlín střed, provizorní SZZ**

Pro zabezpečení provozu v železniční stanici v období od začátku stavebních postupů až po zapnutí rekonstruovaného SZZ je navrženo provizorní zabezpečovací zařízení. Toto zařízení bude zabezpečovat omezený dopravní program v nejnútnejším rozsahu daném stavem kolejiště konkrétního stavebního postupu. Bude využito mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, které bude zapůjčeno na potřebnou dobu. Vjezdové a odjezdové vlakové cesty budou povolovány původními nebo novými návěstidly podle stavu přestavby kolejiště.

#### **D.1.1.1.4 PS 07-28-01 Výh. Zlín-Přiluky, staniční zabezpečovací zařízení**

Provozní soubor řeší zabezpečení nově vzniklé výhybny Zlín-Přiluky novým staničním zabezpečovacím zařízením SZZ 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, které bude součástí SZZ ŽST Lípa nad Dřevnicí s integrovanou vnitřní částí automatického hradla a závislostí přejezdů, ve výhybně nebudou technologické počítače, ale pouze prováděcí počítače. Ve výhybně nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP, bude zřízen technologický počítač údržby, který bude umístěn v místnosti nouzové obsluhy. Zařízení bude dálkově ovládané z CDP Přerov. Technologické zařízení výhybny bude umístěné v nové technologické budově v stavědlové ústředně, která bude vybavena klimatizací. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Výhybna bude určena pro křižování vlaků.

V kolejišti budou umístěny nové vnější prvky - návěstidla hlavní (vchodové, odchodové-krakorcové), zřizovací (stožárové), elektromotorické přestavníky, snímače os, kabelizace. Nově vkládané výhybky č. 1, 2 v hlavních kolejích budou vybaveny čelistovými závěry a žlabovými přírubovými pražci. Výhybky budou opatřeny přestavníky pro čelistové závěry, splňujícími požadavky pro traťovou rychlost 100km/hod. Výhybky budou do předjízdne koleje na lichém aj sudém zhlaví umožňovat rychlost 50km/hod.

V obvodu výhybny se nachází jedno úrovněová křižení s pozemní komunikací (přejezd P8249 v ev. km 15,931). Přejezd bude zabezpečen dle rozhodnutí Drážního úřadu, PZZ světelným s pozitivní signalizací a celými závory, kategorie 3ZBI ve smyslu ČSN 34 2650. Činnost PZZ bude ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím čítačů náprav s vazbou na SZZ. Vnitřní část PZZ bude umístěna v technologickém domku, který řeší samostatný SO. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdneho dieselagregátu. Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo

#### **D.1.1.1.5 PS 09-28-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, staniční zabezpečovací zařízení**

ŽST Lípa nad Dřevnicí bude v definitivním stavu zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, do SZZ bude integrována ovládací část elektronického stavědla ŽST Vizovice a výhybny Zlín – Příluky, dále bude do ŽST integrována vnitřní část automatického hradla směr Vizovice a Zlín - Příluky a závislosti přejezdů. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Ve stanici nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP, zařízení bude dálkové ovládané z CDP Přerov, stanice bude vybavena technologickým počítačem údržby, který bude umístěn v místnosti nouzové obsluhy. Technologické zařízení výhybny bude umístěné v nové technologické budově v stavědlové ústředně, která bude vybavena klimatizací.

Pro potřeby místní práce a posunu řízenou odborně způsobilým zaměstnancem budou ve stanici zřízena 3 pomocné stavědla.

V obvodu stanice se nachází dvě úroňová křížení s pozemní komunikací, které budou zabezpečeny podle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení novým PZS se závorami, výstroj bude umístěna v reléových domcích. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného diesellagregátu.

V ŽST je navržen centrální přechod přes kolej č. 3 na 2. nástupiště, bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí kategorie VZPK.

V kolejišti budou umístěny nové vnější prvky - návěstidla hlavní (vchodové, odchodové, cestové), seřaďovací, elektromotorické přestavníky, snímače os, pomocné stavědla, elektromagnetický zámek. K vnějším prvkům bude navržena nová kabelizace s ochranou vůči vplyvům střídavé trakce.

Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo pro maximální rychlost 100 km/hod, zábrzdná vzdálenost bude 700 m. V celém úseku byl schválen výhradní provoz pod systémem ETCS L2.

#### **D.1.1.1.6 PS 11-28-01 ŽST Vizovice, staniční zabezpečovací zařízení**

ŽST Vizovice bude v definitivním stavu zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, ovládací část bude součástí elektronického stavědla ŽST Lípa nad Dřevnicí. Do ŽST bude integrována vnitřní část automatického hradla směr Lípa nad Dřevnicí a závislosti přejezdů. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Ve stanici nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP, zařízení bude dálkové ovládané z CDP Přerov, ve stanici bude zřízeno pohotovostní pracoviště výpravčího. Technologické zařízení výhybny bude umístěné v nové technologické budově v stavědlové ústředně, která bude vybavena klimatizací.

Pro potřeby místní práce a posunu na vlečku bude ve stanici zřízeno pomocné stavědlo.

V obvodu stanice se nachází úroňové křížení s pozemní komunikací, které bude zabezpečeno podle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení novým PZS se závorami, výstroj bude umístěna v reléovém domku. Napájení bude zajištěno z přípojky nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného diesellagregátu.

V kolejišti budou umístěny nové vnější prvky - návěstidla hlavní (vchodové, odchodové, cestové), seřaďovací, elektromotorické přestavníky, snímače os, pomocné stavědlo. K vnějším prvkům bude navržena nová kabelizace s ochranou vůči vplyvům střídavé trakce.

Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo pro maximální rychlost 100 km/hod, zábrzdná vzdálenost bude 700 m. V celém úseku byl schválen výhradní provoz pod systémem ETCS L2.

### **D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení**

#### **D.1.1.2.1 PS 02-28-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, traťové zabezpečovací zařízení**

##### Stávající stav

V mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice je v činnosti automatické hradlo 3. kategorie podle SŽDC (ČD) TNŽ 34 2620 typu AH 88A bez hradla na trati s počítači náprav typu Alcatel. Linky AH jsou přenášeny prostřednictvím přenosového zařízení MUZA Procesor 94. Na trati jsou zastávky Zlín-U mlýna, Zlín Malenovice zastávka a Otrokovice Trávníky. Na trati odbočuje v km 4,051 vlečka č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“. Odbočná i odvratná výhybka jsou zabezpečeny výměnovými a odtlačnými zámky. Obsluha vlečky je prováděna ze stanice Otrokovice s traťovým klíčem, s uzamčením vlaku na vlečce a s návratem do stanice Otrokovice. Na trati jsou 3 přejezdy zabezpečené PZS a 2 přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži. Přejezdy v km 3,393 a 3,895 jsou zabezpečené dle ČSN 34 2650 kategorie PZS 3SBI typu AŽD-71 s KO 3700 – 75 Hz a s vazbou na silniční křižovatku. Přejezd v km 4,789 je zabezpečený dle ČSN 34 2650 kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-RE s KO 3700 a PN Frauscher s vazbou na silniční křižovatku a vlečku č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“. Umístění zařízení PZS je v RD u přejezdů. Organizování a provozování drážní dopravy je v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice dle předpisu SŽDC D1.

##### **část A, Otrokovice - Zlín-Malenovice, definitivní TZZ**

Mezistaniční úsek Odb. Zlín Malenovice – Žst. Otrokovice bude nově dvoukolejný. V mezistaničním úseku je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽDC (ČD)TNŽ 34 2620 – elektronického typu s výstrojí integrovanou ve staničních zabezpečovacích zařízeních sousedních stanic.

Zabezpečovací zařízení Odbočky na vlečku č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“, která bude zřízena pouze ve 2.traťové koleji bude zahrnuto do zab. zař. odbočky Zlín-Malenovice.

Traťová rychlost v tomto traťovém úseku bude nově 100 km/h a zábrzdňá vzdálenost bude nově 700m.

Pro zjišťování volnosti kolejí použity počítače náprav.

Kabelizace TZZ bude v převážné části vedena v hlavní kabelové trase, jejíž výkop je součástí PS sdělovacího zařízení - „Traťový kabel“.

V traťovém úseku se nachází tyto úrovněvé křížení s pozemní komunikací

- Přejezd P8226
- Přejezd P8227
- Přejezd P8398
- Přejezd P8228
- Přejezd P8229
- Přejezd P8230

Přejezdy budou zabezpečeny dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Předpokládá se zabezpečení dle ČSN 34 2650 ed.2, kategorie PZS 3ZBI. Výstroje PZS budou umístěny v reléových domcích nebo technologických objektech, které jsou řešeny jako samostatné stavební objekty. Frekventované přejezdy budou zasílat informaci o zpuštění/zrušení výstrahy do přílehlé světelné signalizace umístěné na cestní komunikaci. Přechody pro pěší nebo přejezdy vybaveny chodníky budou vybaveny signalizací pro nevidomé a slabozraké.



Vlečka se obsluhuje vlečkovým vlakem ze stanice Otrokovice s uvolněním traťové koleje tj. s uzamčením vlaku na vlečce a s návratem vlaku do obsluhovací stanice Otrokovice. Krytí manipulačního místa na trati bude zabezpečeno oddílovým návěstidlem 2So (po úpravě infrastruktury pro výhradní provoz „Stop značkou ETCS“ a svítilnami s návěstí pro dovolení jízdy vlaku bez MA) před odbočnou výhybkou Z1, ze sousední dopravní-odbočky Zlín-Malenovice bude krytí hlavními návěstidly (Stop značkami ETCS) odbočky. Odvratná výhybka Z2 na vlečce bude kryta seřaďovacími návěstidly. Výhybky Z1 a Z2 budou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky ve spojce, ovládanými z PSt.Z1 vlečky.

### **část B, Otrokovice - Zlín-Malenovice, provizorní TZZ**

Tento PS řeší zabezpečení provozu na trati během výstavby. Stavba bude rozdělena do 11 stavebních postupů. SP200, SP201 – SP210

Ve stavebním postupu SP200 probíhají přípravné práce, kde budou budovány provizorní kabelové trasy, provizorní přejezdové zabezpečovací zařízení. Přejezdy zabezpečeny ve stávajícím stavu světelnou signalizací budou zabezpečeny provizorním přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Přechody pro pěší nebudou zabezpečeny provizorním PZZ. Výstražníky přejezdů musí být umístěny do provizorních poloh společně s provizorním RD.

V postupu SP201 začne práce na novém kolejišti bez zásahu ve stávajícím. V SP202 proběhne 20-ti denní výluka při které musí být nová kolej 2TK napojena, aby v SP203 mohl být zahájen provizorní provoz na této koleji. Ve stavebních postupech SP204 až SP208 probíhá stavební práce na 1TK. Ve stavebních postupech SP209 až SP210 probíhá zapojení ŽST Zlín střed do dvoukolejné tratě. Následně probíhá přepnutí přejezdů na definitivní přejezdové zabezpečovací zařízení a následné zkoušení TZZ.

#### **D.1.1.2.2 PS 04-28-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, traťové zabezpečovací zařízení**

##### Stávající stav

Mezistaniční úsek Zlín-střed – Zlín-Malenovice je jednokolejný. Na trati se nacházejí zastávky Zlín-Prštné a Zlín-Louky. Na trati je v činnosti TZZ 3.kategorie typu automatické hradlo AH-88A bez hradla na trati. Volnost trati je zajištěna pomocí počítačů náprav.

Na trati se nacházejí úrovněvé přejezdy:

- „B“ P8235 ve stáv. km 8,673 zabezpečení PZS 3SBI typu AŽD 71 s kontrolním zařízením v DK ŽST Zlín-střed, volnost přejezdu zajištěna pomocí kolejových obvodů 3700, 75Hz, zařízení umístěno v RD
- P8234 ve stáv. km 8,004 zabezpečení výstražnými kříži
- „C“ P8233 ve stáv. km 7,270 zabezpečení PZS 3SBI typu AŽD 71 s kontrolním zařízením v DK ŽST Zlín-Malenovice, volnost přejezdu zajištěna pomocí KO 2701 1-pásové ventilové, 50Hz, zařízení umístěno v reléové skříni
- „D“ P8232 ve stáv. km 6,557 zabezpečení PZS 3SBI typu AŽD 71 s kontrolním zařízením v DK ŽST Zlín-Malenovice, volnost přejezdu zajištěna pomocí počítačů náprav, zařízení umístěno v RD

### **část A, Zlín-Malenovice - Zlín střed, definitivní TZZ**

Mezistaniční úsek bude nově dvojkolejný. V ŽST Zlín-střed a v Odb. Zlín-Malenovice bude vybudované nové SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Trati bude navržena na provoz pod ETCS s výhradním provozem. Maximální povolená rychlost bude 100 km/h se zábrzdou vzdáleností 700m. Na trati budou oddíly rozděleny pomocí lokalizačních značek, u kterých budou umístěny počítače náprav. Dále budou umístěny světelné předvěsti vjezdových návěstidel. Umístění předvěstí a lokalizačních značek bude vyhovovat zábrzdě vzdálenosti. Počítače náprav budou propojeny s počítači ústřednou počítačů náprav pomocí metalického vedení. Ústředny počítačů náprav budou umístěny v RD a komunikovat budou mezi sebou pomocí optických vláken.

Stávající přejezdy na trati P8234, „C“, „D“ budou nově zabezpečeny přejezdovým zařízením 3.kategorie podle ČSN 34 2650 ed.2. Přejezd „B“ se ruší:

- „H1“ P8234 v km 8,015 bude nově zabezpečený PZS 3ZBI se dvěma výstražníky a celými závory a se zvukovou hláskou pro nevidomé.
- „H2“ P8233 v km 7,271 bude nově zabezpečený PZS 3ZBI se čtyřmi výstražníky a dvojitými závory a se zvukovou hláskou pro nevidomé.
- „H3“ P8232 v km 6,563 bude nově zabezpečený PZS 3ZBI s osmy výstražníky a dvojitými závory a se zvukovou hláskou pro nevidomé.

Automatické ovládání PZS bude pomocí úseků počítačů náprav s vazbou na SZZ a TZZ. Přejezdy bude možno ovládat nouzově ze skříněk místního ovládání v plastové skřínce přímo u přejezdů.

Při úpravách přejezdového zařízení, kdy bude potřebná výluka PZZ s umístěním přejezdníků delší než 8 hodin, musí být zavedené příslušná opatření podle článků 3546 – 3557 předpisu SŽDC D1.

#### **část B, Zlín-Malenovice - Zlín střed, provizorní TZZ**

Tento PS řeší zabezpečení provozu na trati během výstavby. Stavba bude rozdělena do 11 stavebních postupů. SP200, SP201 – SP210

Ve stavebním postupu SP200 probíhají přípravné práce a výstražníky přejezdů musí být umístěny do provizorních poloh společně s provizorním RD. V postupu SP201 začne práce na novém kolejišti bez zásahu ve stávajícím. V SP202 proběhne 20-ti denní výluka při které musí být nová kolej 2TK napojena, aby v SP203 mohl být zahájen provizorní provoz na této koleji. Ve stavebních postupech SP204 až SP208 probíhá stavební práce na 1TK. Ve stavebním postupu SP209 až SP210 probíhá za provozu zkoušení TZZ.

#### **D.1.1.2.3 PS 06-28-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, traťové zabezpečovací zařízení**

##### Stávající stav

V původním mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed se nachází 14 přejezdů z toho 6 zabezpečených přejezdů a 8 přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži (A32a). Přejezdy v km 11,311, 12,006, 12,743, 13,438 jsou zabezpečeny PZS 3 SNI typu VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 12,743 PZS 3 SBI je zabezpečen typem VÚD s ventilovými kolejovými obvody 2701 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. Přejezd v km 14,560 PZS 3 SBI je zabezpečen typem AŽD 71 s kolejovými úseky - počítače náprav RSR 180 a kontrolou PZS v DK-JOP žst. Zlín střed. PZS má dálkové nouzové vypnutí a vazbu na světelnou křižovatku. Přejezd v km 17,733 PZS 3 SNI je zabezpečen typem AŽD

71 s kolejovými obvody 3700 – relé DSŠ a kontrolou v DK žst. Lípa nad Dřevnicí. Anulace souborem ASE 3. V mezistaničním úseku se nachází závislostní zabezpečovací kabely, sdělovací kabel 10XN0,8, ve správě ČD Telematika a.s. Ve sdělovacím kabelu je veden okruh VT. Organizování a provozování drážní dopravy je v mezistaničním úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed dle předpisu SŽDC D3.

#### **část A, Zlín střed - Zlín-Přiluky, definitivní TZZ**

Původní mezistaniční úsek Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed se rozdělil výhybnou Zlín-Přiluky na dva traťové úseky. Traťová rychlost v tomto traťovém úseku Zlín-střed – Zlín-Přiluky bude nově max.100 km/h a zábrzdá vzdálenost bude nově 700m. Trať bude navržena na provoz pod ETCS s výhradním provozem. Maximální povolená rychlost bude 100 km/h. Na trati budou oddíly rozděleny pomocí lokalizačních značek, u kterých budou umístěny počítače náprav. Dále budou umístěny světelné předvěsti vjezdových návěstidel. Umístění předvěstí a lokalizačních značek bude vyhovovat zábrzdě vzdálenosti.

V mezistaničním úseku výh. Zlín-Přiluky – ŽST Zlín střed bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, dle TNŽ 34 2620.

Výstroj TZZ bude v obou dopravních ve SÚ v nových technologických prostorách.

Volnost traťového úseku a přibližovacích úseků přejezdů, bude zjišťována počítači náprav se směrovými výstupy. Počítače náprav budou propojeny s počítači ústřednou počítačů náprav pomocí metalického vedení. Ústředny počítačů náprav budou umístěny v RD a komunikovat budou mezi sebou pomocí optických vláken.

V mezistaničním úseku je nově navrženo 8 přejezdů, které jsou zabezpečeny PZS 3. kategorie podle rozhodnutí DÚ ( Drážního úřadu).

- Přejezd P8248 v ev. km 14,491
- Přejezd P8247 v ev. km 14,030
- Přejezd P8245 v ev. km 12,888
- Přejezd P8243 v ev. km 12,316
- Přejezd P8242 v ev. km 11,960
- Přejezd P8241 v ev. km 11,491
- Přejezd P8240 v ev. km 11,275
- Přejezd P8239 v ev. km 11,130

Vybrané přejezdy (PZS) budou napájeny z kabelu 22kV. Vlastní zařízení přejezdu (PZS) bude napájeno z bezúdržbové akumulátorové baterie s dobíječem, která bude současně sloužit jako nouzový zdroj po dobu 8 hodin.

Závislosti mezi přejezdy budou přenášeny po optice.

Výstroj přejezdů bude umístěna v reléových domcích, které jsou řešeny jako samostatné stavební objekty. Před RD bude MFPR ( multifunkční plastový rozvaděč) – část NN, SZ a SMO.

Výstražníky budou nové. Na výstražnících, které budou umístěny u chodníku, bude zařízení pro nevidomé a na závorách bude umístěna zářítka pro slabozraké.

Kabelizace na trati bude vyhovovat vlivům trakce. Kabely budou vedeny v souběhu se sdělovacím zařízením a částečně s kabely silnoproudu.

Traťový úsek bude doplněn o balízy ETCS.

## **část B, Zlín střed - Zlín-Přiluky, provizorní TZZ**

### **Stavební postup SP300:**

Tento stavební postup se odehrává o jeden kalendářní rok později od zahájení stavby.

Na začátku SP300 budou provedeny přeložky sdělovacích kabelů a kabelů přejezdového zabezpečovacího zařízení. Po dobu přeložek (předpoklad 4 dny) jízdy dle telefonického dorozumívání (stávající stav), přes přejezdy dle rozkazu Op část A. Provoz po staničních a traťových kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

### **Stavební postup SP301:**

Obsahem tohoto stavebního postupu SP301 je realizace možných prací za zachování železničního provozu s krátkodobými výlukami v rozsahu dní v traťovém úseku ŽST Zlín střed (mimo) – Lípa nad Dřevnicí (včetně). Vybočení trati km 13,8 – 14,3 a výhybna Zlín-Přiluky, v ŽST Lípa nad Dřevnicí rozšíření budovy, kabelovody, nástupiště u nové koleje, inženýrské sítě, základy TV a základy protihlukových stěn. Mezi jednotlivými kolejovými výlukami jízdy dle telefonického dorozumívání (stávající stav), přes přejezdy dle rozkazu Op část A. Postupná výstavba pozemních objektů pro zab. zař. (stavědlové ústředny – výhybna Zlín-Přiluky, ŽST Lípa nad Dřevnicí, ŽST Vizovice, reléové domky přejezdových zařízení, výkop kabelových tras, montáž zařízení.

### **Stavební postup SP302:**

V rámci tohoto SP302 se dokončí v rámci 4měsíční výluky všechny SO a PS na tomto traťovém úseku, na kterém bylo možné realizovat přípravné práce v předchozím stavebním postupu.

#### Výluky zabezpečovacího zařízení:

Nepřetržitá výluka TZZ v mezistaničním úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí po celou dobu konání SP302.

Nepřetržitá výluka PZZ přejezdů ležících na mezistaničním úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí po celou dobu konání SP302.

Nepřetržitá výluka SZZ v ŽST Lípa nad Dřevnicí po celou dobu konání SP302.

Staniční zab. zař. v ŽST Lípa nad Dřevnicí bude vyloučeno. Traťové zab. zař. v mezistaničním úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí bude vyloučeno. Probíhá postupná výstavba pozemních objektů pro zab. zař. (stavědlové ústředny – výhybna Zlín-Přiluky, ŽST Lípa nad Dřevnicí, ŽST Vizovice, reléové domky přejezdových zařízení, výkop kabelových tras, montáž zařízení.

### **Stavební postup SP303:**

Závěrečnými pracemi v tomto SP303 se rozumí dokončení a prozkoušení všech SO a zejména technologických PS, poněvadž krátký, 4měsíční stavební postup, umožnil uskutečnit pouze ty nedůležitější práce nutné ke zprovoznění traťového úseku. Probíhá postupné zapínání TZZ, SZZ a PZS. Práce na montáži zabezpečovacího zařízení, postupné oživování a přezkušování v koordinaci s pracemi na ostatních PS a SO. Při vypnutém zab. zař. jízdy dle telefonického dorozumívání, přes přejezdy dle rozkazu Op, část A, v ŽST použití výměnových zámků.

## **část C, Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 11,150**

### **D.1.1.2.4 PS 08-28-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, traťové zabezpečovací zařízení**

V mezistaničním úseku Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení TZZ 3.kategorie podle TNŽ 34 2620 s výhradním provozem pod systémem ETCS L2, s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení. Výměna informací mezi jednotlivými zabezpečovacími zařízeními bude realizována po optickém vedení, které je řešeno v samostatném PS. Traťový úsek nebude rozdělen na oddíly. Stávající přejezdy budou zabezpečeny dle rozhodnutí Drážního úřadu, PZZ světelným s pozitivní signalizací a celými závory, kategorie 3ZBI ve smyslu ČSN 34 2650. Činnost PZZ bude ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím čítačů náprav se směrovým výstupem, resp. navazujícím SZZ. Vnitřní část PZZ bude umístěna v technologickém domku, který řeší samostatný SO. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselaagregátu. Traťová rychlost v úseku bude 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700m.

#### **D.1.1.2.5 PS 10-28-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, traťové zabezpečovací zařízení**

V mezistaničním úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 s výhradním provozem pod systémem ETCS L2, s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení. Výměna informací mezi jednotlivými zabezpečovacími zařízeními bude realizována po optickém vedení, které je řešeno v samostatném PS. Traťový úsek bude rozdělen na dva oddíly, v místě oddílu bude osazen snímač počítače náprav a lokalizační značky ETCS z obou směrů. Stávající přejezdy budou zabezpečeny dle rozhodnutí Drážního úřadu, PZZ světelným s pozitivní signalizací a celými závory, kategorie 3ZBI ve smyslu ČSN 34 2650. Činnost PZZ bude ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím čítačů náprav se směrovým výstupem, resp. navazujícím SZZ. Vnitřní část PZZ bude umístěna v technologickém domku, který řeší samostatný SO. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselaagregátu. Traťová rychlost v úseku bude 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700m.

#### **D.1.1.3 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení**

##### **D.1.1.3.1 PS 90-28-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení - balízy a návěstidla**

Dle pokynu GR SŽDC č.1/2019 Pokyn GR „Pracoviště pro dálkové řízení“ - Trať Otrokovice - Vizovice bude dálkově ovládána z CDP Přerov a umístění pracoviště PPV bude ve Vizovicích.

Na CDP Přerov bude vybudováno nové DOZ pro trať Otrokovice (mimo) – Vizovice. V DOZ na monitorech dispečerů i na VEZO bude provedena změna SW pro zobrazení změny konfigurace kolejiště žst. Otrokovice a doplnění zobrazení dopravního úseku Otrokovice – Vizovice.

V žst. Zlín střed a Lípa nad Dřevnicí budou vybudována elektronická SZZ, které budou ovládat traťová stavědla v celém úseku Otrokovice (mimo) – Zlín střed a Zlín střed – Vizovice. V rámci této stavby je navrženo dálkové ovládání tratě Otrokovice – Vizovice z CDP Přerov. V žst. Zlín střed a žst. Lípa nad Dřevnicí bude zřízena skříň DOZ a budou do ní přivedena vlákna optického kabelu s jejich zakončením na optickém rozvaděči. Informace pro DOZ budou přenášeny z jednotlivých dopravních úseků po optickém kabelu a tyto informace se budou zároveň využívat i pro ETCS.

Stanice Otrokovice zůstane dálkově ovládána z CDP Přerov tak jako doposud. S ohledem na změnu konfigurace kolejíště bude provedena změna v DOZ v CDP Přerov. Návrh bude plně respektovat vyjádření CDP Přerov z 5.1.2017, zn.:00028/2017-SŽDC-L-CDP PRE.

Pracoviště pohotovostního výpravčího bude vybudováno v koncové stanici Vizovice.

Součástí tohoto PS bude rovněž úprava a sjednocení diagnostiky dle TS 2/2007-Z na pracovišti DŽDC.

Pro případ poruchy a možnosti nouzového ovládání budou všechny dopravní vybaveny v místnosti nouzové obsluhy technologickým počítačem pro nouzové ovládání příslušné dopravní, přilehlých TZZ a PZS.

#### **D.1.1.3.2 PS 90-28-02 T.ú. Otrokovice - Vizovice, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení - ETCS RBC**

V souladu s NIP je nutno pro zajištění bezpečnosti dopravy a pro zajištění efektivnosti investice vybavovat vozidla palubní částí ETCS souběžně s výstavbou traťové části ETCS tak, aby bylo možné zahájit výhradní, tj. 100% provoz pod dohledem ETCS bezprostředně po ukončení výstavby traťové části v uceleném úseku.

V souladu s NIP proto MD stanovilo, že:

Výhradní provoz pod dohledem ETCS na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice bude zahájen nejpozději 1.1.2025

Z důvodů technických, technologických, provozních i investičních budou hlavní proměnná světelná návěstidla realizovaná pouze ve stanicích (vjezdová, odjezdová a cestová) a to v omezeném rozsahu návěstění.

Po zavedení výhradního provozu na této trati bude umožněn průvoz vlaků ad-hoc přeprav, nevybavených palubními jednotkami ETCS, avšak pouze mimořádně a za stanovených provozních podmínek.

ETCS pro svou správnou činnost vyžaduje přenos informací ze železničních stanic a traťových úseků do RBC, která jsou umístěná v budově CDP Přerov.

V místnosti č.2.14 v budově CDP Přerov je již ve stávajícím stavu radiobloková centrála připravena pro spuštění traťového úseku Brno – Česká Třebová. Tato RBC bude upravena a doplněna.

Hranice mezi koridorovou RBC a RBC této stavby bude v úseku mezi odbočnou výhybkou vlečky ZPS a odbočkou Zlín-Malenovice při použití funkce „Handover“ mezi oběma RBC.

Napájení bude zajištěno stávajícím zdrojem UNZ v téže místnosti, který je dostatečně dimenzován pro napájení zařízení RBC, které bude i v budoucnu v této místnosti umístěno.

### **D.1.2 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

#### **D.1.2.1 Místní kabelizace**

##### **D.1.2.1.1 PS 01-14-01 ŽST Otrokovice, místní kabelizace**

V rámci toho PS bude vybudována v žst. Otrokovice nová místní kabelizace. Centrum místní kabelizace se přesune z budovy ATÚ to upravených prostor technologické budovy. Metalická kabelizace bude v provedení místní kabelizace TCEPKPFLEZE. Metalickými kabely budou napojeny VTO, výtahy a stávající objekty. Optickými kabely budou napojeny silnoproudé objekty a nové a stávající objekty. Také dojde k napojení technologická budova u tunelu. Místní optické kabely budou zafouknuty do HDPE trubek. Po dobu stavby bude vybudována provizorní kabelizace pro napojení provizorních buněk SZZ (staniční zabezpečovací zařízení) a provizorní DK.

#### **D.1.2.1.2 PS 03-14-01 Odb. Zlín-Malenovice, místní kabelizace**

V rámci toho PS bude vybudována v Odb. Zlín-Malenovice nová místní kabelizace. Centrum místní kabelizace bude v upravené výpravní budově v nové sdělovací místnosti. Metalická kabelizace bude v provedení místní kabelizace TCEPKPFLEZE. Metalickým kabelem bude napojen VTO na přejezdu. Optickým kabel bude napojeno REOV a trafostanice. Místní optický kabel bude zafouknut do HDPE trubky.

#### **D.1.2.1.3 PS 05-14-01 ŽST Zlín střed, místní kabelizace**

V rámci toho PS bude v žst. Zlín střed vybudována nová místní kabelizace. Centrum nové místní kabelizace bude v nové sdělovací místnosti v technologické části nové výpravní budovy. Odtud budou napojeny nové venkovní telefonní objekty (VTO). Propojení bude realizované metalickým kabelem typu TCEPKPFLEZE. VTO budou umístěna na u reléových domcích u přejezdů, u pomocného stavědla a elektromagnetických zámků. V rámci místní kabelizace budou místním metalickým kabelem napojeny také komunikátory k výtahům.

V rámci místní kabelizace budou dále pomocí optických kabelů napojeny objekty REOV, přístrojová skříň pro BTS a spínací stanice. Místní metalické kabely budou zafukovány do HDPE trubek. Ve VB bude zbudováno propojení místním optickým kabelem 12 vláken mezi sdělovací místností a rozvodnou VN.

Převážná část místní kabelizace bude vedena nově budovaným kabelovodem.

V žst. Zlín střed musí být po dobu stavby v provozu stávající místní kabelizace, aby byl zachován provoz stanice (nákladní vlaky do teplárny ve Zlíně). Jedná se zejména o VTO u vjezdů a přejezdu, příp. pomocných stavědel. Po dobu stavby bude vybudována provizorní kabelizace pro napojení provizorních buněk SZZ (staniční zabezpečovací zařízení), provizorní DK a provizorní sdělovací místnost.

#### **D.1.2.1.4 PS 07-14-01 Výh. Zlín-Přiluky, místní kabelizace**

V rámci toho PS bude ve výhybně Zlín-Přiluky vybudována nová místní kabelizace. Centrum nové místní kabelizace bude v nové sdělovací místnosti v nové technologické budově. Odtud bude napojený nový venkovní telefonní objekt (VTO) umístěný na RD u přejezdu.

V rámci místní kabelizace budou dále pomocí optických kabelů napojeny objekty REOV a RD u přejezdu. Místní metalické kabely budou zafukovány do HDPE trubek. V TB bude zbudováno propojení místním optickým kabelem 12 vláken mezi sdělovací místností a rozvodnou VN.

Převážná část místní kabelizace bude realizována formou přípojí do hlavní kabelové trasy.

#### **D.1.2.1.5 PS 09-14-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, místní kabelizace**

V rámci toho PS bude v žst. Lípa nad Dřevnicí vybudována nová místní kabelizace. Centrum nové místní kabelizace bude v nové sdělovací místnosti v nové technologické budově. Odtud budou napojeny nové venkovní telefonní objekty (VTO) u pomocných stavědel, elektromagnetických zámků a VTO na reléových domcích u přejezdů.

V rámci místní kabelizace budou dále pomocí optických kabelů napojeny objekty REOV, RD u přejezdů.. Místní metalické kabely budou zafukovány do HDPE trubek. V TB bude zbudováno propojení místním optickým kabelem 12 vláken mezi sdělovací místností a rozvodnou VN.

Převážná část místní kabelizace bude vedena nově budovaným kabelovodem.

#### **D.1.2.1.6 PS 11-14-01 ŽST Vizovice, místní kabelizace**

V rámci toho PS bude v žst. Vizovice vybudována nová místní kabelizace. Centrum nové místní kabelizace bude v nové sdělovací místnosti v nové technologické budově. Odtud budou napojeny nové venkovní telefonní objekty (VTO) u pomocného stavědla a u reléového domku u přejezdu.

V rámci místní kabelizace budou dále pomocí optických kabelů napojen releový domek u přejezdu. Místní optické kabely budou zafukovány do HDPE trubek. V TB bude vybudováno propojení místním optickým kabelem 12 vláken mezi sdělovací místností a rozvodnou VN.

Převážná část místní kabelizace bude vedena nově budovaným kabelovodem.

### **D.1.2.2 Rozhlasové zařízení**

#### **D.1.2.2.1 PS 01-14-10 ŽST Otrokovice, rozhlasové zařízení**

Rozhlas pro cestující bude navržen nově a jeho řídicí a výkonová část bude umístěna v nové sdělovací místnosti v upravené technologické budově. Bude využita digitální rozhlasová ústředna s integrovaným zesilovačem o výkonu 600 W. Reprodukory bude rozděleny do jednotlivých větví – podchod, vnější nástupiště, jednostranné ostrovní nástupiště, oboustranné ostrovní nástupiště a výpravní budova. Venkovní reproduktory budou v provedení antivandal a budou umístěny na stožárech osvětlení, případně na nosné konstrukci přístřešků pro cestující. Rozhlas bude dálkově řízen z CDP Přerov, nouzově pak bude řízen ze žst. Otrokovice. Všechny kabelové rozvody budou provedeny kompletně nové. Ve stanici bude použit systém automatického hlášení s propojením na graficko-technologickou nástavbu dálkového ovládání.

V rámci tohoto PS bude dále vybudováno rozhlasové zařízení v tunelu směrem žst. Zlín – střed. IP ústředna bude umístěna v technologickém domku tunelu, bude navázána na kamerový systém a bude sloužit k varovným hlášením pro nepovolané osoby. Dálkově bude ústředna řízena z CDP Přerov, případně ze zapojovače v žst. Otrokovice.



**D.1.2.2.2 PS 02-14-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, rozhlasové zařízení**

V zast. Zlín-Malenovice zastávka bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

**D.1.2.2.3 PS 02-14-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, rozhlasové zařízení**

V zast. Zlín-Malenovice obec zastávka bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

**D.1.2.2.4 PS 04-14-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, rozhlasové zařízení**

V zast. Zlín-Prštné, bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

**D.1.2.2.5 PS 05-14-07 ŽST Zlín střed, rozhlasové zařízení**

Rozhlas pro cestující bude navržen nově a jeho řídicí a výkonová část bude umístěna v nové sdělovací místnosti ve výpravní budově, která bude rekonstruována v rámci samostatné stavby. Bude využita digitální rozhlasová ústředna s integrovaným zesilovačem o výkonu 600 W. Reproktory bude rozděleny do jednotlivých větví – na jednotlivá nástupiště (1. až 3. nástupiště) a výpravní budova. Venkovní reproduktory budou v provedení antivandal a budou umístěny na stožárech

osvětlení, případně na nosné konstrukci přístřešků pro cestující. Venkovní reproduktory budou s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. kabelové propojení bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů stanice. Rozhlas bude dálkově řízen z CDP Přerov, nouzově pak bude řízen ze žst. Otrokovice a záložně ze žst. Vizovice. Všechny kabelové rozvody budou provedeny kompletně nové. Ve stanici bude použit systém automatického hlášení s propojením na graficko-technologickou nástavbu dálkového ovládání.

**D.1.2.2.6 PS 06-14-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, rozhlasové zařízení**

V zast. Zlín-Dlouhá, bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně záložně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

**D.1.2.2.7 PS 06-14-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, rozhlasové zařízení**

V zast. Zlín-Podvesná, bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně záložně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

**D.1.2.2.8 PS 06-14-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, rozhlasové zařízení**

V zast. Zlín-Přiluky, bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně záložně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

**D.1.2.2.9 PS 08-14-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, rozhlasové zařízení**

V zast. Želechovice nad Dřevnicí bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně záložně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

**D.1.2.2.10 PS 09-14-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, rozhlasové zařízení**

V žst. Lípa nad Dřevnicí bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologických domcích. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 300W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Bude ozvučena čekárna ve výpravní budově. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0.

**D.1.2.2.11 PS 10-14-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, rozhlasové zařízení**

V zast. Zádveřice bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologickém objektu. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 200W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0. Napájení rozhlasu bude zajištěno z nn rozvodů zastávky.

**D.1.2.2.12 PS 11-14-06 ŽST Vizovice, rozhlasové zařízení**

V žst. Vizovice bude navrženo nové rozhlasové zařízení pro cestující. Rozhlasová digitální ústředna bude umístěna v technologických domcích. Rozhlasová ústředna s výkonem cca 300W bude dálkově ovládána z CDP Přerov a lokálně bude možné ovládat RÚ ze žst. Vizovice, nouzově ze žst. Otrokovice.

Reproduktory budou rozděleny do samostatných větví pro každé nástupiště zvlášť. Bude ozvučena čekárna ve výpurní budově. Budou použity reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W – s nastavením na odbočku 10W. Propojení reproduktorů bude provedeno kabely TCEPKPFLEZE 3P1.0.

### **D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení**

#### **D.1.2.3.1 PS 01-14-03 ŽST Otrokovice, telefonní zapojovač**

V žst. Otrokovice je v současné době umístěn zapojovač TTC Marconi s ovládacím pracovištěm IPTC (splitová verze) a náhradní zapojovač AŽD 20. V dopravní kanceláři je také umístěno stávající záznamové zařízení REDAT. Během provizorních stavů budou výše jmenovaná zařízení přemístěna do provozní dopravní kanceláře a po dokončení stavby předává správci zařízení. V provizorní dopravní kanceláři bude dále vybudováno druhé plnohodnotné ovládací pracoviště, které bude vybaveno novým IP zapojovačem s dotykovou obrazovkou v provedení AiO.

V nové dopravní kanceláři v TB budou dvě nová plnohodnotná ovládací pracoviště vybavena novými IP zapojovači s dotykovou obrazovkou v provedení AiO. Náhradní zapojovač se instalovat nebude. Technologie zapojovače bude umístěna v nové sdělovací místnosti v TB a bude zálohována na 6hod. provoz. Zapojovač bude zajišťovat ovládání rozhlasu, volání do dispečerské a veřejné telefonní sítě a další požadované funkce.

Do dopravní kanceláře bude také instalováno nové záznamové zařízení.

V rámci PS zapojovače bude ze stávající DK provizorně přemístěna radiostanice MRS včetně veškerého příslušenství do provizorní DK, tak aby zůstal po dobu stavby systém MRS v provozu. Demontování systému MRS proběhne až po zprovoznění systému GSM-R.

#### **D.1.2.3.2 PS 01-14-09 ŽST Otrokovice, ATÚ**

V úseku trati Otrokovice – Vizovice jsou nyní v provozu telefonní ústředny Siemens Hicom, které slouží jako spojovací systémy v této oblasti, která bude dotčena stavbou. Telefonní ústředny jsou v budově ATU v žst. Otrokovice a ve VB v žst. Zlín – Střed.

V ŽST Otrokovice se instaluje nový IP spojovací systém pro trať Otrokovice – Vizovice, který bude napojen na nadřazený uzel a bude umožňovat spojení se stávající ústřednou Hicom. Stávající telefonní ústředna v ŽST Zlín střed bude zrušena. V rámci spojovacího systému se doplní nebo vymění jednotlivé pobočky v celém traťovém úseku, které budou nahrazeny novými IP telefony. V případě potřeby zachování některých stávajících analogových telefonních okruhů budou tyto okruhy připojeny pomocí lokálních FXS portů.

V rámci zprovoznění nové ústředny bude upravena nadřazená ústředna, zajištěny licence, dále bude upraven číselný plán a provedeno napojení na stávající síť.

Na trati se zřídí nové pobočky elektrodispečerského spoje, které budou realizovány prostřednictvím IP telefonů zapojených jako pevné pobočky spojovacího systému budovaného v rámci této stavby, pobočky budou určeny pouze pro propojení elektrodispečera s důležitými místy tratě (SpS, TM) a nebudou na nich probíhat hovory s jinými účastníky sítě. K přenosu poboček k dispečerovi se použije nový přenosový systém budovaný v rámci této stavby.

Nové zařízení musí být kompatibilní se stávajícím zařízením odpovídajícího řídicího pracoviště vlakového dispečera nebo elektrodispečera a musí umožňovat konferenční spojení.

#### **D.1.2.3.3 PS 03-14-03 Odb. Zlín-Malenovice, telefonní zapojovač**

V žst. Zlín - Malenovice je v současné době umístěn zapojovač MICRO NZ-10 se zapojenými 6ti okruhy. Během provizorních stavů budou výše jmenovaná zařízení přemístěbna do provozní dopravní kanceláře a po dokončení stavby předávací správci zařízení.

Do nové místnosti nouzové obsluhy v TB bude instalován nový IP telefon s rozšířenou klávesnicí ve funkci zapojovače. Nový náhradní zapojovač zde nebude instalován.

Technologie zapojovače bude umístěna v nové sdělovací místnosti v TB a bude zálohována na 6hod. provoz. Zapojovač bude zajišťovat ovládání rozhlasu, volání do dispečerské a veřejné telefonní sítě a další požadované funkce. Na nouzové pracoviště bude dále doplněn GSM-R mobilní telefon s externí anténou.

V rámci PS zapojovače bude ze stávající DK provizorně přemístěna radiostanice MRS včetně veškerého příslušenství do provizorní DK, tak aby zůstal po dobu stavby systém MRS v provozu. Demontování systému MRS proběhne až po zprovoznění systému GSM-R.

#### **D.1.2.3.4 PS 05-14-03 ŽST Zlín střed, telefonní zapojovač**

V žst. Zlín - střed je v současné době umístěn zapojovač MICRO Z-0 se zapojenými 13ti okruhy a náhradní zapojovač MICRO NZ-8. Během provizorních stavů budou výše jmenovaná zařízení přemístěbna do provozní dopravní kanceláře a po dokončení stavby předávací správci zařízení.

Do nové místnosti nouzové obsluhy ve VB bude instalován nový IP telefon s rozšířenou klávesnicí ve funkci zapojovače. Nový náhradní zapojovač zde nebude instalován.

Technologie zapojovače bude umístěna v nové sdělovací místnosti ve VB a bude zálohována na 6hod. provoz. Zapojovač bude zajišťovat ovládání rozhlasu, volání do dispečerské a veřejné telefonní sítě a další požadované funkce. Na nouzové pracoviště bude dále doplněn GSM-R mobilní telefon s externí anténou.

V rámci PS zapojovače bude ze stávající DK provizorně přemístěna radiostanice MRS včetně veškerého příslušenství do provizorní DK, tak aby zůstal po dobu stavby systém MRS v provozu. Demontování systému MRS proběhne až po zprovoznění systému GSM-R.

#### **D.1.2.3.5 PS 09-14-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, telefonní zapojovač**

V žst. Lípa nad Dřevnicí je v současné době umístěn zapojovač MICRO Z-0 se zapojenými 6ti okruhy. Během provizorních stavů budou výše jmenovaná zařízení přemístěbna do provozní dopravní kanceláře a po dokončení stavby předávací správci zařízení.

Do nové místnosti nouzové obsluhy ve VB bude instalován nový IP telefon s rozšířenou klávesnicí ve funkci zapojovače. Nový náhradní zapojovač zde nebude instalován.

Technologie zapojovače bude umístěna v nové sdělovací místnosti v TB a bude zálohována na 6hod. provoz. Zapojovač bude zajišťovat ovládání rozhlasu, volání do dispečerské a veřejné

telefonní sítě a další požadované funkce. Na nouzové pracoviště bude dále doplněn GSM-R mobilní telefon s externí anténou.

V rámci PS zapojovače bude ze stávající DK provizorně přemístěna radiostanice MRS včetně veškerého příslušenství do provizorní DK, tak aby zůstal po dobu stavby systém MRS v provozu. Demontování systému MRS proběhne až po zprovoznění systému GSM-R.

#### **D.1.2.3.6 PS 11-14-03 ŽST Vizovice, telefonní zapojovač**

V žst. Vizovice není instalován v současné době žádný zapojovač.

Do nové místnosti nouzové obsluhy ve VB bude instalován nový IP zapojovač s dotykovou obrazovkou v provedení AiO. Nový náhradní zapojovač zde nebude instalován.

Technologie zapojovače bude umístěna v nové sdělovací místnosti v TB a bude zálohována na 6hod. provoz. Zapojovač bude zajišťovat ovládání rozhlasu, volání do dispečerské a veřejné telefonní sítě a další požadované funkce.

#### **D.1.2.3.7 PS 90-14-02 T.ú. Otrokovice - Vizovice, přenosové zařízení**

Přenosový systém v celém úseku stavby bude založený na IP přenosové síti. Vazba na stávající síť bude v žst. Otrokovice, kde se vybuduje uzlový bod MPLS, který se napojí na MPLS na CDP Přerov. Do každé žst. směrem na Zlín a Vizovice se doplní agregační uzel MPLS pro připojování aplikačního zařízení. Nové datové uzly budou budovány na rychlost 10GbE. Nový uzel v žst. Otrokovice bude řešený tak, aby jedna větev mohla v rychlosti 10GbE pokračovat směrem na St. Město u U.H. a Břeclav. Všechny nové MPLS uzly v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice se doplní přístupovým routerem CE L3 s přístupovou distribuční úrovní L2 síť TechLan. Kapacita routeru bude 12 slotů SFP a 48 distribučních ethernetových portů v úrovni L2. Router musí umožnit směrování do jednotlivých VLAN sítí SŽDC včetně sítě Intranet, která se začlení do TechLan jako samostatná VPN a nebude řešena jako samostatná HW LAN síť. V jednotlivých žst. se provede rozvedení distribuční úrovně TechLan do jednotlivých lokalit datovými přepínači L2. U venkovních objektů budou datové přepínače v průmyslovém provedení do venkovního prostředí. Propojení jednotlivých prvků datové sítě bude provedeno přes optické moduly SFP. Zaokružování přenosové sítě bude provedeno po vyhrazených vláknech DOK ČD-T (Otrokovice - Zlín) a po vybraných vláknech DOK SŽDC (Zlín - Vizovice).

Nové uzly MPLS/L3/L2 budou splňovat podmínku pro dohledování a management tak, aby celý uzel v konkrétní žst. byl řízený jako jeden celek. Součástí výstavby nových přenosových uzlů budou rovněž instalace redundantních napájecích zdrojů zálohovaného napájení 48V DC, včetně modulárního střídače na 230V AC.

Pro potřeby připojení základnových stanic BTS sítě GSM-R budou k jednotlivým stanicím BTS přivedené TDM kanály E1. Základním zdrojem těchto kanálů bude stávající přenosový uzel SDH v žst. Otrokovice. Pro celý nový úsek tratě jsou potřeba min. 4 kanály E1, které se zaokružují přes vyhrazená vlákna v kabelu ČD-T. Včetně zálohy a nezbytné redundance se zapojí celkem 8 kanálů E1. Distribuce kanálů E1 v úseku Otrokovice – Vizovice bude provedena začleněním kanálů E1 do IP přenosové sítě techlan tj. do uzlů MPLS, v místě BTS se vyčlení kanály E1 z uzlu MPLS a zapojí do BTS. V případě dislokace BTS mimo uzel MPLS budou převedeny do BTS prostřednictvím modemů.

#### **D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace**

##### **D.1.2.4.1 PS 01-14-04 ŽST Otrokovice, ASHS**

ASHS bude v technologické budově nasazeno v místnostech stavědlové ústředny, místnosti zdrojů ZZ a v místnost baterií ZZ. Objem hlídaných prostor je cca 440m<sup>3</sup>.

ASHS používá hasivo, které je tvořené čistým, bezbarvým, nevodivým plynem, nezanechávající žádné odpadní materiály, je použitelný do oblastí s přítomností člověka a nepoškozuje ozónovou sféru. ASHS s plynem se používá do všech prostor, kde se klade důraz na nezávadnost, čistotu, účinnost hašení a malé prostorové nároky. Podmínkou je utěsnění chráněného prostoru, aby nedocházelo k úniku hasiva a přisávání čerstvého vzduchu.

Komplexní systém ASHS se skládá z IP ústředny ASHS, detekčních okruhů požární signalizace, tlakových lahví s dostatečnou zásobou hasiva a potrubního rozvodu k tryskám, rozptylujícím hasivo do chráněných prostor. Ústředna, použitá pro řízení systému, může pracovat v automatickém nebo manuálním režimu.

Provozní stavy z ústředny ASHS budou směřovány pomocí přenosového systému na dohledové pracoviště v CDP Přerov a na pracoviště výpravčího v žst. Otrokovice. Ústředna a zařízení ASHS musí umožňovat dálkový dohled. Napájení ústředny ASHS bude pro případ výpadku sítě nn zálohováno po dobu 24 hodin z náhradní baterie, která je součástí ASHS ústředny.

##### **D.1.2.4.2 PS 01-14-05 ŽST Otrokovice, VB, EZS a LDP**

V nové výpravní budově se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Bude zde prostorová i plášťová ochrana. Na vstupních dveřích budou magnetické kontakty, u oken budou detektory tříštění skla. Pro detekci vzniku požáru budou ve všech technologických místnostech na ústřednu EZS připojeny požární hlásiče. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

##### **D.1.2.4.3 PS 01-14-06 ŽST Otrokovice, EPZ a TS 22/04kV, EZS a LDP**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

##### **D.1.2.4.4 PS 01-14-07 ŽST Otrokovice, technologický domek (tunel), EZS a LDP**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

#### **D.1.2.4.5 PS 01-14-08 ŽST Otrokovice, tunel, LDP**

Tunelový tubus v Otrokovicích bude vybavený teplocitlivým kabelem pro detekci požáru v tunelu. Vyhodnovací jednotky se budou nacházet na začátku a na konci tunelového tubusu. Vyhodnovací jednotky budou v IP provedení a jejich stav se bude dálkově přenášet pomocí systému DDTS.

#### **D.1.2.4.6 PS 02-14-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, EZS**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

#### **D.1.2.4.7 PS 02-14-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, EZS**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

#### **D.1.2.4.8 PS 03-14-04 Odb. Zlín-Malenovice, ASHS**

ASHS bude v technologické budově nasazeno v místnostech stavědlové ústředny, místnosti zdrojů ZZ a v místnost baterií ZZ. Objem hlídaných prostor je cca 210m<sup>3</sup>.

ASHS používá hasivo, které je tvořené čistým, bezbarvým, nevodivým plynem, nezanechávající žádné odpadní materiály, je použitelný do oblastí s přítomností člověka a nepoškozuje ozónovou sféru. ASHS s plynem se používá do všech prostor, kde se klade důraz na nezávadnost, čistotu, účinnost hašení a malé prostorové nároky. Podmínkou je utěsnění chráněného prostoru, aby nedocházelo k úniku hasiva a přisávání čerstvého vzduchu.

Komplexní systém ASHS se skládá z IP ústředny ASHS, detekčních okruhů požární signalizace, tlakových lahví s dostatečnou zásobou hasiva a potrubního rozvodu k tryskám, rozptylujícím hasivo do chráněných prostor. Ústředna, použitá pro řízení systému, může pracovat v automatickém nebo manuálním režimu.

Provozní stavy z ústředny ASHS budou směřovány pomocí přenosového systému na dohledové pracoviště v CDP Přerov a na pracoviště výpravčího v žst. Otrokovice. Ústředna a zařízení ASHS musí umožňovat dálkový dohled. Napájení ústředny ASHS bude pro případ výpadku sítě nn zálohováno po dobu 24 hodin z náhradní baterie, která je součástí ASHS ústředny.



**D.1.2.4.9 PS 03-14-05 Odb. Zlín-Malenovice, EZS a LDP**

V nově adaptované budově bude provedeno zabezpečení technologických částí výpravní budovy. Bude zde prostorová i plášťová ochrana. Na vstupních dveřích budou magnetické kontakty, u oken budou detektory tříštění skla. Pro detekci vzniku požáru budou ve všech technologických místnostech na ústřednu EZS připojeny požární hlásiče. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

**D.1.2.4.10 PS 04-14-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, EZS**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

**D.1.2.4.11 PS 05-14-04 ŽST Zlín střed, ASHS**

Projektové řešení bude upřesněno na základě dodaných podkladů k výpravní budově v žst. Zlín Střed.

**D.1.2.4.12 PS 05-14-05 ŽST Zlín střed, VB, EZS a LDP**

Projektové řešení bude upřesněno na základě dodaných podkladů k výpravní budově v žst. Zlín Střed.

**D.1.2.4.13 PS 05-14-06 ŽST Zlín střed, EPZ, EZS a LDP**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

**D.1.2.4.14 PS 06-14-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, EZS**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

**D.1.2.4.15 PS 06-14-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, EZS**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

**D.1.2.4.16 PS 06-14-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, EZS**

V novém technologickém objektu se vybuduje nový elektronický zabezpečovací systém. Hlavní ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti, kde bude napojena na přenosový systém a bude se přenášet na vzdálené pracoviště. Bude provedena plášťová i prostorová ochrana rozvodny nn a sdělovací místnosti. V rámci EZS se zapojí i opticko-kouřová čidla. Zařízení bude v IP provedení, umožňující dálkový dohled a kontrolu v rámci začlenění do systému DDTS.

**D.1.2.4.17 PS 07-14-02 Výh. Zlín-Přiluky, ASHS**

V rámci tomto PS budou protipožárně ochráněny prostory nové technologické budovy (stavědlová ústředna a místnost zdrojů zab. zař.).

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo Novec 1230. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakových lahví s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod.

Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou prostřednictvím ústředny EZS (a přenosového systému) přenášeny do počítače dohledového pracoviště umístěného v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, kde bude stálá služba 24 hod. denně. Z počítače dohledového systému, který bude součástí tohoto PS, bude dohlíženo i zařízení ASHS, zařízení bude vybaveno potřebným SW.

**D.1.2.4.18 PS 07-14-03 Výh. Zlín-Přiluky, EZS a LDP**

Ve výhybně bude v rámci stavby vybudován nový technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou ochranou. Jedná se o místnosti stavědlové ústředny, zdroje ZZ, rozvodny NN/VN, sdělovacího zařízení ČD Telematika/SŽDC a DŘT.

Poplach bude signalizován na objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku ED Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového systému).

Ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v nové technologické budově výhybny. Ovládací klávesnice bude umístěna na všech pěti vstupech do střežených prostor.

**D.1.2.4.19 PS 08-14-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, EZS**

V uvedené zastávce bude v rámci stavby vybudován nový malý technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou ochranou. Jedná se o místnosti zab. zařízení, rozvodu NN a rozvodu VN.

V zabezpečených místnostech s technologií budou navíc osazena konvenční čidla pro detekci požáru, která budou připojena k ústředně EZS.

Ústředna bude umístěna v novém technologickém objektu zastávky (místnost sdělovacího zařízení). Ovládací klávesnice bude umístěna na všech vstupech do střežených prostor. Poplach bude signalizován na objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku CDP Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového systému).

#### **D.1.2.4.20 PS 09-14-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ASHS**

V rámci tomto PS budou protipožárně ochráněny prostory nové technologické budovy (stavědlová ústředna a místnost zdrojů zab. zař.).

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo Novec 1230. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakových lahví s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod.

Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou prostřednictvím ústředny EZS (a přenosového systému) přenášeny do počítače dohledového pracoviště umístěného v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, kde bude stálá služba 24 hod. denně. Z počítače dohledového systému, který bude součástí tohoto PS, bude dohlíženo i zařízení ASHS, zařízení bude vybaveno potřebným SW.

#### **D.1.2.4.21 PS 09-14-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, EZS a LDP**

V železniční stanici Lípa n. D. bude v rámci stavby vybudován nový technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou a prostorovou ochranou. Jedná se o místnosti stavědlové ústředny, zdrojů ZZ, rozvodny NN/VN, sdělovacího zařízení ČD Telematika/SŽDC a DŘT.

Dále bude zařízením EZS střežena i samotná DK v objektu stávající VB. Poplach bude signalizován vždy na příslušném objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku CDP Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového systému SDH).

Ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v nové technologické budově. Ovládací klávesnice bude umístěna ve výpravní budově u vstupu do DK, v novém technologickém objektu na všech vstupech do střežených prostor.

#### **D.1.2.4.22 PS 10-14-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, EZS**

V uvedené zastávce bude v rámci stavby vybudován nový malý technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou a prostorovou ochranou. Jedná se o místnosti sdělovacího zařízení, rozvodny NN a VN.

V zabezpečených místnostech s technologií budou navíc osazena konvenční čidla pro detekci požáru, která budou připojena k ústředně EZS.

Ústředna bude umístěna v novém technologickém objektu zastávky (místnost sdělovacího zařízení). Ovládací klávesnice bude umístěna na všech vstupech do střežených prostor. Poplach bude signalizován na objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku CDP Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového systému).

#### **D.1.2.4.23 PS 11-14-04 ŽST Vizovice, ASHS**

V rámci tomto PS budou protipožární ochráněny prostory nové technologické budovy (stavědlová ústředna a místnost zdrojů zab. zař.).

V uvedených místnostech bude použit autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200 nebo Novec 1230. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakových lahví s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod.

Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou přenášeny prostřednictvím ústředny EZS (a přenosového systému SDH) do počítače dohledového pracoviště umístěného v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, kde bude stálá služba 24 hod. denně. Z počítače dohledového systému, který bude součástí tohoto PS, bude dohlíženo i zařízení ASHS, zařízení bude vybaveno potřebným SW.

#### **D.1.2.4.24 PS 11-14-05 ŽST Vizovice, EZS a LDP**

V železniční stanici Vizovice bude v rámci stavby vybudován nový technologický objekt. Nový objekt bude v rámci tohoto PS chráněn plášťovou ochranou. Jedná se o místnosti stavědlové ústředny, zdrojů ZZ, rozvodny NN a VN, sdělovacího zařízení ČD Telematika/SŽDC a DŘT.

Poplach bude signalizován vždy na příslušném objektu sirénou, a navíc bude signalizován v dopravní kanceláři ŽST Otrokovice, resp. na dispečinku CDP Přerov (přenosy budou realizovány po nové technologické datové síti v rámci přenosového zařízení SDH).

Ústředna bude umístěna ve sdělovací místnosti v nové technologické budově. Ovládací klávesnice bude umístěna ve výpravní budově u vstupu do DK, v novém technologickém objektu na všech vstupech do střežených prostor.

#### **D.1.2.5 Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel**

##### **D.1.2.5.1 PS 02-14-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, traťový kabel**

V rámci tohoto PS bude položený nový metalický traťový kabel s ochranným pancířem o kapacitě 10XN0,8 TCEPKPFLEZE a dvě HDPE trubky pro potřeby SŽDC a dvě HDPE trubky pro potřeby ČD-T. Traťový kabel bude celým profilem ukončený v adaptované technologické budově v žst. Otrokovice. V odbočce Zlín-malenovice bude ukončený celým profilem v adaptované výpravní budově. Vždy bude ukončený ve sdělovací místnosti v přístrojové skříni 19“ na zářezových pásících.

Na trati budou provedeny výpichy k VTO na přejezdech. Do zastávek bude kabel zaveden celým profilem. Tento provozní soubor bude nositelem hlavní kabelové trasy.

#### **D.1.2.5.2 PS 04-14-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, traťový kabel**

V rámci tohoto PS bude položený nový metalický traťový kabel s ochranným pancířem o kapacitě 10XN0,8 TCEPKPFLEZE a dvě HDPE trubky pro potřeby SŽDC a dvě HDPE trubky pro potřeby ČD-T. Traťový kabel bude celým profilem ukončený v nové technologické budově v žst. Zlín střed. V odbočce Zlín-malenovice bude ukončený celým profilem v adaptované výpravní budově. Vždy bude ukončený ve sdělovací místnosti v přístrojové skříni 19“ na zářezových páscích. Na trati budou provedeny výpichy k VTO na přejezdech. Do zastávek bude kabel zaveden celým profilem. Tento provozní soubor bude nositelem hlavní kabelové trasy.

#### **D.1.2.5.3 PS 06-14-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, traťový kabel**

V rámci tohoto PS bude položený nový metalický traťový kabel s ochranným pancířem o kapacitě 10XN0,8 TCEPKPFLEZE a dvě HDPE trubky (černá a modrá).

Traťový kabel bude celým profilem ukončen v žst. Zlín střed a ve výhybně Zlín-Přiluky. V traťovém úseku budou realizovány výpichy do zastávek a k RD u přejezdů. Výpich do zastávek bude realizovaný kabelem o kapacitě 10XN a výpich k RD u přejezdů bude realizovaný kabelem o kapacitě 5XN. Spolu s metalickým kabelem se položí jedna odbočná HDPE trubka od hlavní trasy, která bude zaústěna do sdělovací místnosti v zastávce nebo do RD u přejezdu.

Traťový kabel bude ukončen na zářezových páscích v nových 19“ skříních ve sdělovacích místnostech. Kabel bude osazenbleskojistkami a provozované okruhy translátory. Po skončení pokládky se provede měření dle předpisů SŽDC a vyrovnání kapacitních nerovnováh kabelu křížováním čtyřek.

V rámci provozního tohoto PS bude budována hlavní kabelová trasa, která bude sloužit i pro zabezpečovací a pro silnoproudé zařízení. V rámci stavby se v obvodech žst. Zlín střed, zast. Zlín-Dlouhá, zast. Zlín-Podvesná a zast. Zlín-Přiluky budují nové kabelovody. Tyto kabelovody budou využity pro vedení hlavní kabelové trasy.

#### **D.1.2.5.4 PS 08-14-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, traťový kabel**

V rámci tohoto PS bude položený nový metalický traťový kabel s ochranným pancířem o kapacitě 10XN0,8 TCEPKPFLEZE a dvě HDPE trubky (černá a modrá).

Traťový kabel bude celým profilem ukončený ve výhybně Zlín-Přiluky a v žst. Lípa nad Dřevnicí. V traťovém úseku budou realizovány výpichy do zastávek a k RD u přejezdů. Výpich do zastávek bude realizovaný kabelem o kapacitě 10XN a výpich k RD u přejezdů bude realizovaný kabelem o kapacitě 5XN. Spolu s metalickým kabelem se položí jedna odbočná HDPE trubka od hlavní trasy, která bude zaústěna do sdělovací místnosti v zastávce nebo do RD u přejezdu.

Traťový kabel bude ukončen na zářezových páscích v nových 19“ skříních ve sdělovacích místnostech. Kabel bude osazenbleskojistkami a provozované okruhy translátory. Po skončení pokládky se provede měření dle předpisů SŽDC a vyrovnání kapacitních nerovnováh kabelu křížováním čtyřek.

Hlavní kabelová trasa není součástí tohoto PS.

#### **D.1.2.5.5 PS 10-14-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, traťový kabel**

V rámci tohoto PS bude položený nový metalický traťový kabel s ochranným pancířem o kapacitě 10XN0,8 TCEPKPFLEZE a dvě HDPE trubky (černá a modrá).

Traťový kabel bude celým profilem ukončený v žst. Lípa nad Dřevnicí a v žst. Vizovice. V traťovém úseku budou realizovány výpichy do zastávek a k RD u přejezdů. Výpich do zastávek bude realizovaný kabelem o kapacitě 10XN a výpich k RD u přejezdů bude realizovaný kabelem o kapacitě 5XN. Spolu s metalickým kabelem se položí jedna odbočná HDPE trubka od hlavní trasy, která bude zaústěna do sdělovací místnosti v zastávce nebo do RD u přejezdu.

Traťový kabel bude ukončen na zářezových páscích v nových 19“ skříních ve sdělovacích místnostech. Kabel bude osazen bleskojistkami a provozované okruhy translátory. Po skončení pokládky se provede měření dle předpisů SŽDC a vyrovnání kapacitních nerovnováh kabelu křížováním čtyřek.

Hlavní kabelová trasa není součástí tohoto PS.

#### **D.1.2.5.6 PS 90-14-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, DOK SŽDC**

V rámci tohoto provozního souboru bude mezi žst. Otrokovice a žst. Vizovice zafouknutý nový optický kabel do HDPE trubky (modré) připravené v rámci PS traťových kabelů. Kapacita optického kabelu bude 72 vláken.

V žst. bude kabel zavedený celým profilem do sdělovacích místností, v místech zastávek a mezistaničních základnových stanic BTS sítě GSM-R a na přejezdech bude proveden výpich z tohoto kabelu. V zast. Zlín-Malenovice bude v rámci PS dálkového optického kabelu zafouknutý POK 6 vláken mezi technologickým domkem (TD) a REOV. POK bude zafouknutý do HDPE položené v rámci traťového kabelu.

Ukončování kabelu bude provedeno dle zásad podle směrnice SŽDC pro ukončení optických kabelů. Po dokončení optického kabelu bude provedeno závěrečné měření, a to výkonové i měření útlumu ve třech oknech.

#### **D.1.2.6 Informační systém pro cestující**

##### **D.1.2.6.1 PS 01-14-11 ŽST Otrokovice, informační zařízení**

Informační zařízení v žst. Otrokovice bude vzhledem k rozsahu rekonstrukce vybudováno zcela nové.

Vnější nástupiště bude osazeno 2ks oboustranných nástupištních tabulí, poloostrovní nástupiště bude taktéž osazeno 2ks oboustranných nástupištních tabulí. Nově budované a stávající ostrovní nástupiště budou osazena po 6ks oboustranných nástupištních tabulí.

Vestibul výpravní budovy bude vybaven odjezdovou tabulí a příjezdovým monitorem.

V podchodu budou u každého schodiště osazeny podchodové monitory, u vstupu do podchodu budou umístěny informační panely. Tyto budou taktéž instalovány na každé nástupiště.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.2 PS 02-14-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, informační zařízení**

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín - Malenovice vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištními víceřádkovými odjezdovými tabulemi.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.3 PS 02-14-07 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, informační zařízení**

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín – Malenovice obec vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištními víceřádkovými odjezdovými tabulemi.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.4 PS 04-14-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, informační zařízení**

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín - Prštné vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištními víceřádkovými odjezdovými tabulemi na obou nástupišťích na samostatných sloupech se stříškou. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.5 PS 05-14-08 ŽST Zlín střed, informační zařízení**

Informační zařízení v žst. Zlín střed bude vybudováno zcela nové.

Na 1. nástupiště bude umístěn 1 ks nástupištní tabule. Na 2. nástupišti budou umstěny 2 ks nástupištních tabulí a informační panel. Na 3. nástupišti budou umístěny oboustranné nástupištní tabule a informační panel. V podchodu budou umístěny podchodové tabule a odjezdové monitory. Dále budou informační technologií vybaveny vnitřní prostory odbavovací haly a čekárny, kde v čekárně bude umístěn informační panel a odjezdový monitor. V odbavovací hale budou umístěny následující: příjezdový monitor, odjezdová tabule

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkové ovládán z CDP Přerov, záložně pak ze žst. Otrokovice a nouzově ze žst. Vizovice.

V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely, tabule a monitory budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu a hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.6 PS 06-14-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, informační zařízení**

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín – Dlouhá vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištní víceřádkovou odjezdovou tabulí na samostatném sloupu se stříškou. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.7 PS 06-14-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, informační zařízení**

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín – Podvesná vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištní víceřádkovou odjezdovou tabulí na samostatném sloupu se stříškou. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.



Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.8 PS 06-14-10 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, informační zařízení**

V rámci tohoto PS bude v zast. Zlín – Přiluky vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištní víceřádkovou odjezdovou tabulí na samostatném sloupu se stříškou. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.9 PS 08-14-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, informační zařízení**

V rámci tohoto PS bude v zast. Želechovice nad Dřevnicí vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištními víceřádkovými odjezdovými tabulemi. V novém technologickém objektu bude umístěn převodník distributor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.10 PS 09-14-07 ŽST Lípa nad Dřevnicí, informační zařízení**

Informační zařízení v žst. Lípa bude vybudováno zcela nové.

Nástupiště budou osazena oboustrannými nástupištními tabulemi. V čekárně bude instalován odjezdový monitor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulací jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.11 PS 10-14-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, informační zařízení**

V rámci tohoto PS bude v zast. Zádveřice vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující. Informační zařízení bude tvořeno nástupištními víceřádkovými odjezdovými tabulemi.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Vizovice a nouzově z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulaci jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.6.12 PS 11-14-07 ŽST Vizovice, informační zařízení**

Informační zařízení v žst. Vizovice bude vybudováno zcela nové.

Nástupiště budou osazena oboustrannými nástupištními tabulemi. V čekárně bude instalován odjezdový monitor.

Celý systém bude v IP provedení a bude dálkově ovládán z CDP Přerov, záložně pak z žst. Otrokovice. V rámci tohoto PS bude provedeno licenční doplnění softwaru na CDP Přerov.

Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením, automatickou regulaci jasu, hodiny.

Provedení informačního zařízení bude odpovídat směrnici SŽDC č. 118.

#### **D.1.2.7 Traťové radiové spojení**

Celý traťový úsek ŽST Otrokovice – ŽST Vizovice bude pokrytý rádiovým signálem sítě GSM-R. Bude vybudováno sedm nových základnových stanic BTS. Nové anténní systémy GSM-R budou v jednotlivých lokalitách umístěny na nových betonových stožárech. V případě umístění stožáru v blízkosti sdělovacích místností bude technologie BTS umístěna v těchto sdělovacích místnostech, v ostatních případech bude technologie umístěna v přístrojové skříni.

V rámci výstavby nových BTS rádiového signálu GSM-R budou doplněny i systémové a centrální části. Komunikace v rádiové síti GSM-R bude integrováno do nových IP dotykových terminálů instalovaných v rámci PS zapojovačů na nouzovém ovládacím pracovišti v žst. Otrokovice, záložním ovládacím pracovišti v žst. Vizovice a na dispečerském pracovišti v CDP Přerov.

##### **D.1.2.7.1 PS 01-14-14 ŽST Otrokovice, tunel , GSM-R, BTS 320**

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi žst. Otrokovice a odbočkou Zlín – Malenovice, včetně vykrytí přilehlého tunelu pod Kvítkovickou křižovatkou. Betonový stožár o výšce 30m bude umístěn vedle technologické budovy tunelu, technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB tunelu. BTS bude dvousektorová se třemi anténami, dvě na pokrytí tratě a

třetí na vykrytí tunelové roury. Anténa na vykrytí tunelové roury bude umístěna na zárubní zdi tunelu. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou.

#### **D.1.2.7.2 PS 01-14-15 ŽST Otrokovice, vykrytí tunelové roury radiovým signálem nedrážních operátorů**

Pokrytí tunelu radiovým signálem nedrážních operátorů bude v souladu s ČSN 73 7508.

V technologickém objektu ŽST Otrokovice, tunel bude ve sdělovací místnosti umístěna technologie pro opakování signálů mimodrážních operátorů – IZS. Do tunelové roury budou opakovány signály digitálního rádiového signálu MVČR MATRA v pásmu 400 MHz a analogového rádiového signálu pro HZS v pásmu 160MHz. Přijímací antény rádiových systémů budou umístěny na novém betonovém stožáru pro BTS. Vysílací antény, které budou sloužit pro vykrytí tunelové roury, budou umístěny na zárubní zdi před portálem tunelu. Koaxiální svody vedené od přijímacích antén k technologii opakovací a dále k vysílacím anténám budou vedeny zemní trasou společně s koax. svody GSM-R.

Technologie jednotlivých rádiových opakovacích bude vybavena vlastním zálohovaným napájením a dálkovým dohledem.

#### **D.1.2.7.3 PS 03-14-06 Odb. Zlín-Malenovice, GSM-R, BTS 321**

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi tunelem pod Kvítkovickou křižovatkou a žst. Zlín Střed. Betonový stožár o výšce 25m bude umístěn vedle technologické budovy odbočky, technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny po lávce a dále skrz půdní prostor TB.

#### **D.1.2.7.4 PS 05-14-10 ŽST Zlín střed, GSM-R, BTS 322**

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi odbočkou Zlín – Malenovice a zastávkou Zlín - Příluky. Betonový stožár o výšce 35m bude umístěn za kolejem na pravé straně od výpravní budovy, technologie BTS bude umístěna ve venkovní přístrojové skříni umístěné vedle stožáru. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou.

#### **D.1.2.7.5 PS 07-14-04 Výh. Zlín-Příluky, GSM-R, BTS 323**

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi žst. Zlín - střed a žst. Lípa nad Dřevnicí. Betonový stožár o výšce 30m bude umístěn vedle technologické budovy zastávky Zlín - Příluky, technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB zastávky. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou.

#### **D.1.2.7.6 PS 09-14-09 ŽST Lípa nad Dřevnicí, GSM-R, BTS 324**

**PS 09-14-09 část A ŽST Lípa nad Dřevnicí, GSM-R, BTS 324, základnová stanice**

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi zastávkou Zlín – Příluky a zastávkou Zádveřice. Betonový stožár o výšce 35m bude umístěn vedle technologické budovy, technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou.

**PS 09-14-09 část B ŽST Lípa nad Dřevnicí, GSM-R, BTS 324, repeater Zádveřice**

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi žst. Lípa nad Dřevnicí a žst. Vizovice. Betonový stožár o výšce 15m bude umístěn za přejezdem v obci Zádveřice na levé straně ve směru na Vizovice. Technologie BTS bude umístěna ve venkovní přístrojové skříni umístěné vedle stožáru. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny zemní trasou.

**D.1.2.7.7 PS 11-14-09 ŽST Vizovice, GSM-R, BTS 325**

Tato BTS zajistí pokrytí signálem GSM-R traťového úseku mezi zastávkou Zádveřice a žst. Vizovice. Betonový stožár o výšce 15m bude umístěn vedle technologické budovy, technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB. BTS bude jednosektorová se dvěma anténami. Koaxiální kabely k anténám budou vedeny po lávce a dále skrz půdní prostor TB.

**D.1.2.7.8 PS 50-14-01 Doplnění systémových a centrálních částí GSM-R**

Bude řešeno uvedení a zprovoznění nově instalovaných základnových stanic BTS systému GSM-R na předmětné železniční trati jakožto jednoho uceleného celku. Součástí tohoto PS jsou nezbytné práce související s připojením jednotlivých BTS na centrální a systémové části sítě vč. doplnění licencí, provedení potřebných měření dle EIRENE kritérií a osazení trati nepřenosnými návěstmi (radiovníky).

Nově navrhované základnové stanice BTS zajišťující pokrytí železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice budou připojeny na centrální a ústřednové části sítě GSM-R přes kontrolér BSC umístěný v objektu CDP Přerov. Pro připojení jednotlivých BTS bude využito nově instalované přenosové zařízení v rámci samostatného provozního souboru. Připojení BTS bude realizováno pomocí jednotlivých smyček E1. Stávající kapacita centrálních a ústřednových částí sítě je v současné době kapacitně dostačující pro připojení všech nově instalovaných BTS a není nutné v rámci předmětné stavby provádět žádné jejich HW úpravy nebo rozšíření. Před samotným zahájením výstavby jednotlivých BTS bude v rámci tohoto PS provedeno nezbytné předrealizační měření pro ověření softwarové predikce a zpřesnění provedeného radiového plánování. Po zprovoznění celého systému bude provedeno závěrečné měření pokrytí trati dle EIRENE kritérií a případná korekce jednotlivých BTS (včetně BTS 313 žst. Otrokovice) pro zajištění správné funkce systému GSM-R.

**D.1.2.8 Jiné sdělovací zařízení**

#### **D.1.2.8.1 PS 01-14-02 ŽST Otrokovice, sdělovací zařízení**

V nové výpravní budově a v adaptovaných prostorách technologické budovy v žst. Otrokovice se vybuduje nová strukturovaná kabeláž a nové hodinové rozvody. Budou dodány nové IP telefony do místností specifikovaných zabezpečovacím, sdělovacím a silnoproudým zařízením. Strukturovaná kabeláž bude sloužit pro telefonní rozvody, pro připojení počítačů a dalších zařízení. Rozvody strukturované kabeláže se instalují do místností silnoproudého zařízení, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, do dopravní kanceláře. Dále budou vybaveny pokladny, úschvona zavazadel a kanceláře v nové VB.

Hlavní matiční hodinové zařízení bude v nové sdělovací místnosti ve VB. Podružná hodinová zařízení budou umístěna v prostorách dopravní kanceláře, pokladnách, v úschovně zavazadel, čekárně, odjezdové hale, a kancelářích. Dále budou v rámci sdělovacího zařízení do sdělovacích místností umístěny racky a kabelové rošty.

#### **D.1.2.8.2 PS 01-14-12 ŽST Otrokovice, kamerový systém**

V žst. Otrokovice se v současné době nachází stávající kamerový systém, kterého centrální část (NVR, převodníky atd.) je umístěná ve výpravní budově. V rámci toho PS se stávající kamerový systém nahradí novým, který bude umístěn v nové technologické budově ve sdělovací místnosti. Kamerový systém bude sledovat nástupištní hrany, podchod, čekáren a úrovňový přechod. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice. V rámci tohoto PS se stávající klientské pracoviště přesune do nové dopravní kanceláře a doplní se příslušnými licencemi.

#### **D.1.2.8.3 PS 01-14-13 ŽST Otrokovice, tunel, kamerový systém s detekcí požáru**

V rámci tohoto PS se vybuduje nový kamerový systém v novém tunelu. Nový kamerový systém bude v IP provedení. Kamerový systém bude sledovat vstup neoprávněných osob v prostorách tunelu a zářezu tunelu, odložení předmětu v kolejišti v tunelu a vyhodnocovat vznik požáru v tunelu. Kamerový systém bude propojený s rozhlasovým systémem v tunelu pro spuštění varovných hlášení. Identifikace narušení prostoru nebo vzniku požáru bude předávána na pracoviště dispečera na CDP Přerov a nejbližší centrálu IZS ( integrovaný záchranný systém)

#### **D.1.2.8.4 PS 02-14-08 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, traťový kamerový systém**

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v zast. Zlín- Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec a na přejezdech v žkm 2,682; 3,568 a 4,789. Kamerový systém v zastávkách bude sledovat nástupištní hrany a kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně v zastávkách ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléových domcích a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

#### **D.1.2.8.5 PS 03-14-02 Odb. Zlín-Malenovice, sdělovací zařízení**

V nové výpravní budově a v adaptovaných prostorách technologické budovy Odb. Zlín-Malenovice se vybuduje nová strukturovaná kabeláž a nové hodinové rozvody. Budou dodány nové IP telefony do místností specifikovaných zabezpečovacím, sdělovacím a silnoproudým zařízením. Strukturovaná kabeláž bude sloužit pro telefonní rozvody, pro připojení počítačů a dalších zařízení. Rozvody strukturované kabeláže se instalují do místností nouzové obsluhy, sdělovacího zařízení, rozvodny NN, DŘT, stavědlová ústředna.

Hlavní matiční hodinové zařízení bude v nové sdělovací místnosti ve VB. Podružná hodinová zařízení budou umístěna v prostorách rozvodny nn, stavědlová ústředna, místností nouzové obsluhy, čekárně, odjezdové hale, a kancelářích. Dále budou v rámci sdělovacího zařízení do sdělovacích místností umístěny racky a kabelové rošty.

#### **D.1.2.8.6 PS 04-14-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, traťový kamerový systém**

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v zast. Zlín-Prštné a na přejezdech v žkm 6,557 a 7,270. Kamerový systém v zastávce bude sledovat nástupištní hrany a kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně v zastávce ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléových domcích a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

#### **D.1.2.8.7 PS 05-14-02 ŽST Zlín střed, sdělovací zařízení**

V nové výpravní budově a v adaptovaných prostorách technologické budovy v žst. Zlín střed se vybuduje nová strukturovaná kabeláž a nové hodinové rozvody. Budou dodány nové IP telefony do místností specifikovaných zabezpečovacím, sdělovacím a silnoproudým zařízením. Strukturovaná kabeláž bude sloužit pro telefonní rozvody, pro připojení počítačů a dalších zařízení. Rozvody strukturované kabeláže se instalují do: sdělovací místnost TÚDC, sdělovací místnost OŘ, stavědlová ústředna, DŘT, pokladny, zavazadlová pokladna, úschovna zavazadel, dopravní kancelář, zasedací místnost, kopírka a server.

Hlavní matiční hodinové zařízení bude místnosti OŘ. Podružná hodinová zařízení budou umístěna v prostorách: sdělovací místnost TÚDC, stavědlová ústředna, DŘT, pokladny, zavazadlová pokladna, úschovna zavazadel, odbavovací hala, čekárna, dopravní kancelář a chodba. Dále budou v rámci sdělovacího zařízení do sdělovacích místností umístěny racky a kabelové rošty.

#### **D.1.2.8.8 PS 05-14-09 ŽST Zlín střed, kamerový systém**

Kamerový systém v žst. Zlín střed a na přejezdu v žkm 9,609 se doplní po koordinaci s výstavbou novou výpravní budovou, na které je závislý.

#### **D.1.2.8.9 PS 06-14-11 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, traťový kamerový systém**

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v zast. Zlín Dlouhá, zast. Zlín-Podvěsná a Zlín-Přiluky a na přejezdech v žkm 11,311; 12,006; 14,083; 14,557. Kamerový systém v zastávkách bude sledovat nástupištní hrany a kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně v zastávkách ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléovém domku a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

#### **D.1.2.8.10 PS 08-14-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, traťový kamerový systém**

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v zast. Želechovice a na přejezdech v žkm 15,932 a 16,461. Kamerový systém v zastávce bude sledovat nástupištní hrany a kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně v zastávce ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléových domcích a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

#### **D.1.2.8.11 PS 09-14-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, sdělovací zařízení**

V nové výpravní budově a v adaptovaných prostorách technologické budovy v žst. Lípa nad Dřevnicí se vybuduje nová strukturovaná kabeláž a nové hodinové rozvody. Budou dodány nové IP telefony do místností specifikovaných zabezpečovacím, sdělovacím a silnoproudým zařízením. Strukturovaná kabeláž bude sloužit pro telefonní rozvody, pro připojení počítačů a dalších zařízení. V prostorách nové technologické budovy se instalují rozvody strukturované kabeláže do stavědlové ústředny, místností sdělovacího zařízení, DŘT a do rozvodny nn. Rozvody strukturované kanceláře se zřídí i v dopravní kanceláři. Hlavní matiční hodinové zařízení bude v nové sdělovací místnosti ve VB. Podružná hodinová zařízení budou umístěna v dopravní kanceláři na stěnu na viditelné místo, do stavědlové ústředny a místnosti sdělovacího zařízení se umístí podružné hodiny ručičkové. Dále budou v rámci sdělovacího zařízení do sdělovacích místností umístěny racky a kabelové rošty.

#### **D.1.2.8.12 PS 09-14-08 ŽST Lípa nad Dřevnicí, kamerový systém**

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v žst. Lípa nad Dřevnicí a na přejezdech 17,660 a 18,881. Kamerový systém ve stanici bude sledovat nástupištní hrany, úroňový přechod. Kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně ve stanici ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléových domcích a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

#### **D.1.2.8.13 PS 10-14-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, traťový kamerový systém**

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v zast. Zádveřice a na přejezdech v žkm 20,415; 20,980; 21230; 21,700; 22,186 a 23,522. Kamerový systém v zastávce bude sledovat nástupištní hranu a kamerový systém na přejezdech bude monitorovat dopravní situaci na přejezdech. Nový kamerový systém bude v IP provedení.

Videosignál bude ukládán lokálně v zastávce ve sdělovací místnosti a na přejezdech v reléových domcích a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

#### **D.1.2.8.14 PS 11-14-02 ŽST Vizovice, sdělovací zařízení**

V nové výpravní budově a v adaptovaných prostorách technologické budovy v žst. Vizovice se vybuduje nová strukturovaná kabeláž a nové hodinové rozvody. Budou dodány nové IP telefony do místností specifikovaných zabezpečovacím, sdělovacím a silnoproudým zařízením. Strukturovaná kabeláž bude sloužit pro telefonní rozvody, pro připojení počítačů a dalších zařízení. Rozvody strukturované kabeláže se instalují do stavědlové ústředny, místností sdělovacího zařízení, místnosti DŘT a do rozvodny nn/vn. Rozvody strukturované kanceláře se zřídí i v dopravní kanceláři.

Hlavní matiční hodinové zařízení bude v nové sdělovací místnosti ve VB. Podružná hodinová zařízení budou umístěna v dopravní kanceláři na stěnu na viditelné místo, do stavědlové ústředny a místnosti sdělovacího zařízení se umístí podružné hodiny ručičkové. Dále budou v rámci sdělovacího zařízení do sdělovacích místností umístěny racky a kabelové rošty.

#### **D.1.2.8.15 PS 11-14-08 ŽST Vizovice, kamerový systém**

V rámci toho PS se vybuduje nový kamerový systém v žst. Vizovice a na přejezdu v žkm 24,600. Kamerový systém ve stanici bude sledovat nástupištní hrany prostor před výpravní budovou a čekáren. Kamerový systém na přejezdu bude monitorovat dopravní situaci na přejezdu. Nový kamerový systém bude v IP provedení. V rámci tohoto PS se v žst. Vizovice vybuduje klientské pracoviště ve výpravní budově v místnosti č.22 *Deska nové služby*.

Videosignál bude ukládán lokálně ve stanici ve sdělovací místnosti a na přejezdu v reléovém domku a přenášen pomocí technologické datové sítě TechLan na CDP Přerov a na nouzové pracoviště v žst. Otrokovice a žst. Vizovice.

#### **D.1.2.8.16 PS 50-14-02 Doplnění dispečerského pracoviště CDP Přerov**

Na CDP Přerov bude doplněno stávající dispečerské pracoviště. Do IP zapojovače se doplní dálkové ovládání tratě Otrokovice – Vizovice (tj. ovládání rozhlasu, informačního zařízení, ...). Pracoviště dispečera se doplní o ovládání systémů PTZS, ohřev výmněn, osvětlení a provedese doplnění klienta DDTS pro výše uvedenou trať.

#### **D.1.2.8.17 PS 90-14-04 T.ú. Otrokovice - Vizovice, dálková diagnostika TS ŽDC**

Technické řešení dálkové diagnostiky respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým specifikacím SŽDC č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽDC – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou



daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musejí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání těchto TS.

Komunikační rozhraní musí být dle TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání.

Technické řešení zapadá do již navrženého a realizovaného systému DDTS ŽDC.

Definované nově budované technologické celky ze stanic a zastávek v traťovém úseku budou integrovány na nové integrační koncentrátoři ve stanici Zlín – Střed a Lípa nad Dřevnicí. Bude využit stávající InK ve stanici Otrokovice. Data budou přenášena na InS na CDP Přerov. Do dálkové diagnostiky budou integrovány systémy KLIM, VYT, CER, ISC, ROZ, KAMS, ASHS, EZS (včetně dveřních kontaktů ze skříní s TDS), AS, EE, ZS a OSE z objektů v technologických domcích na zastávkách a na přejezdech.

Na CDP Přerov bude umístěn nový terminálový server, bude nově implementována aplikace na IP dotykovém terminálu ve stanici Otrokovice a na nový IP terminál na CDP Přerov. HW těchto zařízení jsou dodávkou navazujících PS sdělovacího zařízení.

Do nových rozvodů NN, místností DŘT a budov EPZ budou umístěny rozvaděče dálkové diagnostiky RDD.

Traťový úsek Otrokovice – Vizovice bude ovládán z CDP Přerov. V rámci PS DDTS budou aktualizováni příslušní klienti systému DDTS ŽDC ve správě SEE a SSZT.

### **D.1.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT**

#### **D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika**

Železniční trať v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice bude elektrizována střídavou jednofázovou trakční soustavou s napětím 25kV, 50Hz. V ústředně ovládaných stanicích v současné době není osazena žádná dispečerská řídicí technika (výjimku tvoří koncová stanice žst. a TNS Otrokovice, kde je osazena telemechanika typu PLC Tecomat včetně místního řídicího systému). Rekonstrukce TNS je řešena v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC 25kV,50Hz Nedakonice – Říkovice“

Výše uvedený traťový úsek spadá do působnosti elektrodispečera ED Přerov, kam jsou zavedeny navazující přenosové sítě telemechanizačních zařízení, které spolu s počítačovým řídicím systémem vytváří automatizovaný systém dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení /ASDŘ PETZ/ v oblasti OŘ Olomouc. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém.

Subsystém přenosu dat je tvořen telemechanickým zařízením Tecomat TC700 firmy Teco Kolín. Přenos dat z telemechanických zařízení na řídicí počítačový systém je pomocí metalických a optických kabelů. V případě nově nasazovaných telemechanických zařízení TC700 se pro přenosy dat používají ethernetové přenosové sítě dle ČSN EN 60870-5-104.

Stávající řídicí počítačový systém pracuje na sestavě 64-bitových počítačů firmy HP, se zálohováním počítačů a dat, s použitím operačního systému RedHat LINUX podporující reálný čas, multithreading apod. Nad touto systémovou podporou pracuje aplikační programové vybavení RTIS firmy Supervisory systems, s.r.o. s úplnou implementací datového modelu a technologických řídicích struktur.

Pro zvýšení bezpečnosti a přehlednosti dispečerského řízení na ED Přerov jsou nasazeny prostředky globální vizualizace tvořené dispečerským panelem Apel, které zajišťují uvědomování o provozních stavech řízené technologie se začleněním do systému dispečerského řízení na ED Přerov.

Hlavním úkolem elektrodispečera je zajištění plynulé a bezporuchové dodávky elektrické energie pro všechny technologické subsystémy. Současně elektrodispečer operativně řídí řízenou soustavu tak, aby vlivy na dopravu z důvodu výpadku napájení byly minimální.

#### Navržené řešení:

Cílem výstavby ústředního dálkového řízení (ÚDŘ) stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“ je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných (koridorových) tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům (odstávkám) z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítek minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

Navrhovaný řídicí systém je určen pro centrální dispečerské řízení technologických celků s možností dálkového ovládání. Systém vychází z liniového charakteru výstavby dispečerské řídicí techniky, požadavkem na úplnou Sw a Hw kompatibilitu systému se stávajícími zařízeními na sousedních úsecích a na ED Přerov, řešených v rámci jiných staveb.

Telemechanické zařízení (PLC) je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Komunikace s ED Přerov je dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (ETHERNET) – požadavky uplatněny u zpracovatele sdělovacího zařízení (PS 90-14-02 T.ú. Otrokovice – Vizovice, přenosové zařízení). Pro servisní účely údržby do každého objektu (místnosti RNN či DŘT) bude zavedena účastnická přípojka (IP telefon).

Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů. Současně poskytuje prostředky pro ústřední řízení důležitých zařízení v technologické síti.

Projektová dokumentace je zpracována s ohledem na nové požadavky technického řešení dispečerské řídicí techniky včetně norem ČSN, EN a směrnic SŽDC.

#### **D.1.3.1.1 PS 01-05-01 ŽST Otrokovice, zařízení DŘT**

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 - úprava stávající DŘT v TS2 (R22/0,4kV, R6kV, DOÚO – optické oddělení, RNN – dvojité optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH); provizorní stav R22kV a R6kV – DŘT z výzisku OŘ Olomouc

#### **D.1.3.1.2 PS 01-05-02 ŽST Otrokovice, TNS, doplnění zařízení DŘT a MŘS**

Doplnění DŘT a MŘS (DOÚO – optické oddělení, Sw úprava technologie napaječů - checklisty). Rekonstrukce TNS řešena v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50Hz Nedakonice – Říkovice“

#### **D.1.3.1.3 PS 01-05-03 ŽST Otrokovice, trafostanice pro EPZ, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (EPZ – komunikace ETH)

**D.1.3.1.4 PS 01-05-04 ŽST Otrokovice, TS 22/0,4kV v km 155,300, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV v km 155,300 – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

**D.1.3.1.5 PS 01-05-05 ŽST Otrokovice, TS 22/0,4kV v km 0,800, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – tunel v km 0,800 – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

**D.1.3.1.6 PS 02-05-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

**D.1.3.1.7 PS 03-05-01 Odb. Zlín-Malenovice, zařízení DŘT**

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

**D.1.3.1.8 PS 04-05-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

**D.1.3.1.9 PS 05-05-01 ŽST Zlín střed, spínací stanice a EPZ, zařízení DŘT**

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (technologie SpS – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN a EPZ – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

**D.1.3.1.10 PS 05-05-02 ŽST Zlín střed, zařízení DŘT**

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

**D.1.3.1.11 PS 06-05-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

**D.1.3.1.12 PS 06-05-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

**D.1.3.1.13 PS 07-05-01 Výh. Zlín-Přiluky, zařízení DŘT**

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

**D.1.3.1.14 PS 08-05-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

**D.1.3.1.15 PS 09-05-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, zařízení DŘT**

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

**D.1.3.1.16 PS 09-05-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, spínací stanice, zařízení DŘT METRANS**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (technologie SpS – komunikace opto dle IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

#### **D.1.3.1.17 PS 10-05-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, zařízení DŘT**

Nová DŘT nástěnného provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH)

#### **D.1.3.1.18 PS 11-05-01 ŽST Vizovice, zařízení DŘT**

Nová DŘT skříňového provedení, napájení 24V DC, servisní zásuvka 230V AC, komunikace s ED dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (TS 22/0,4kV – dvojitý optický kruh IEC 61850; RNN – komunikace ETH, DOÚO – optické oddělení)

#### **D.1.3.1.19 PS 90-05-01 ED Přerov, doplnění zařízení DŘT a řídicího systému**

Doplnění DŘT a řídicího systému. Na straně řídicího systému na ED Přerov je řešeno začlenění datových ethernetových přenosů trati Otrokovice - Vizovice do stávajícího řídicího systému. Součástí dodávky je oživení a nastavení ethernetových přenosových sítí směrem k technologickému objektu. V rámci programového vybavení řídicího systému je řešeno rozšíření, úprava a parametrizace programového vybavení řídicího systému, implementace datových a technologických struktur modelu řízené soustavy, databáze globální vizualizace (panel APEL), vytvoření uživatelského presentačního zobrazení a presentačních formulářů, zkoušky programového vybavení (verifikace signálů, měření a povelů na technologická zařízení jednotlivých technologií) včetně závěrečné zkoušky komplexního vyzkoušení a uvedení řídicího systému do provozu.

### **D.1.3.2 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic**

#### **D.1.3.2.1 PS 05-09-01 ŽST Zlín střed, spínací stanice - technologie**

Spínací stanice je umístěna v samostatné technologické budově v žel. stanici a kromě její technologie je zde dále instalována technologie trafostanice pro napájení EPZ a transformátor TZ1, ze kterého je napájen rozvaděč RZ1 sloužící pro napájení zabezpečovacího zařízení. Dispozičně je budova řešena tak, aby byla technologie spínací stanice oddělena od ostatních technologií. Objekt je vybaven kabelovým prostorem. Spínací stanice zajišťuje v případě potřeby příčné propojení obou stop trakčního vedení a napájení trakčního vedení ve směru na Vizovice.

Ovládání a signalizace rozvodny 25kV bude zajištěna místně pomocí systému SKŘ a MŘS a ústředně systémem DŘT.

#### **D.1.3.2.3 PS 05-09-03 ŽST Zlín střed, spínací stanice - vlastní spotřeba**

Rozvaděče vlastní spotřeby jsou umístěny v technologické budově SpS v rozvodně nn a slouží jak pro napájení vlastní spotřeby SpS, tak i pro napájení vlastní spotřeby rozvodny EPZ.

Rozvaděč ANG je napojen jednak z transformátoru 27/0,23kV, 60kVA umístěného v rozvaděči 25kV v poli č.4. Druhý přívod je zajištěn z rozvodu stanice přes oddělovací transformátor 0,4/0,4kV, 40kVA. Mezi přívody je realizován automatický záskok. Prioritní napájení rozvaděče bude z oddělovacího transformátoru.

Rozvaděč ATJ je v provedení skříňovém a je osazen do prostoru ostatními rozvaděči. V rozvaděči ATJ bude umístěn programovatelný automat, který bude monitorovat stavy jističích prvků a umožňuje spínání nouzového osvětlení v budově SpS.

Rozvaděč ATJ je napájen ze staniční baterie GB1 a současně z dobíječe GU1.

Nová baterie 110 V DC bude instalována v klimatizovaném boxu v rozvodně nn.

#### **D.1.3.2.4 PS 09-09-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, spínací stanice - technologie METRANS**

Jednopolová vypínačová spínací stanice má za úkol při poruchách, nadproudech, přepětích a podpětích na trakčním vedení kolejiště METRANS a.s. chránit vypnutím trakční vedení kolejiště SŽDC. Zároveň bude ve spínací stanici měřena spotřeba el. energie.

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena technologie v betonové prostorové buňce, ve které bude v odděleném prostoru umístěn jednopolový trakční vypínač 27,5 kV, měřicí transformátor proudu a dva měřicí transformátory napětí s vnitřní pojistkou.

#### **D.1.3.2.5 PS 09-09-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, spínací stanice - technologie SŽDC**

V kiosku spínací stanice bude umístěno zařízení DŘT a zařízení sdělovací. Povel a signály pro napojení do DŘT budou ukončeny v přechodové skříni PS. Komunikace mezi multifunkčním terminálem a DŘT je zajištěna pomocí optického kabelu a předepsaného protokolu. Sdělovací zařízení a zařízení DŘT budou napájeny z rozvaděče RVS.

V jednovypínačové stanici je měřena spotřeba elektrické energie trakčního vedení kolejiště METRANS. Elektroměr je umístěn v rozvaděči elektrárenského měření RE a je napojen z měřicího vinutí transformátoru proudu a měřicího vinutí transformátoru napětí.

### **D.1.3.3 Technologie transformačních stanic VN/NN**

#### **D.1.3.3.1 PS 01-09-01 ŽST Otrokovice, trafostanice pro EPZ**

Pro možnost napájení předtápěcích stojanů umístěných v kolejišti bude vybudována nová trafostanice 27/3/1,5kV, která bude umístěna v samostatném objektu. Trafostanice umožní napájení stojanů napětím 3kV AC nebo 1,5kV AC dle potřeby. Budova bude sestávat ze dvou místností. Jedna místnost bude sloužit jako trafokomora, ve které bude umístěn olejový hermetizovaný transformátor 27/3/1,5kV o výkonu 2x800kVA. Ve druhé místnosti bude umístěn rozvaděč 27kV, rozvaděč 3/1,5kV a vlastní spotřeba.

#### **D.1.3.3.2 PS 01-13-01 ŽST Otrokovice, úprava TS 22/04kV**

V souvislosti se změnou napájení bude provedena modernizace stávající trafostanice 22/0,4kV ve stanici Otrokovice. Stávající kobková rozvodna bude nahrazena rozvaděčem 22kV. Řízení bude provedeno pomocí terminálů IED, které budou sloužit jak pro ochranu, tak i pro ovládání vývodů. V R22kV budou osazeny i srovnávací ochrany. V souvislosti s rekonstrukcí stanice Otrokovice a navýšením odběru budou v rámci tohoto PS vyměněny stávající transformátory za nové o výkonu 630kVA.

#### **D.1.3.3.3 PS 01-13-02 ŽST Otrokovice, TS 22/0,4kV v km 155,300**

V blízkosti trafostanice pro EPZ bude vybudována nová kiosková trafostanice 22/0,4kV. Trafostanice je umístěna v betonovém objektu a je napojena na energetický systém 22kV. Betonový domek včetně jeho osazení do terénu je součástí samostatného stavebního objektu. Trafostanice bude sloužit především pro napájení EOv a odběrů na přerovském zhlaví. Trafostanice bude rovněž propojena kabely nn s trafostanicí 22/0,4kV ve stávající technologické budově. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze tří polí. Do rozvaděče je zaústěn napájecí kabel 22kV z rozvodny 22kV TNS. Hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 630kVA je umístěn v samostatné trafokomoře. V samostatné rozvodně nn je dále instalován rozvaděč RH, rozvaděče vlastní spotřeby RVS, zařízení DŘT a sdělovací zařízení. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov.

#### **D.1.3.3.4 PS 01-13-03 ŽST Otrokovice, TS 22/0,4kV v km 0,800**

Trafostanice je umístěna ve zděném domku poblíž nového tunelu. Zděný domek včetně jeho osazení do terénu je součástí samostatného stavebního objektu. Trafostanice bude sloužit především pro napájení el. odběrů v tunelu. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze tří polí. Do rozvaděče je zaústěn napájecí kabel 22kV od Otrokovice. Hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 160kVA je umístěn v samostatné trafokomoře.

V tomto domku je rovněž umístěn náhradní zdroj s automatickým startem, který je součástí samostatného objektu ZZEE.

V samostatné rozvodně nn je instalován rozvaděč RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, kompenzační rozvaděč RK, rozvaděče vlastní spotřeby RVS a zařízení DŘT. Rozvaděč RZS je napájen jednak z transformátoru 160kVA a v případě ztráty napětí ze záložního zdroje. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov.

#### **D.1.3.3.5 PS 02-13-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, TS 22/0,4kV v km 3,450**

#### **D.1.3.3.8 PS 04-13-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, TS 22/0,4kV v km 8,550**

#### **D.1.3.3.12 PS 06-13-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, TS 22/0,4kV v km 11,250**

**D.1.3.3.13 PS 06-13-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, TS 22/0,4kV v km 12,650**

**D.1.3.3.16 PS 08-13-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, TS 22/0,4kV v km 16,650**

**D.1.3.3.19 PS 10-13-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, TS 22/0,4kV v km 21,600**

Na jednotlivých zastávkách budou vybudovány nové kioskové trafostanice 22/0,4kV. Trafostanice jsou umístěny v betonovém objektu a jsou napojeny na energetický systém 22kV. Betonový domek včetně jeho osazení do terénu je součástí samostatného stavebního objektu. Trafostanice bude sloužit především pro napájení odběrů na zastávce a dále pro napájení přejezdových zab. zař. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze tří polí. Hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 100kVA je umístěn v samostatné trafokomoře. V samostatné rozvodně nn je dále instalován rozvaděč RH, kompenzační rozvaděč RK, rozvaděče vlastní spotřeby RVS, zařízení DŘT a sdělovací zařízení. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov.

**D.1.3.3.6 PS 03-13-01 Odb. Zlín-Malenovice, TS 22/0,4kV**

Na odbočce bude vybudována nová trafostanice umístěná ve stávající výpravní budově. Trafostanice bude sloužit především pro napájení odběrů na odbočce a dále pro napájení přejezdových zab. zař. a blízké zastávky. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze čtyř polí. V samostatných kobkách jsou umístěny olejový hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 100kVA a dále dekompenzační tlumivka 22kV o výkonu 150kVar. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov. Z trafostanice je napájena rozvodna nn, která je součástí samostatného PS.

**D.1.3.3.7 PS 03-13-02 Odb. Zlín-Malenovice, TS 25/0,4 kV pro ZZ**

V blízkosti výpravní budovy bude pro potřeby napájení zabezpečovacího zařízení (zdroje UNZ) umístěna kiosková oceloplechová trafostanice TR-ZZ vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 100 kVA, 25/0,4kV kV, 50 Hz, napájená z trakčního vedení.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru trafo a dále měření spotřeby el. energie.

**D.1.3.3.9 PS 05-09-04 ŽST Zlín střed, trafostanice pro EPZ**

Pro možnost napájení předtápěcích stojanů umístěných v kolejišti bude vybudována nová trafostanice 27/3/1,5kV, která bude umístěna ve společném objektu se spínací stanicí. Trafostanice umožní napájení stojanů napětím 3kV AC nebo 1,5kV AC dle potřeby. Trafostanice pro EPZ bude sestávat ze dvou místností. Jedna místnost bude sloužit jako trafokomora, ve které bude umístěn



olejový hermetizovaný transformátor 27/3/1,5kV o výkonu 2x800kVA. Ve druhé místnosti bude umístěn rozvaděč 27kV, rozvaděč 3/1,5kV a vlastní spotřeba.

V trafostanici je provedeno měření spotřeby el. energie jednotlivých vývodů na předtápěcí stanoviště z rozvaděče 3/1,5kV.

#### **D.1.3.3.10 PS 05-13-01 ŽST Zlín střed, TS 22/0,4kV**

Ve stanici bude vybudována nová trafostanice umístěná v nové výpravní budově. Trafostanice bude sloužit pro napájení veškerých odběrů ve stanici. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze sedmi polí. V samostatných kobkách jsou umístěny dva olejové hermetizované transformátory 22/0,4kV, 400kVA a dále dekompenzační tlumivka 22kV o výkonu 150kVar. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov. Z trafostanice je napájena rozvodna nn, která je součástí samostatného PS.

#### **D.1.3.3.11 PS 05-13-02 ŽST Zlín střed, kiosková TS 22/0,4kV**

V rámci tohoto PS bude řešena provizorní stanice TS 22/0,4kV, která bude sloužit pro napájení stanice Zlín střed po dobu její rekonstrukce. Trafostanice bude vybavena rozvaděčem 22kV s možností připojení do kabelové smyčky 22kV E.ONu a vývodem na transformátor o výkonu 400kVA. Výkon transformátoru bude vyveden do rozvaděče nn s minimálně 6-ti vývody. Z těchto vývodů budou napojena zařízení, nezbytně nutná pro provoz stanice po dobu její přestavby.

#### **D.1.3.3.14 PS 07-13-01 Výh. Zlín-Přiluky, TS 22/0,4kV**

Ve výhybně bude vybudována nová trafostanice umístěná v nové technologické budově. Trafostanice bude sloužit především pro napájení odběrů ve výhybně a dále pro napájení přejezdových zab. zař. a blízké zastávky. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze čtyř polí. V samostatných kobkách jsou umístěny olejový hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 100kVA a dále dekompenzační tlumivka 22kV o výkonu 150kVar. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov. Z trafostanice je napájena rozvodna nn, která je součástí samostatného PS.

#### **D.1.3.3.15 PS 07-13-02 Výh. Zlín-Přiluky, TS 25/0,4 kV pro ZZ**

V blízkosti technologické budovy bude pro potřeby napájení zabezpečovacího zařízení (zdroje UNZ) umístěna kiosková oceloplechová trafostanice TR-ZZ vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 100 kVA, 25/0,4kV kV, 50 Hz, napájená z trakčního vedení.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru traťa a dále měření spotřeby el. energie.

#### **D.1.3.3.17 PS 09-13-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, TS 22/0,4kV**

Ve stanici bude vybudována nová trafostanice umístěná v nové technologické budově. Trafostanice bude sloužit pro napájení odběrů ve stanici. V samostatné rozvodně VN trafostanice je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze čtyř polí. V samostatných kobkách jsou umístěny olejový hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 400kVA a dále dekompenzační tlumivka 22kV o výkonu 200kVar. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov. Z trafostanice je napájena rozvodna nn, která je součástí samostatného PS.

#### **D.1.3.3.18 PS 09-13-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, TS 25/0,4 kV pro ZZ**

V blízkosti technologické budovy bude pro potřeby napájení zabezpečovacího zařízení (zdroje UNZ) umístěna kiosková oceloplechová trafostanice TR-ZZ vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 100 kVA, 25/0,4kV kV, 50 Hz, napájená z trakčního vedení.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru trafo a dále měření spotřeby el. energie.

#### **D.1.3.3.20 PS 11-13-01 ŽST Vizovice, NS 22kV**

Ve stanici bude vybudována nová trafostanice 22/0,4kV a zároveň nová napájecí stanice energetického systému 22kV. Zařízení bude umístěno v nové technologické budově. Trafostanice bude sloužit pro napájení veškerých odběrů ve stanici, napájecí stanice pak jako záložní zdroj pro energetický systém 22kV.

V samostatné rozvodně VN je umístěn rozvaděč 22kV E.ON, který bude sloužit pro napájení NS 22kV. Rozvaděč bude napájen přípojkou VN z distribučního rozvodu E.ON. Přípojka nn i rozvaděč 22kV jsou součástí samostatné stavby E.ON.

V navazující rozvodně VN jsou umístěny dva rozvaděče 22kV SŽDC. Vstupní rozvaděč 22kV SŽDC bude sestávat ze tří polí. Pole přívodního, pole měření a pole vývodní na transformátor 22/22kV o výkonu 2000kVA. Přívodní a vývodové pole jsou vybaveny vypínači s motorickým pohonem, který je řízen terminálem IED.

Za transformátorem 22/22kV je umístěn rozvaděč 22kV, který je sestaven ze čtyř polí. V samostatných kobkách jsou umístěny olejový hermetizovaný transformátor 22/0,4kV, 160kVA a dále dekompenzační tlumivka 22kV o výkonu 250kVar. Dále je v samostatné kobce umístěn transformátor 22/22kV o výkonu 2000kVA a odpor R1 pro přizemnění uzlu sítě 22kV. Ovládací napětí je zajištěno v rozvaděči RVS, jehož součástí je rovněž baterie 110VDC. Ovládání a signalizace je zapojena do automatu DŘT a přenášena přes přenosový systém do ED Přerov. Z trafostanice je napájena rozvodna nn, která je součástí samostatného PS.

#### **D.1.3.3.21 PS 11-13-02 ŽST Vizovice, TS 25/0,4 kV pro ZZ**

V blízkosti technologické budovy bude pro potřeby napájení zabezpečovacího zařízení (zdroje UNZ) umístěna kiosková oceloplechová trafostanice TR-ZZ vybavená olejovým hermetizovaným transformátorem 100 kVA, 25/0,4kV kV, 50 Hz, napájená z trakčního vedení.

Spolu s technologií trafostanice bude v kiosku umístěn rozvaděč nn označený jako RH, ve kterém je řešeno jištění sekundáru trafo a dále měření spotřeby el. energie.

#### **D.1.3.4 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6kV**

##### **D.1.3.4.1 PS 01-08-01 ŽST Otrokovice, úprava STS 6kV**

V rámci tohoto PS bude řešena úprava stávající STS6kV. Pro možnost napájení upraveného zab. zař. a rozvaděče RZS bude provedena výměna transformátoru. Nově bude osazen transformátor 6/0,4kV 100kVA. Ovládání STS6kV zůstane stávající beze změny.

#### **D.1.3.5 Provozní rozvod silnoproudu**

##### **D.1.3.5.1 PS 01-07-01 ŽST Otrokovice, výpravní budova, rozvodna nn**

V nové výpravní budově budou v 1.NP a 2.NP zřízeny samostatné místnosti, které budou sloužit jako rozvodny nn. V rozvodnách nn budou umístěny hlavní rozvaděč RH a dále rozvaděč zajištěné sítě RZS. Rozvaděč RH i RZS budou napájeny přípojkou nn z rozvodny nn umístěné ve stávající technologické budově.

##### **D.1.3.5.2 PS 01-07-02 ŽST Otrokovice, technologická budova, rozvodna nn**

V rámci tohoto PS bude provedena rekonstrukce stávající rozvodny nn ve stávající technologické budově. Stávající rozvaděče budou demontovány a nahrazeny rozvaděči novými.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení. V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽDC a DŘT.

##### **D.1.3.5.3 PS 01-07-03 ŽST Otrokovice, TS 22/0,4kV v km 0,800 - ZZEE**

V rámci tohoto PS bude v nové technologické budově u tunelu vybudován záložní zdroj elektrické energie o výkonu 88kVA. Záložní zdroj s automatickým startem bude sloužit jako záložní zdroj pro napájení elektrických zařízení umístěných v tunelu a pro napájení čerpadel. Zdroj bude umístěn v samostatné místnosti a bude napájet rozvaděč RZS, kde bude proveden automatický záskok mezi napájením z trafostanice 22/0,4kV a záložním zdrojem.

##### **D.1.3.5.4 PS 03-07-01 Odb. Zlín-Malenovice, rozvodna nn**

V rámci tohoto PS bude vybudována nová rozvodna nn ve stávající výpravní budově napájená z trafostanice 22/0,4kV.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení.

V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽDC a DŘT.

#### **D.1.3.5.5 PS 05-07-01 ŽST Zlín střed, rozvodna nn**

V rámci tohoto PS bude vybudována nová rozvodna nn v nové výpravní budově napájená z trafostanice 22/0,4kV.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení. V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽDC a DŘT.

#### **D.1.3.5.6 PS 07-07-01 Výh. Zlín-Přiluky, rozvodna nn**

V rámci tohoto PS bude vybudována nová rozvodna nn v nové technologické budově napájená z trafostanice 22/0,4kV.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení. V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽDC a DŘT.

#### **D.1.3.5.7 PS 09-07-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, rozvodna nn**

V rámci tohoto PS bude vybudována nová rozvodna nn v nové technologické budově napájená z trafostanice 22/0,4kV.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení. V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽDC a DŘT.

#### **D.1.3.5.8 PS 11-07-01 ŽST Vizovice, rozvodna nn**

V rámci tohoto PS bude vybudována nová rozvodna nn v nové technologické budově napájená z trafostanice 22/0,4kV.

V místnosti rozvodny bude umístěn hlavní rozvaděč nn RH, rozvaděč zajištěné sítě RZS, rozvaděč osvětlení RO a rozvaděč R-ZZ pro odepínání přívodů do zabezpečovacího zařízení. V místnosti DŘT bude umístěn rozvaděč vlastní spotřeby RVS, rozvaděč zálohovaného napájení RZN a přechodová skříň PS pro napojení DŘT. Dále budou v místnosti DŘT umístěny ovladače pro DOÚO a rozvaděče DD TSŽDC a DŘT.

### **D.1.3.6 Dálková diagnostika železniční infrastruktury**

#### **D.1.3.6.1 PS 01-05-06 ŽST Otrokovice, dálková diagnostika TS ŽDC**

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v žst. Otrokovice a Otrokovice-Trávníky dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

Pro potřeby SEE dojde k ekologické likvidaci hardwarově nevyhovujících klientských pracovišť v rámci tohoto PS, tato pracoviště budou následně nahrazena novými klienty. Bude dodáno mobilní klientské pracoviště, budou doplněna stávající klientská pracoviště.

#### **D.1.3.6.2 PS 03-05-02 Odb. Zlín-Malenovice, dálková diagnostika TS ŽDC**

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zlín – Malenovice zastávka až zast. Zlín – Malenovice dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

#### **D.1.3.6.3 PS 05-05-03 ŽST Zlín střed, dálková diagnostika TS ŽDC**

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zlín – Louky až zast. Zlín – Podvesná dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

#### **D.1.3.6.4 PS 07-05-02 Výh. Zlín-Přiluky, dálková diagnostika TS ŽDC**

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zlín – Příluky až zast. Želechovice nad Dřevnicí dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

#### **D.1.3.6.5 PS 09-05-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, dálková diagnostika TS ŽDC**

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v žst. Lípa nad Dřevnicí dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu. Datové propoje budou v rámci PS sděl. zař.

#### **D.1.3.6.6 PS 11-05-02 ŽST Vizovice, dálková diagnostika TS ŽDC**

Současný stav: V současném stavu není v traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Tento systém je vybudován pouze v žst. Otrokovice.

Navrhované řešení: V rámci akce Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice bude v celém traťovém úseku vybudován systém DDTS ŽDC. Do systému budou v traťovém úseku integrovány silnoproudé technologie EE, ELM.

Do vybraných míst silnoproudé technologie bude v úseku zast. Zádveřice až žst. Vizovice dodáno zařízení určené ke sběru signálů nn a pro dálkový odečet elektroměrů. Kabelizace pro tato zařízení bude v rámci PS silnoproudu.

### **D.1.4 OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ**

#### **D.1.4.1 Osobní výtahy**

##### **D.1.4.1.1 PS 01-35-01 ŽST Otrokovice, technologie výtahů železničního mostu (podchodu) v km 154,986**

Pro přepravu osob mezi úrovní podchodu a úrovní nástupišť budou realizovány 3 elektrické (lanové) výtahy v provedení bez strojovny, s výtahovým strojem v hlavě šachty. Výtahy budou umístěny ke všem novým nástupištím. Výtahové šachty jsou řešeny ve stavební části. Podzemní železobetonové i nadzemní prosklené části jsou součástí SO 01-19-03.

Jsou navrženy výtahy o jmenovité nosnosti 1000 kg (13 osob). 1. a 2. nástupiště TYP C (kabina šířky 1200mm, hloubky 2100mm, šířka dveří 1000mm). 3. nástupiště TYP B (kabina šířky 1100mm, hloubky 2100mm, šířka dveří 900mm).

**D.1.4.1.2 PS 04-35-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, technologie výtahů železničního mostu (podchod) v km 8,700**

V souvislosti s výstavbou podchodu v zastávce Zlín-Prštné je řešena vertikální přeprava cestujících a osob nevidomých a osob se sníženou schopností pohybu pomocí osobních, samoobslužných výtahů umístěných ve výtahových šachtách v podchodu vyústěných v blízkosti ostrovních nástupišť a zastávek MHD.

Jsou navrženy výtahy o jmenovité nosnosti 1150 kg (15 osob). Rozměry výtahové šachty 1700 x 2500 mm.

**D.1.4.1.3 PS 04-35-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, technologie výtahů silničního mostu (podchod) v km 8,700**

V souvislosti s výstavbou podchodu v zastávce Zlín-Prštné je řešena vertikální přeprava cestujících a osob nevidomých a osob se sníženou schopností pohybu pomocí osobních, samoobslužných výtahů umístěných ve výtahových šachtách v podchodu vyústěných v blízkosti ostrovních nástupišť a zastávek MHD.

Je navržen výtah o jmenovité nosnosti 1150 kg (15 osob). Rozměry výtahové šachty 1700 x 2500 mm.

**D.1.4.1.4 PS 05-35-01 ŽST Zlín střed, technologie výtahů železničního mostu (podchod) v km 10,202**

**D.1.4.1.5 PS 06-35-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, technologie výtahů**

**D.1.4.2 Úpravy silničních světelných signalizací**

**D.1.4.2.1 PS 01-20-01 ŽST Otrokovice, SSZ Zlínská - třída Osvobození**

Stávající stav

Na křižovatce je osazeno SSZ ve vazbě s PZS.

Navrhovaný stav

Projekt řeší celkovou opravu stávajícího SSZ. Zahrnuje řadič SSZ, stožáry, stožárové svorkovnice, videodetektory, pokládku indukčních smyček, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům. Nově už SSZ nebude ve vazbě, protože úrovňové křížení silnice s tratí bude zrušeno a přejezd bude zrušen.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované. SSZ bude osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED. Přechody pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

K detekci vozidel budou sloužit indukční smyčky a virtuální detekční zóny. Řadič SSZ bude vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

Stávající koordinační kabel, který propojuje řadič stávajícího SSZ s řadičem sousedního SSZ křižovatky tř. Osvobození – Dr. E. Beneše, bude přeložen do tras kabelů SSZ.

Pro převedení kabelů SSZ pod vozovkami budou použity nové a stávající kabelové prostupy. Pro zvýšení mechanické odolnosti budou všechny kabely SSZ uloženy do PE chrániček.

Napájení nového SSZ se provedeno ze stávající elektrické přípojky SSZ.

Stávající vnější zařízení SSZ bude demontováno.

#### Správce zařízení

Technické služby Otrokovice s.r.o, K. Čapka 1256, 76502 Otrokovice

### **D.1.4.2.2 PS 02-20-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, SSZ III/4973 – ZPS západ - „Makro“**

#### Stávající stav

Na křižovatce je osazeno SSZ ve vazbě s PZS, která bude i nadále zachována.

#### Navrhovaný stav

Projekt řeší úpravu stávajícího SSZ. Zahrnuje přeložku stávajícího stožáru SSZ (včetně návěstidel), který je osazen před přejezdem (ve směru jízdy). Přeložený stožár SSZ bude s řadičem propojen novým kabelem, který bude uložen v trasách stávajících kabelů SSZ. Bude pro také provedena výměna kabelů ke stávajícím indukčním smyčkám DSD, DVD, DCSD a DCD. Vzhledem k nové poloze reléového domku bude stávající vazební kabel mezi SSZ a PZS nahrazen novým.

Řadič SSZ bude SW upraven dle nového dopravního řešení. Řadič SSZ je vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

#### Správce zařízení

Technické služby Zlín, s.r.o., Louky, Záhumení V 321, 763 02 Zlín

### **D.1.4.2.3 PS 02-20-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, SSZ třída 3. května – Sklady–ZPS**

#### Stávající stav

Na křižovatce je osazeno SSZ ve vazbě s PZS, která bude i nadále zachována.

#### Navrhovaný stav

Projekt řeší úpravu stávajícího SSZ. V rámci úpravy bude přeložen stávající stožár SSZ (včetně návěstidel), který je osazen před přejezdem (ve směru jízdy). Přeložený stožár bude s řadičem propojen novým kabelem. Vzhledem k nové poloze reléového domku bude stávající vazební kabel mezi SSZ a PZS nahrazen novým.



Řadič SSZ bude SW upraven dle nového dopravního řešení. Řadič SSZ je vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

Správce zařízení

Technické služby Zlín, s.r.o., Louky, Záhumení V 321, 763 02 Zlín

**D.1.4.2.4 PS 02-20-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, SSZ třída 3. května - Tečovská**

Stávající stav

Na křižovatce je osazeno SSZ ve vazbě s PZS, která bude i nadále zachována.

Navrhovaný stav

Projekt řeší úpravu stávajícího SSZ. V rámci úpravy bude před přejezdem (ve směru jízdy) osazen nový stožár SSZ, který nahradí stávající stožár SSZ. Nový stožár SSZ bude s řadičem propojen novým kabelem. Stožár SSZ bude žárově zinkovaný. Dále bude provedena výměna kabelů k indukčním smyčkám DVD2 a DSD2 a k proměnným značkám.

Detekce vozidel na ulici Tečovské bude doplněna o dvě virtuální detekční zóny, které budou realizovány videodetektořem, který bude osazen na nově instalovaný stožár SSZ. Řadič SSZ je vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

Vzhledem k nové poloze reléového domku bude stávající vazební kabel mezi SSZ a PZS nahrazen novým.

Řadič SSZ bude HW a SW upraven dle nového dopravního řešení.

Správce zařízení

Technické služby Zlín, s.r.o., Louky, Záhumení V 321, 763 02 Zlín

**D.1.4.2.5 PS 04-20-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, SSZ třída T. Bati – IMC „U Terna“**

Stávající stav

Na křižovatce je osazeno SSZ ve vazbě s PZS, která bude i nadále zachována.

Navrhovaný stav

Projekt řeší úpravu stávajícího SSZ, která je vyvolána rozšířením ramena křižovatky k OC Terno. Zahrnuje instalaci tří nových stožárů, stožárové svorkovnice, videodetektor, pokládku indukčních smyček, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované. SSZ je v současné době osazeno návěstidly se žárovkovými světelnými zdroji, a proto budou i nová návěstidla s žárovkovými světelnými zdroji. Přechody pro chodce jsou a budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

K detekci vozidel na nově upravovaném rameni křižovatky budou sloužit indukční smyčky a virtuální detekční zóny, které budou realizovány videodetektořem, který bude osazen na nově instalovaný stožár SSZ. Řadič SSZ je vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

Vzhledem k nové poloze reléového domku bude stávající vazební kabel mezi SSZ a PZS nahrazen novým.

Řadič SSZ bude HW a SW upraven dle nového dopravního řešení.

Správce zařízení

Technické služby Zlín, s.r.o., Louky, Záhumení V 321, 763 02 Zlín

**D.1.4.2.6 PS 04-20-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, SSZ třída T. Bati – L. Váchy**

Stávající stav

Na křižovatce tř. T. Bati – Přímá je osazeno SSZ ve vazbě s PZS, které bude demontováno.

Navrhovaný stav

Projekt řeší výstavbu nového SSZ na průsečné křižovatce, která bude součástí nově navrženého mimoúrovňového křížení. Nově už SSZ nebude ve vazbě s PZS, protože úrovňové křížení silnice s tratí bude zrušeno.

Zahrnuje řadič SSZ, stožáry, stožárové svorkovnice, videodetektory, pokládku indukčních smyček, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované. SSZ bude osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED. Sdružený přechod pro chodce a cyklisty bude vybaven akustickou signalizací pro nevidomé.

K detekci vozidel budou sloužit indukční smyčky a virtuální detekční zóny. Řadič SSZ bude vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

SSZ bude připojeno na dopravní centrálu pomocí optického koordinačního kabelu.

Napájení nového SSZ bude realizováno z rozvaděče veřejného osvětlení, který je řešen ve stavebním objektu SO 04-11-01.

Pro převedení kabelů SSZ pod vozovkami budou použity nové kabelové prostupy. Pro zvýšení mechanické odolnosti budou všechny kabely SSZ uloženy do PE chrániček.

Správce zařízení

Technické služby Zlín, s.r.o., Louky, Záhumení V 321, 763 02 Zlín

**D.1.4.2.7 PS 06-20-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, SSZ Vizovická – Pančava**

Stávající stav

Na křižovatce je osazeno SSZ ve vazbě s PZS, která bude i nadále zachována.

Navrhovaný stav

Projekt řeší celkovou opravu stávajícího SSZ. Zahrnuje řadič SSZ, stožáry, stožárové svorkovnice, videodetektory, pokládku indukčních smyček, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované. SSZ bude osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED. Přechody pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

K detekci vozidel budou sloužit indukční smyčky a virtuální detekční zóny. Řadič SSZ bude vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

SSZ bude ve vazbě na PZS.

Pro převedení kabelů SSZ pod vozovkami a železniční tratí budou použity nové a stávající kabelové prostupy. Pro zvýšení mechanické odolnosti budou všechny kabely SSZ uloženy do PE chrániček.

Napájení nového SSZ bude provedeno ze stávající elektrické přípojky SSZ, která bude v rámci stavby opravena. Bude vyměněn elektroměrový rozvaděč a napájecí kabelové rozvody ve stávajících trasách.

Stávající vnější zařízení SSZ bude demontováno.

#### Správce zařízení

Technické služby Zlín, s.r.o., Louky, Záhumení V 321, 763 02 Zlín

### **D.1.4.2.8 PS 06-20-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, SSZ třída T. Bati - Podvesná XVII**

#### Stávající stav

Na křižovatce je osazeno SSZ.

#### Navrhovaný stav

Projekt řeší celkovou opravu stávajícího SSZ, která je vyvolána stavebními úpravami ulice Podvesná XVII. Projekt také zohledňuje stavební úpravy, které byly provedeny v rámci výstavby stezky pro pěší a cyklisty a opravy ulice Díly VI.

Zahrnuje HW a SW úpravu stávajícího řadiče SSZ, stožáry, stožárové svorkovnice, videodetektory, pokládku indukčních smyček, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům.

Na SSZ je navržen režim „noční celočervená“.

Na vzdáleném přechodu pro chodce u ulice Obeciny dojde k výměně návěstidel.

Stožáry SSZ budou žárově zinkované. SSZ bude osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED. Přechody pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

K detekci vozidel budou sloužit indukční smyčky a virtuální detekční zóny. Řadič SSZ bude vybaven zařízením pro preferenci vozidel MHD.

SSZ bude připojeno na dopravní centrálu pomocí stávajícího koordinačního kabelu.

Pro převedení kabelů SSZ pod vozovkami budou použity nové a stávající kabelové prostupy. Pro zvýšení mechanické odolnosti budou všechny kabely SSZ uloženy do PE chrániček.

Napájení nového SSZ je provedeno ze stávající elektrické přípojky SSZ.

Stávající vnější zařízení SSZ bude demontováno.

#### Správce zařízení

Technické služby Zlín, s.r.o., Louky, Záhumení V 321, 763 02 Zlín

#### **D.1.4.2.9 PS 08-20-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, SSZ Osvobození - Podřevnická**

##### Stávající stav

Na křižovatce je osazeno SSZ.

##### Navrhovaný stav

Projekt řeší úpravu polohy jedné indukční smyčky na ulici Podřevnické, která je vyvolána úpravou nivelety vozovky a chodníku. Spolu se smyčkou bude vyměněn i kabel, který ji spojuje s řadičem SSZ.

##### Správce zařízení

Technické služby Zlín, s.r.o., Louky, Záhumení V 321, 763 02 Zlín

#### **D.1.4.3 WC , Čerpací stanice PHM a odsávání**

##### **D.1.4.3.1 PS 01-23-01 ŽST Otrokovice, čerpací stanice**

##### **PS 01-23-01 část A ŽST Otrokovice, čerpací stanice, technologické rozvody výdej a stáčení PHM**

Stávající čerpací stanice bude v části výdejního a stáčeního přístřešku kompletně demontována v části technologické i stavební: sestává ze zastřešené, ekologicky zabezpečené manipulační plochy určené pro stáčení nafty nejčastěji z čtyřnápravové kolejové cisterny řady Zacns 67, ocelového přístřešku nad čerpacími stanicemi, havarijní podzemní žel. bet. jímky o objemu cca 6 m<sup>3</sup>. Tankovací stanice je dále vybavena záchytným systémem proti pádu osob při práci na kolejové cisterně a kamerovým systémem. Manipulační plocha je dále osazena dvěma výdejními stojany.

Nafta je skladována ve dvou nadzemních dvouplášťových nádržích, které jsou umístěny v samostatném zděném objektu – objem nádrží 2x 48 m<sup>3</sup>. Objekt dále zahrnuje strojovnu vybavenou rozvody a čerpadly. Tato budova a v ní umístěná technologie - nádrže a objekt čerpadlovny, bude zachována.

Přesunutá čerpací stanice, která bude nově zbudována bude vystrojena 2-mi plnicími stojany o výkonu - průtoku 130 a 80 litrů/ min. a jedním stáčením místem z cisternových železničních vozů. Čerpací místo bude nově propojeno se skladovacími nádržemi ve stejném rozsahu jako doposud: jedním nadzemním dvouplášťovým potrubím pro stáčení a dvakrát nadzemním dvouplášťovým vedením pro výdejní stojany.

V rámci nově zbudovaného výdejního a stáčeního místa je uvažován prostor na manipulační ploše pro umístění skladovací nádrže Adblue o objemu 3 m<sup>3</sup>, která bude dodána již v současnosti do stávajícího řešení. Jedná se o balenou jednotku obsahující v sobě kompletní dvouplášťovou nádrž, výdejní zařízení i stáčení potrubí umístěnou na rovnou betonovou desku.

##### **PS 01-23-01 část B ŽST Otrokovice, čerpací stanice, měření a regulace, řídicí systém skladu**

Sklad PHM bude vybaven novým řídicím a informačním systémem Unidataz zajišťujícím evidenci stočených a vydaných PHM pro jednotlivé železniční vozy a jejich obsluhu pomocí bezobslužného terminálu evidenčně napojeného na řídicí systém EVITA. Na tento systém bude napojena evidence třech manipulovaných produktů: nafta motorová, LTO a AdBlue.

Z hlediska zabezpečení skladu bude zajištěno sledování prostoru čerpací stanice kamerovým systémem s přenosem do místa vedoucího provozu provozního pracoviště.

#### **D.1.4.3.2 PS 01-23-02 ŽST Otrokovice, odsávání vakuových WC**

Přesun čerpací stanice si vyžádá úpravu jednoho místa na odsávání vakuových WC v železničních vozech, s napojením na stávající kanalizaci v blízkosti kusé koleje. Odsávací místo bude vybaveno temperovanou odsávací skříní umožňující odsátí splaškové nádržky vozu a nazbrojení vozu užitkovou vodou.

Nad celým prostorem stáčecího místa a čerpací stanice bude provedeno zastřešení ocelovým přístřeškem, krytina přístřešku bude z trapézového plechu. Odvod dešťových vod bude napojen do stávající kanalizace, řešenou samostatným stavebním objektem. Založení přístřešku bude na základ. patkách. Půdorys zastřešení je 7,2 x 19,8m, výška 7m.

Pro potřeby zbudování ocelové záchytné vany bude provedena stavební příprava a to vybudováním betonové vany pod kolejemi v místě stáčení a výdeje PHM. Součástí stavebního objektu je demolice stávajícího zastřešení a základových konstrukcí a zpevněných ploch. Výdejní a stáčecí místo bude dále vybaveno žel. betonovou nepropustnou podzemní havarijní jímkou o objemu 5m<sup>3</sup>.

Manipulační plocha výdeje a stáčení PHM bude zabezpečena proti úkapům ropných látek kolejovou ocelovou záchytnou vanou (jímkou) v délce cca 12m rozšířenou směrem k technologickému zařízení (výdejní stojany a stáčecí hrdlo). Vana bude vybavena pochůznými ocelovými zinkovanými rošty, bude opatřena povrchovou úpravou odolávající manipulovaným médiím. Tato záchytná vana bude gravitačně svedena do podzemní betonové havarijní jímky řešené v SO 01-15-04.1.

Projekt elektro řeší přípojku elektrické energie pro výdejní stojany, napájení terminálu řídicího systému skaldu, osvětlení přístřešku, napájení slaboproudé techniky měření a regulace – indikace těsnosti dvojplášťových potrubních rozvodů, naplnění podzemní havarijní jímky.

Zemnicí soustava bude řešena s ohledem na zabezpečení nově budované technologie proti poškození bludnými proudy z trakčního vedení.

## **B.2.7 ZÁKLADNÍ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ**

### **D.2 STAVEBNÍ ČÁST**

#### **D.2.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

##### **D.2.1.1 Železniční svršek**

###### **D.2.1.1.1 SO 01-17-01 ŽST Otrokovice, železniční svršek**

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

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

Rozsah stavebního objektu je od km 154,457, kde začíná směrová a výšková úprava koleje č.1, až do km 156,360, kde končí směrová a výšková úprava koleje č.2.. Rekonstrukce svršku je vymezena staničením km 154,525 - 156,243. Ve směru na Vizovice je součástí objektu výstavba dvoukolejně trati až do km 1,350. V tomto úseku je navrženo nové mimoúrovňové křížení trati se silnicí I/55 – železniční tunel, jako náhrada stávajícího železničního úrovňového přejezdu v km 0,624. Výškový rozdíl potřebný pro vyvinutí mimoúrovňového křížení je dosažen úsekem v klesání 14,7promile v délce 457m, následuje stoupání 15,5promile v délce 540m.

Součástí stavebního objektu je také zřízení železničního svršku na jednokolejném provizorním kolejovém propojení v km 0,4 – 1,240, kolem stavební jámy nově budovaného tunelu. Rychlost na tomto provizorním propojení se uvažuje max. 40km/h (poloměry směrových oblouků  $r=300\text{m}$ ).

###### **D.2.1.1.2 SO 01-17-04 ŽST Otrokovice, úprava kolejiště ČD, železniční svršek**

Předmětem stavebního objektu je úprava stávajících vlečkových kolejí ČD a to stávající koleje do budovy strojní stanice a koleje do zbrojící stanice PHM). Kolej do depa bude zkrácena a nově zapojena přímo do prodloužené koleje č.5. Kolej do zbrojící stanice bude prodloužena (část bude využívána pro odstavení souprav) a zapojena do koleje č.9. Zbrojící stanice bude vybudována v nové poloze koleje – samostatný stavební objekt.

#### **D.2.1.1.3 SO 02-17-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční svršek**

Předmětní SO řeší rekonstrukci železničního svršku na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice v úseku mezi km 1,350 – 5,688 nžkm. Navržená traťová rychlost je  $V=100$  km/h. V rámci SO bude na stávající jednokolejně neelektrifikované trati demontován stávající železniční svršek. Materiál z demontáže bude podle typu odpadu zužitkován resp. recyklován. V rámci SO bude vybudována nová dvoukolejná trať. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových prážcích s pružným upevněním. V místech přejezdů a přechodů bude upevnění v antikorozní úpravě. Tloušťka šterkového lože pod prážcem je navržena minimálně 350 mm. Pod železničním svrškem je navržena ve sklonu 5% skloněná pláň železničního spodku. Osová vzdálenost kolejí je v celém úseku navržena na 4,00 m. V místech kde si to geometrie koleje vyžaduje, tj. bod inflexe, je navrženo rozšíření osově vzdálenosti tak, aby nedošlo k snížení osově vzdálenosti pod 4,00 m. Na konci řešeného úseku je navrženo rozšíření osově vzdálenosti na 4,75 m z důvodu následnosti odb. Zlín-Malenovice. Minimální poloměr směrového oblouku v úseku je  $R=595,995$  m s maximálním převýšením 104 mm, maximální poloměr směrového oblouku je navržen  $R=3985$  m. Maximální navržený sklon v řešeném úseku je 9,72 ‰.

#### **D.2.1.1.4 SO 02-17-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úprava vlečky ZPS Zlín-Malenovice, železniční svršek**

Předmětní SO řeší napojení vlečky ZPS Zlín-Malenovice na železniční trať Otrokovice – Zlín – Vizovice výhybkou č. Z1 v nžkm 4,047 066. V rámci zdvoukolejnění přilehlého traťového úseku bude jedna kolej vlečky zrušena. V rámci toho bude také provedena rekonstrukce ostatních vlečkových kolejí nevyhnutná k napojení na stávající stav. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových prážcích s pružným upevněním. Tloušťka šterkového lože pod prážcem je navržena minimálně 350 mm.

V rámci demontáže stávajícího svrškového materiálu se na základě přání zástupce majitele vlečky uvažuje s jeho uskladněním v prostoru určeného majitelem vlečky.

#### **D.2.1.1.5 SO 03-17-01 Odb. Zlín-Malenovice, železniční svršek**

Předmětní SO řeší rekonstrukci železničního svršku na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice v úseku mezi km 5,688 – 5,872 nžkm. Navržená traťová rychlost je  $V=100$  km/h. V rámci SO bude na stávající jednokolejně neelektrifikované trati demontován stávající železniční svršek. Materiál z demontáže bude podle typu odpadu zužitkován resp. recyklován. V rámci SO bude vybudována nová dvoukolejná trať. Typ navrženého svršku je 49 E1 na bezpodkladnicových prážcích s pružným upevněním. Tloušťka šterkového lože pod prážcem je navržena minimálně 350 mm. Pod železničním svrškem je navržena ve sklonu 5% skloněná pláň železničního spodku. Odb. Zlín-Malenovice je navržena v přímé. Osová vzdálenost kolejí je navržena 4,75 m. V odbočce jsou navrženy 4 výhybky tvaru J49-1:11-300. Niveleta koleje č. 1 a č. 2 je shodná v celém úseku ve sklonu 5,7 ‰ a 5,258 ‰.

#### **D.2.1.1.6 SO 04-17-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční svršek**

Traťový úsek bude plně dvojkolejný a navržen na traťovou rychlost  $V=100\text{km/h}$ . Navržený svršek je 49E1 na pražcích betonových s upevněním W14, hmotnosti min. 300kg. V traťovém úseku jsou navrženy některé směrové posuny kvůli optimalizaci vedení trasy v prostoru stávajícího kolejiště a zajištění normových vzdáleností přejezdů od silničních křižovatek. Svršek bude svařen do plnohodnotné bezстыkové koleje a v místě přejezdů bude upevněn k pražcům antikorozními upevňovacími.

#### **D.2.1.1.7 SO 04-17-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, úprava vlečky Svit**

Tento SO se zabývá řešením nového kolejového zapojení vlečky v areálu Svit a to z důvodu vybudování tzv. Prštenské příčky, tedy nadjezdu nad třídou T. Bati. Vzhledem k umístění mostní konstrukce je nutné kusou kolej na konci přemístit mimo nové stojky nadjezdu. Vzhledem k tomu, že je v tomto místě rozvětvení několika vlečkových kolejí, je třeba nově zapojit všechny používané koleje (25s, 26s, 27s, 29s a 32s). Spolu s tím bude částečně zkrácen konec koleje č. 26s (posun zarážedla) o cca 8m. V místě rekonstruovaného teplovodního kanálu (SO 04-30-06) bude snesena dočasně část nejbližší koleje č. 26s. Po dokončení výstavby bude uvedena do původního stavu. Nové výhybky budou na dřevěných pražcích, stavěné místně. Přejezdy uvnitř areálu budou zřízeny z celopryžových panelů se závěrnou zídou, s výjimkou přejezdu č. 10, který vzhledem k tomu, že je uprostřed výhybky, bude zřízen z živice. Napojující se komunikace jsou součástí SO 04-18-04.

Koleje vlečky budou zřízeny z nového materiálu (B03/49E1) s pružným upevněním. Pod všemi novými kolejemi vlečky je uvažováno s kolejovým ložem tl. 0,30m, pražci betonovými a podkladní vrstvou šterkodrti 0/32 tl. 0,25m a separační geotextilií. Na konci koleje 25s bude betonové zarážedlo. Na konci koleje 26s bude zřízeno zarážedlo kolejnicové.

Demontáž kolejí bude pouze v rozsahu potřebném pro zřízení Prštenské příčky. Most přes Dřevnici snášen nebude.

#### **D.2.1.1.8 SO 05-17-01 ŽST Zlín střed, železniční svršek**

Stavební objekt začíná dle nového staničení od km 9,166 067, kde navazuje na předchozí SO 04 – 17 – 01 a končí v km 10,970 000, kde pokračuje SO 06 – 17 - 01. Celková délka je 1803,933 m. V rámci SO bude provedena komplexní rekonstrukce svršku, která spočívá v demontáži stávajícího svršku a odtěžení stávajícího kolejového lože a uložení nového svršku 49 E1 (S49) na nové betonové pražce s bezpodkladnicovým upevněním pružnou svěrkou do nového kolejového lože z kameniva s tloušťkou minimálně 0,35 m pod pražcem. V místě přejezdových konstrukcí se uvažuje s použitím upevňovadel s antikorozií úpravou. Pro konstrukci spojek, připojení na vlečkové kolejiště a pro rozvětvení hlavních kolejí do všech kolejí stanice se použije celkem 24 kusů nových výhybek. V úseku Otrokovice – Zlín střed je traťový úsek dvoukolejný, v úseku Zlín střed – Vizovice je už jenom jednokolejný. V nové konfiguraci bude stanice disponovat celkem 6 dopravními průběžnými (oboustranné zapojeními) kolejemi (číslovanými jako 1 – hlavní průběžná, 2 a 51 – koleje sloužící primárně osobní dopravě, 4 – s kolejí 4b s prodlouženou užitečnou délkou 763 m sloužící pro dlouhé nákladní vlaky, 6 a 8 – sloužící pro uhlé vlaky zásobující teplárnu), 1 dopravní kusou kolejí (3 – pro začínající a končící osobní vlaky), 2 kusé dopravní koleje (4a a 10 – pro odstavování vozů) a 1 manipulační kolej (4c – kolej k nakládkovému obvodu SŽDC). Dispozičně je stanice řešena



následovně: koleje 1, 2, 3 a 51 jsou navrženy na rychlost  $V=80$  km/h a slouží osobní dopravě (podél kolejí leží nástupištní hrany), koleje 4, 6 a 8 jsou navrženy na rychlost  $V=50$  km/h a slouží nákladní dopravě, koleje odstavné a manipulační 4a, 4c a 10 jsou na rychlost  $V=40$  km/h.

#### **D.2.1.1.9 SO 05-17-02 ŽST Zlín střed, úprava vlečky Svit**

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

V rámci tohoto SO dojde k podstatné redukci kolejiště, zejména na straně ke stávajícímu kolejišti SŽDC v stanici Zlín střed. V novém stavu dojde k napojení vlečky do hlavní koleje v km 9,226 000. K redukci souběžné koleje s hlavní kolejí dochází z prostorových důvodů kvůli zdvojkolejnění úseku Otrokovice – Zlín střed. V rámci SO dojde ke snesení rušené části kolejí a výhybek a pokládce nových částí koleje pro napojení na zůstávající kolejiště vlečky z nového materiálu s uložení do nového kolejového lože v tloušťce 0,30 m pod pražcem. Odvodnění se nenavrhuje, podloží bude sanováno vrstvou šterkodrti v tloušťce 0,25 m.

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

V rámci tohoto SO dojde k rekonstrukci vlečky s víceméně zachovaným rozsahem kolejiště. Vlečka se napojuje na kolejiště SŽDC do nových kolejí 6 a 8 (koleje pro uhelné vlaky zásobující teplárnu). Kolej 21s se za mostem v km 9,282 zakusí (tato kolej slouží pro sunutí uhelných vozů do teplárny) s ponecháním požadované užitečné délky. Z důvodů výškového řešení kolejiště SŽDC je nutné rekonstruovat i vlečku v části přiléhající ke kolejišti SŽDC v stanici, takže dojde k demontáži kolejového roštu vlečky a úpravu terénu (dosypání) a úpravu terénu s vybudováním nového kolejového lože v tloušťce 0,30 m a pokládkou nového svršku. Odvodnění se nenavrhuje, podloží bude sanováno vrstvou šterkodrti v tloušťce 0,25 m.

#### **D.2.1.1.10 SO 06-17-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční svršek**

##### **demolice SO 06-17-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 13,438**

Rozsah stavebního objektu je dán od km 10,970 000 – km 14,754 774. Zvýšení rychlosti bylo dosaženo úpravou převýšení v obloucích, současně se snahou o minimalizaci směrových posunů, a tedy i záborů mimodrážních pozemků s ohledem na vedení trati v intravilánu města. Navržené rychlosti v daném úseku po rekonstrukci pro V130 (km/h) jsou km 10,970 – 11,974 bude 80 km/h (75 km/h) a od km 11,974 - 14,754 bude 100 km/h.

#### **D.2.1.1.11 SO 07-17-01 Výh. Zlín-Přiluky, železniční svršek**

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je navržen od začátku výhybky č.2 v km 14,754 774, kde navazuje na SO 06-17-01 “T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční svršek“, po

začátek výhybky č.1 v km 15,781 517 výhybny Zlín - Příluky, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 08-17-01 "T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek".

Ve stávajícím stavu se jedná o část jednokolejného mezistaničního úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí mezi stávajícími km 14,870 – 15,737. Trať stoupá ve směru staničení sklonem 7,7 – 11,7‰. V předmětném úseku se nacházejí 2 směrové oblouky, první je levostranný oblouk R=985m s převýšením D=25mm, druhý je pravostranný oblouk R=1000m s převýšením D=24mm. Oblouky jsou odděleny mezipřímou dl. 392m. Stávající žel. svršek je tvořen kolejnicemi tv.R65 na betonových pražcích PB2 s rozdělením „c“. Kolej je svařena do bezстыkové koleje.

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

Výhybna je situována mezi dva protisměrné oblouky - levostranný R=985m s převýšením D=40mm a pravostranný R=1000m s převýšením D=50mm doplněnými krajními přechodnicemi. Oblouky v koleji č.2 jsou bez převýšení. Mezi oblouky se nachází přímá dl. 369,6m. Navržená rychlost v hlavní koleji je V=100km/h ( $V_{130}=100\text{km/h}$ ), rychlost v předjízdě koleji č.2 60km/h. Užité délka obou kolejí činí 820m. Osová vzdálenost kolejí je 5,0m.

Sklonově je výhybna od začátku navržena ve sklonu 9,915‰ po km 15,520, dále je navržen sklon 7,063‰.

Železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení "u". Obě výhybky jsou stejného tvaru 1:12-500-I s možností jízdy do odbočky rychlostí 60 km/h, výhybky budou 2. generace na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním, vybaveny žlabovými pražci, čelistovými závěry, srdcovkou s kovaným tepelně zpracovaným hrotem a nadvýšenými překovanými křídlovými kolejnicemi, perlitizací celé výměňové části. Vyhybka bude vybavena EOV a elektromotorickými přestavníky. Kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm. Kolejové lože bude provedeno jako otevřené, pouze v oblasti krajních výhybek bude kolejové lože zapuštěné. Kolej i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

#### **D.2.1.1.12 SO 08-17-01 T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek**

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je navržen od začátku výhybky č.1 v km 15,781 517 výhybny Zlín - Příluky, kde navazuje na SO 07-17-01 "Výh. Zlín-Příluky, železniční svršek", do km 17,700 000 před žst. Lípa nad Dřevnicí, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 09-17-01 "ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek". Celková délka SO je 1 918,5 m.

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

Výškové řešení je ovlivněno zejména požadavky na nivelety na rekonstruovaných mostních objektech zejména rekonstruovaným mostem v km 16,964, ke kterému v první půlce po km 16,890 kolej stoupá sklonem 0,80 – 8,35‰, za mostem koleje klesá sklonem -10,57‰ po km 17,173, odkud dále trať stoupá sklonem 6,18 – 9,91‰ až po konec stavebního úseku.

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

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

#### **D.2.1.1.13 SO 09-17-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek**

#### **D.2.1.1.14 SO 09-17-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek METRANS**

Návrh řešení rekonstrukce železničního svršku je v žst. Lípa nad Dřevnicí navrženo od km 17,700 000, kde navazuje na předcházející SO 08-17-01 "T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční svršek" po začátek výhybky č.1 v km 18,872 917, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 10-17-01 "T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční svršek".

V rámci kolejiště SŽDC jsou navrženy dopravní koleje č.1, 1a, 2, 2b, 2c, 3, 4, 4b a 4c, přičemž koleje č.1 a 3 budou vyhrazeny pro vlaky osobní dopravy, koleje sudé skupiny jsou vyhrazeny pro končící a začínající vlaky nákladní dopravy směřující na/z terminál společnosti Metrans. U kolejí č.1 a 3 jsou navržena nástupiště dl.120 m, příchod na nástupiště u koleje č.1 je zajištěno úrovnových příchodem přes kolej č.3. Na obou zhlaví jsou navrženy krátké kusé manipulační koleje č. 2d, 2a a 4a pro manipulaci a odstavování hnacích drážních vozidel.

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

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

Výškové řešení je ovlivněno zejména požadavky na nivelety na rekonstruovaných mostních objektech zejména rekonstruovaným mostem v km 18,012. Na zlínském zhlaví je po km 17,965 navržen sklon 5,14‰, dále jsou staniční koleje vedeny ve sklonu 1,13 – 1,58‰. Vizovické zhlaví se od km 18,670 nachází ve sklonu 5,70‰.

Železniční svršek kolejiště SŽDC bude tvořen kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení "u" („c“ v manipulačních kolejích). Výhybky v dopravních kolejích budou tv. 49E1 2. generace na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním, vybaveny čelistovými závěry, v hlavní koleji se žlabovými pražci. Kolejové lože min. tloušťky 350 mm (300mm v manipulačních kolejích) od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5-63mm. Koleje i výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje.

V rámci SO 09-17-01 bude jako vyvolaná investice související s rekonstrukcí celé železniční stanice upraveno kolejiště vlečky METRANS, které je v novém návrhu zaústěno do kolejiště SŽDC za pomoci výhybek č.7, 10 a 11, rozhraní mezi vlastníky je v koncových stycích výhybek. Na zlínském zhlaví budou rekonstruovány výhybky č.104 (SO 09-17-02) a 103 včetně přípojů do kolejí č.106 a 108. Spojovací kolej mezi výhybkami č.104 a 105 do terminálu Metrans je navržena ve směrovém levostranném oblouku  $R=190$ m, maximální podélný sklon koleje je 11,55 ‰ na délce 160 m. Na začátku výhybky č.105 je rozhraní se související stavbou „Úprava kolejiště kontejnerového terminálu METRANS v žst. Lípa nad Dřevnicí“, jejíž investorem je společnost METRANS a.s.

Na opačném zhlaví bude místo stávající výhybky V2 vložena nová křižovatková výhybka č.101 s odvratnou kolejí č.106a z důvodu nové konfigurace staničního zabezpečovacího zařízení. Výhybky v kolejišti vlečky budou tv.49E1 1. generace na dřevěných pražcích, nově vkládané koleje budou tv. 49E1 na betonových pražcích SB8 nebo nových dřevěných pražcích.

V rámci samostatného SO 09-17-02 bude na vlečce METRANS vybudována spojovací kolej 106b vložená mezi nově vkládané výhybky č.104 (rovněž součástí SO 09-17-02) a 103.

V rámci SO 09-17-01 bude ještě upraveno zapojení vlečky PARAMO, jež bude zapojena do kolej č.4 novou výhybkou č.6.

#### **D.2.1.1.15 SO 10-17-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční svršek**

Traťový úsek je především tvořen železničním svrškem tvaru R 65 na betonových pražcích PB 2 s rozdělením pražců „c“.

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

Rozsah rekonstrukce žel. svršku v koleji je definován staničením od km 18,872 917 po km 24,289 331. Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce železničního svršku za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků v souvislosti s elektrizací trati Otrokovice – Vizovice. Rekonstruovaný kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u“. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

#### **D.2.1.1.16 SO 11-17-01 ŽST Vizovice, železniční svršek**

Žst. Vizovice je koncovou stanicí na jednokolejné železniční trati č. 331 Otrokovice – Vizovice, která je v úseku Zlín – Vizovice řazena mezi tratě regionální.

Ve stávajícím stavu je stanice tvořena 2 dopravními koleji č. 1 a 3, doplněnými o koleje manipulační č. 2, 2a a 1a. Do stanice je zaústěna vlečka „Milana Křupala Vizovice“ výhybkou č. 4 z koleje č. 3. Stávající rychlost v hlavní koleji č. 1 je 40 km/h.

Samotný železniční svršek je v dopravní koleji tvořen nejčastěji kolejnicí R65 či kolejnicí tvaru T na betonových pražcích PB2, případně méně často na pražcích dřevěných. Mimo dopravní kolej jsou součástí svršku dřevěné a betonové pražce (PAB, DZP10T5), tvořící podklad pro kolejnice tvaru T, S49 a R65. Upevnění je použito tuhé. Stávající výhybky jsou ve čtyřech případech poměrové tvaru T6° na ocelových pražcích. Pouze v jednom případě je výhybka stupňová tvaru J S49 1:9-300 na dřevěných pražcích. Materiál železničního svršku byl do koleje vložen v roce 1980, respektive v roce 1960.

Technický stav materiálu žel. svršku je na hranici své životnosti, což se týká zejména manipulačních kolejí a všech poměrových výhybkových konstrukcí.

Začátek kolejových úprav navazuje na předcházející SO 10-17-01 v začátku výhybkové konstrukce č. 5 v km 24,289 331. Konec kolejových úprav spadajících do tohoto objektu je dán betonovým zarážedlem na konci koleje č.1a v km 24,781 566, neboť žst. Vizovice je koncovou stanicí.

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje. K odbavení vlaků osobní dopravy budou sloužit koleje č. 1 a 2 (kusá) s jazykovým nástupištěm. Pro odbavení nákladních vlaků budou sloužit koleje č. 1 a 3. Ve stanici zůstávají zachovány dvě manipulační koleje. Kolej č. 2a bude využívána jako kolej VNVK a kolej č. 1a má dostatečnou délku, aby na ní mohla být odstavena osobní souprava

z koleje č. 1 spolu s objíždějícím hnacím vozidlem. Zůstává zachováno i zaústění vlečky „Milana Křupala Vizovice“ do dráhy nově výhybkou č. 3 do koleje č. 3.

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

Železniční svršek v kolejích č. 1 a 2 je uvažován nový z kolejnic tv. 49 E1 na betonových pražcích B91S/2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním a rozdělením pražců „u“. Ve dvou kusých kolejích 1a 2a je navržen totožný materiál s rozdílem v rozdělení pražců „c“. Výhybky poměrové jsou nahrazeny novými konstrukcemi. Stávající poměrová výhybka je užitá, mimo stávající dřevěné pražce, které jsou nahrazeny betonovými. Koleje budou provedeny jako bezстыkové.

#### **D.2.1.1.17 SO 90-17-01 T.ú. Otrokovice - Vizovice, výstroj trati**

##### **SO 90-17-01 část A T.ú. Otrokovice - Zlín střed, výstroj trati**

Stavební objekt SO 90-17-01 část A obsahuje umístění následujících návěstí a prvků:

- „Traťová rychlost“ – rychlostník N
- „Očekávejte traťovou rychlost“ – předvěstník N
- „Kilometrická poloha“
- „Vlak se blíží k zastávce“
- „Klesání – Stoupání trati“ (sklonovníky)
- „Konec nástupiště“
- „Posun zakázán“

V objektu je uvažováno pouze umístění návěstí pro definitivní stav a pro zřízení provizorní kolejové objížděky staveniště Otrokovického tunelu, které bude v provozu cca 2 roky.

Objekt neřeší umístění návěstí souvisejících s viditelností návěstidel a návěstí pro elektrický provoz.

Návěsti jsou osazovány přednostně na trakční stožáry, dále na vlastní sloupky DN60 do betonových patek 60x60x80cm.

Jako materiál tabulí návěstí se uvažuje pozinkovaný plech.

##### **SO 90-17-01 část B T.ú. Zlín střed - Vizovice, výstroj trati**

Obsahem tohoto stavebního objektu je demontáž stávajících a instalace nových prvků výstroje trati v rozsahu druhé části stavby pro regionální dráhu Zlín Střed – Vizovice. Stavební objekt je zpracován v souladu s předpisem M21 „Předpis pro staničení železničních tratí“ a předpisem SŽDC D1 „Dopravní a návěstní předpis“. Budou osazeny prvky pro staničení trati a to železobetonové a tabulové staničníky dále pak návěsti pro traťovou rychlost, stoupání a klesání tratě, konce nástupišť atd.

#### **D.2.1.2 Železniční spodek**

#### **D.2.1.2.1 SO 01-16-01 ŽST Otrokovice, železniční spodek**

##### **SO 01-16-01.1 ŽST Otrokovice, opěrná zeď vlevo v km 0,645-0,681 podél provizorní koleje**

##### **demolice SO 01-16-01.2 ŽST Otrokovice, železniční propustek v km 1,166 - demolice**

Úpravy železničního spodku v žst.Otrokovice jsou navrženy ve staničení km 156,243 - 154,560, včetně výběhu do trati směr Vizovice do km 1,350. Součástí objektu není úsek km 0,217 – 1,285, kde je navržena vodotěsná betonová vana s oboustrannými zdmi a tunel v rámci samostatného stavebního objektu.

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

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

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

Součástí stavebního objektu je také zřízení drážního tělesa a podkladních vrstev pro provizorní kolejové propojení kolem nově budovaného tunelu, který nahradí stávající úrovnový přejezd, včetně provizorní opěrné zdi (SO 01-16-01.1)

Součástí objektu je zrušení propustku v km 1,166, který bude nahrazen kanalizací (SO 01-16-01.2).

Kvůli bezpečnosti a omezení záborů bude svah vlevo v km 0,645 – 0,681 podél provizorní koleje zajištěn provizorní (dočasnou) konstrukcí prefabrikované opěrné zdi.

Železobetonová prefabrikovaná opěrná stěna z krabicových dílů je navržena po celé její délce 36,0 m s konstantní výškou 2,43 m a ukloněným lícem v poměru stran 10:1. Zeď bude vystupovat cca 1,5 nad terén. Z líce zdi bude osazeno zábradlí z ocelových úhelníků dosahující do výšky 1,1 m nad horní povrch zdi. Začátek i konec zdi bude obsypán svahovými kužely.

#### **D.2.1.2.2 SO 01-16-03 ŽST Otrokovice, úprava kolejiště ČD, železniční spodek**

Předmětem stavebního objektu je zřízení podkladních vrstev a odvodnění pod vlečkovými kolejemi ČD, a to pod kolejí do strojní stanice a odstavnou kolejí - kolejí pro zbrojení). Odvodnění je zaústěno do drážního kanalizačního sběrače.

#### **D.2.1.2.3 SO 02-16-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční spodek**

Předmětní SO řeší rekonstrukci stávajícího železničního spodku pod stávající jednokolejnou tratí a navržení železničního spodku pod přidanou kolejí č. 2 a přeložkách železniční tratě. Návrh konstrukčních vrstev železničního spodku vychází z návrhu pražcového podloží. Pod železničními přejezdy a na mostech je navržena ZKPP typ 4.1. Na návodní straně svahu koleje č. 2 od km 2,170 po km 2,483 je navržena ochrana svahu z patky z lomového kamene a drátokamennou

matrací sahající min 0,3 m nad hladinu Q100. Zároveň je v rámci SO řešeno odvodnění konstrukčních vrstev železničního spodku. V rámci úseku jsou navrženy jako odvodňovací prvky trativody, zpevněné příkopy a odřezy do stávajících vodotečí. Od km 1,350 po km cca. 2,0 je jako recipient pro obě koleje navržena nově budovaná dešťová kanalizace. Od km cca. 2,0 po km cca 3,850 je jako recipient uvažovaná stávající vodoteč Hledínovský potok (správce povodí Moravy). Voda je zde svedena gravitačně příkopy vyústěními přímo do potoka, kromě úseku od km 2,695 po km 3,375 odvodnění koleje č. 1, který je sveden do stávajícího napojení do dešťové kanalizace ve správě ŘSD. Recipientem této kanalizace je rovněž Hledínovský potok. Od km cca 3,850 po km 4,287 je jako recipient uvažována stávající kanalizace (správce Moravanská vodárenská kanalizace). V tomto úseku je od km 3,918 po km 4,287 navržen sklon trativodu 3 ‰ z důvodu nedostačené výšky recipientů (projednáno s příslušnými odbory SŽDC). Od km 4,287 po km 4,781 je kanalizace svedena do stávajících propustků. Od km 4,781 po km 4,988 je kolej č. 1 odvodněná do stávající kanalizace vybudované v rámci předcházející stavby přeložky přejezdu ev.km 4,789. Kolej č. 2 je v tomto úseku odvodněná do rostlého terénu trativodní výustí v km 4,898. Od km 4,988 po km 5,596 je jako recipient uvažován potok Baláš (správce Lesy ČR, s.p.). Od km 5,596 po km 5,688 je odvodnění svedeno do stávajícího drážního propustku.

#### **D.2.1.2.4 SO 02-16-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úprava vlečky ZPS Zlín-Malenovice, železniční spodek**

Předmětní SO řeší vybudování podkladních vrstev železničního spodku v prostoru rekonstruované vlečky ZPS. Plán železničního spodku a zemní plán je navržena vodorovná. Tloušťka podkladní vrstvy je navržena 200 mm.

#### **D.2.1.2.5 SO 03-16-01 Odb. Zlín-Malenovice, železniční spodek**

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

#### **D.2.1.2.6 SO 04-16-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční spodek**

**demolice SO 04-16-01.1 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,621 - demolice**

**demolice SO 04-16-01.2 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 7,420 - demolice**

**demolice SO 04-16-01.3 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 8,212 - demolice**

Obě traťové koleje v tomto úseku budou zřízeny na tělese železničního spodku, které bude zpevněno sanacemi, tak, aby splňovalo požadavky na únosnost. Pro pražcové podloží bude použito konstrukční vrstvy ze šterkodrti tl. 0,250m, zlepšení vápenocementovou stabilizací a v ZKPP i šterkodrti zpevněné cementem tl. 0,30m. Sklon konstrukčních vrstev spodku bude standartní 5%.

V úseku je navrženo rozšíření násypových svahů pro nové vedení trati a zdvojkolejnění. Veškeré přísypávky budou provedeny z vrstvených nakupovaných materiálů propustných a dobře zhutnitelných. Pro toto řešení hovoří časový plán výstavby, neboť převážná část přísypávek bude realizována za provozu po stávající trati a materiál ze stavby nebude k dispozici. Ochrana svahů násypů bude provedena z vrstvy ohumusování 0,150m do 3D georohože a zatravněním. Sklon násypů je navržen 1:1,5. Pod násypy bude zřízena konsolidační vrstva kameniva 63/125 tl. 0,350m oddělená od podloží separační geotextilií 300g/m<sup>2</sup>.

V úseku nejsou žádné výrazné zářezy a jediné svahy, které zde budou, jsou svahy zpevněných příkopů. Tyto svahy budou zřízeny ve sklonu 1:1,50 a ochráněny stejně jako svahy násypů zatravněním do 3D georohože. Podél koleje č. 2 bude v km 8,666-8,713 uložen gabion 0,7\*0,8m pro umožnění zřízení nového přístupového chodníku od podchodu ke komerčnímu objektu Albert.

V úseku je navrženo povrchové odvodnění jak zpevněnými příkopy, tak i J žlaby vyústěnými na terén, nebo do vodotečí. Podpovrchové odvodnění trativody je zaústěováno do kanalizace, vodotečí, či propustků i na terén násypu. V úseku 7,793-8,000 bude zřízen trativod nad kanalizačním sběračem DN300. Zaústění některých příkopů bude skrze lapač splavenin potrubím DN 300 příp. DN400 do stávajících recipientů

Navržené odvodnění trativody v místech se sklony 3‰ bude uloženo na bet. lože. V místech průchodu svodného potrubí DN200 pod kolejemi bude obetonováno. Vzhledem k rovinatosti území a špatných možnostech odvodnění (délka odvodnění, hloubka kanalizace) bude na dvou místech trativod uložen na menší hloubku, než je 0,30m pod zemní plání (např. nástupiště Prště). V některých místech by navržený trativod nesplňoval požadovanou hloubku uložení pod terénem a je tudíž navrženo zapaštění, či polozapuštění lože a to i v místech, kde je k tomu vhodný terén (zářez, zdi zastávek MHD).

Veškerý použitý materiál musí splňovat požadavky SŽDC a mít atest pro použití na drahách. Materiály šachet HDPE, trativodní šachty DN 400, kanalizační DN 800. Potrubí trativodů DN150, příčných svodných potrubí DN200.

#### **Další práce v rámci SO**

- odstranění billboardů včetně základů v místech kolizí s tratí.
- Demolice zábradlí v km 7,000-7,180.
- Demolice zastávky Zlín-Louky
- V km cca 7,00 je umístěn pomníček Radomíra Hejtmánka, který je v kolizi s tratí. Bude opatrně snesen, bezpečně uložen a po rekonstrukci znovu osazen do nového místa dle místních poměrů.
- V místě Prštenské příčky bude kvůli výstavbě základů nadjezdu nutné provést dočasné propojení nové koleje č. 1 a stávající koleje za přejezdem km 8,675 a v km cca 8,9. Posun koleje je do 2m. Pod dočasnou kolejí bude zřízena vrstva drti 0,15m. Rychlost zde bude max. cca 50-60km/h. Odvodnění zde nebude možné prozatím zřídit.
- Součástí SO budou i chráničky kabelových vedení.

#### **D.2.1.2.7 SO 05-16-01 ŽST Zlín střed, železniční spodek**



Stavební objekt začíná dle nového staničení od km 9,166 067, kde navazuje na předchozí SO 04 – 16 – 01 a končí v km 10,970 000, kde pokračuje SO 06 – 16 - 01. V rámci SO se provede pod všemi rekonstruovanými kolejemi sanace konstrukce pražcového podloží s ohledem na výsledky geotechnického průzkumu a zastižené zeminy zemní pláň v jednotné konstrukci se štěrkodrtí v tloušťce 0,25 m a zlepšenou zeminou in situ tloušťky 0,42 m. Pod přejezdy a u mostních objektů se navrhuje zesílená konstrukce v skladbě štěrkodrt' tl.0,25 m a cementem stabilizovaná štěrkodrt' z centra tloušťky 0,35 m. Rekonstruované kolejiště bude odvodněno do systému trativodů doplněných ve větších povodích o drážní kanalizaci DN300. Drážní odvodnění je odvedeno do rekonstruovaných kanalizací. Ve směru na Vizovice za poslední výhybkou ŽST Zlín střed došlo ke zdvihu nivelety koleje o cca 1 – 1,5 m, což si žádá vybudování přísypávky tělesa z nakupovaných materiálů. Svahy zemního tělesa (nově obnažené, či zcela nové) budou chráněny zahumusováním a osetím, v případech svahů delších 1,5 m s doplněním protierozních rohoží. Zemní pláň bude provedena v příčném sklonu 5%, pláň tělesa železničního spodku rovněž skloněná příčně 5%, výjimečně méně.

#### **D.2.1.2.8 SO 06-16-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční spodek**

##### **demolice SO 06-16-01.1 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 12,374 - demolice**

Rozsah stavebního objektu je dán od km 10,970 000 – km 14, 754 774. Součástí SO je jednak sanace pražcového podloží a dosažení požadované únosnosti na pláni žel. spodku (40 Mpa), ale především zřízení funkčního odvodnění a zajištění stabilizace zemního tělesa. V rámci spodku budou zřízeny i zesílené konstrukce pražcového podloží (ZKPP) jak u mostních objektů, tak i v okolí přejezdů. Na základě poznatků získaných průzkumem pražcového podloží byl proveden návrh pražcového podloží a daný úsek rozdělen na kvaziisogenní bloky. V daném úseku je navržen u přeložky trati a zdvihu nivelety na začátku úseku typ.2.1a v ostatních případech typ. 6.1.

Trať vede ze začátku na náspu, který se díky zdvihu nivelety na mostě u zast. Dlouhá (z důvodu malé podjezdové výšky) ještě navyšuje o 2,1 m. Násypové těleso z vhodných nesoudržných materiálů bude zřízeno na konsolidační vrstvě. Odvodnění je v dané části řešeno s vyústěním na terén. Po pravé straně bude situována opěrná zeď tvaru L, kterou řeší SO 06-19-51 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď vpravo v km 10,996 - 11,259. Za zastávkou vede trať ve velmi stísněném prostoru v zářezu – zde budou svahy lemovány gabiony a odvodnění řešeno do trativodu s vyústěním do místní kanalizace. Následuje úsek u zastávky Podvesná, kde je trať řešena polo zahloubením z důvodu zřízení mimoúrovňového křížení se silnicí na ul. Podvesná. Tento úsek je řešen oboustrannou opěrnou zdí propojenou ve spodní části řešenou samostatně v rámci SO 06-19-52 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vlevo v km 12,470-13,030. Odvodnění je zde řešeno systémem drenážního potrubí s vyústěním do stávající kanalizace. V dalším úseku pokračuje trať v odřezu, kde pravou stranu podélně lemuje silnice I/11. V tomto úseku je navržen levostranný odvodňovací zpevněný příkop z prefabrikátů UCH a UCB a zpevněný příkop s vyústěním do propustku v km 13,828. Pravostranný stávající příkop bude zpevněn tvárnicemi TZZ5 v kombinaci s prefabrikovanými L zídками. Z důvodu velmi stísněných poměrů a výšky zemní pláň tělesa železničního spodku v úrovni stávajícího pravostranného příkopu. Byla v daném úseku zvýšena niveleta o cca 50 cm, aby nedocházelo k zaplavování konstrukčních vrstev žel. spodku. Následuje lokalita Boňeckých rybníků, kde je z důvodu budoucího investičního záměru Zlínského kraje stavba „prodloužení ul. J.Broučka“ řešena přeložka trati. Trať je v daném úseku vedena v náspu vysokém

cca 3,0 m. Násypové těleso bude chráněno ochrannou vrstvou. Jelikož se část náspu nachází na ploše inundační plochy řeky Dřevnice, bude tento úsek násypového tělesa zabezpečen proti stoleté vodě formou patky z lomového kamene s opevněním svahu gabionovou matrací tl. 30 cm nad 0,5 m nad úroveň stoleté vody Q100. Svahy náspu budou zřízeny ve sklonu 1:1,75. Následuje poslední část úseku řešeného stavebního objektu v prostoru zastávky Zlín-Přiluky. Tato část je tvořena odřezem, jehož levou stranu lemuje řeka Dřevnice. Proti průsaku stoleté vody drážního tělesa bude použito stejné technické opatření jako v předešlém úseku ve formě patky z lomového kamene s opevněním svahu gabionovou matrací. Pravá strana bude odvodněna příkopovou tvárnici TZZ5 a na konci úseku v kombinaci s L zídou při zapuštěném kolejovém loži. Po pravé straně se rovněž nacházejí opěrné zdi. Nová opěrná zeď u nástupiště a stávající opěrnou zeď řeší samostatně SO 06-19-53 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď u nástupiště v km 14,347-14,468, SO 06-19-54 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vpravo v k 14,553-14,819.

#### **D.2.1.2.9 SO 07-16-01 Výh. Zlín-Přiluky, železniční spodek**

##### **demolice SO 07-16-01.1 Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,245 - demolice**

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku tzn. od začátku výhybky č.2 v km 14,754 774, kde navazuje na SO 06-16-01 "T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, železniční spodek", do začátku výhybky č.1 v km 15,781 517 výhybny Zlín - Přiluky, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 08-16-01 "T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek". Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanou (kol.č.1) a novou (kol.č.2) kolejí bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

Stávající jednokolejná traťová kolej stoupá ze směru od Přiluk do Želechovic. Trať je vedena převážně v odřezu, tzn. vpravo koleje zářez a vlevo koleje násep přiléhající v některých částech k vodoteči Dřevnice. Od km 15,4 do km 15,5 se nachází trať v oboustranném zářezu.

Stávající odvodnění koleje je tvořeno zpevněnými a nezpevněnými příkopy, které jsou silně zanesené a nefunkční. V zářezových svazích dochází vlivem eroze svahů k zanesení stávajících příkopů. Vzhledem k nefunkčnímu odvodnění dochází na některých místech k problematickým (blátivým) místům na trati. V celé délce řešených úseků není dodržena šířka pláň tělesa železničního spodku a tím i šířka drážní stezky.

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

V přechodových oblastech železničního mostu v evid. km 15,789 je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží, která se skládá z vrstvy štěrkodrti frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm uložené na vrstvě štěrkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm, spočívající na přehutněné zemní pláni.

V místech rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění nové koleje (kol.č.2) bude rozšíření tělesa provedeno z nenamrzavých zemin hutněných po vrstvách a uložených na konsolidační vrstvě z lomového kamene. Svahy nového násypového tělesa budou v oblasti působení inundačního území vodoteče Dřevnice, zpevněny betonovými polovegetačními tvárnicemi, které pokud nepokračuje lavička se zpevněným příkopem, budou v patě náspu opřeny do patek z lomového kamene.

V celé délce rekonstrukce žel.spodku je navrženo odvodnění zemní pláně a současně i odvedení vody sváděné ke kolejím z okolních svahů. Zemní pláň je navržena ve střechovitém sklonu 5% (v souběhu kolejí č.1 a 2) či jednostranném sklonu 5% vedeném směrem k odvodňovacímu zařízení. Pláň tělesa železničního spodku je navržena skloněná ve sklonu 5% – rovnoběžná se zemní plání.

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

V zářezích, kde to umožňuje konfigurace a skladba terénu jsou navrženy otevřené příkopy zpevněné příkopovými žlabovkami typu TZZ3 (TZZ5), uloženými do betonu. V zářezích, kde by docházelo vzhledem ke konfiguraci terénu k velkým zásahům do stávajících svahů, jsou primárně navrženy trativody a zářezový svah je zpevněn svahovými tvárnicemi 500x450x180mm.

V km 15,335 bude vybudován lapač splavenin, do kterého bude přítíkat voda od přilehlého silničního propustku. Od lapače splavenin vede svodné potrubí DN 600 k propustku v km 15,221. Zde po převedení vody na levou stranu násypu pokračuje zpevněný příkop do km 14,820, kde je vyústěn.

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

#### **D.2.1.2.10 SO 08-16-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek**

**demolice SO 08-16-01.1 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 16,677 - demolice**

**demolice SO 08-16-01.2 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,145 - demolice**

**demolice SO 08-16-01.3 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,566 - demolice**

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

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

V traťové koleji od km 16,482 do km 16,582 je nutné, na základě požadavku vyplývajícího z výsledků měření a hodnocení vibrací v předmětném úseku, provést antivibrační opatření v daném

úseku koleje. Cílem opatření je snížení vibrací a rázů vznikajících při průjezdech vlaků. Je navrženo řešení antivibračních opatření realizované formou pružných rohoží, uložených na zemní pláni.

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

V případě nutného rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění drážní stezky bude rozšíření tělesa provedeno z propustného nenamrzavého materiálu (např. lomový odval) a uloženého na konsolidační vrstvě tl. 500 mm z kameniva fr. 63/125 mm.

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

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

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

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

Ochrana nově vzniklých svahů (násypových a zářezových) je navržena za pomoci ohumusování a osetí.

#### **D.2.1.2.11 SO 09-16-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek**

#### **D.2.1.2.12 SO 09-16-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek METRANS**

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku v žst. Lípa nad Dřevnicí tzn. od km 17,000 000, kde navazuje na SO 08-16-01 “T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční spodek“ do začátku výhybky č.1 v km 18,872 917, kde dále pokračuje rekonstrukce v rámci SO 10-16-01 “ T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční spodek“. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Pod rekonstruovanými kolejemi bude zřízena nová konstrukce pražcového podloží.

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

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

V přechodových oblastech mostních objektů a železničních přejezdů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží, pro které je navržena vrstva šterkodrti frakce 0/32 třídy A tl. 250 mm

uložené na vrstvě štěrkodrti stabilizované cementem tl. 300 mm, spočívající na přehutněné zemní pláni.

V případě nutného rozšíření násypového tělesa z důvodu umístění drážní stezky bude rozšíření tělesa provedeno z propustného nenamrzavého materiálu (např. lomový odval) a uloženého na konsolidační vrstvě tl. 500 mm z kameniva fr. 63/125 mm.

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

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

#### **D.2.1.2.13 SO 10-16-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční spodek**

**demolice SO 10-16-01.1 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,248 - demolice**

**demolice SO 10-16-01.2 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,774 - demolice**

**demolice SO 10-16-01.3 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 19,004 - demolice**

Mocnost štěrkového lože v traťovém úseku kolísá v rozmezí 0,40 - 0,70 m, kolejové lože je místy ve svrchní vrstvě 0,20 m čisté, hlouběji pak zcela zanesené drtí a hlínou.

Konstrukční vrstva v sondách nebyla zastižena. V sondě v km 21,300 byla v podloží štěrkového lože zastižena vrstva jílovitých štěrků (G5 GC), v mocnosti 0,35 m. zemní pláň je tvořena jemnozrnnými zeminami (třídy F6 CL), tuhé až měkké konzistence.

Železniční těleso se nachází především na terénu. Odvodnění je zajištěno na terén, případně monolitickými betonovými zídками.

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

Návrh řešení rekonstrukce železničního spodku traťového úseku se předpokládá v rozsahu rekonstrukce železničního svršku, tzn. od km 18,872 917 po km 24,289 331.

Na základě poznatků z geotechnických průzkumů je navržena nová konstrukce pražcového podloží typ 6.1 s využitím konstrukční vrstvy uložené na zlepšené zemní pláni. Pro konstrukční vrstvy je uvažována štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A. Pro zesílené konstrukce pražcového podloží u přejezdů a mostního objektu je navržena konstrukce Z4.1, tj. štěrkodrt' frakce 0/32, tl. 250 mm v kombinaci se štěrkodrtí stabilizovanou cementem, tl. 300 mm.

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

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

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

#### **D.2.1.2.14 SO 11-16-01 ŽST Vizovice, železniční spodek**

Vizovice je v současné době koncovou železniční stanicí nacházející se v intravilánu obce Vizovice. Kolejiště je vedeno v úrovni okolního terénu, nalevo se nachází zpevněné plochy nákladíště a napravo je areál vlečky „Milana Křupala Vizovice“. V koncové části stanice se okolní terén zvedá a kolej se nachází až v 5 m hlubokém zářezu.

Z místního šetření a ze zaměření stávajícího stavu a vynesení existence stávajících sítí se dá usuzovat, že část kolejiště je odvodněna trativody, které pravděpodobně ústí do kanalizační sítě. Betonové šachty byly nalezeny po obou stranách kusé koleje č. 1a a dále v prostoru mezi kolejemi č. 3 a vlečkovou kolejí.

Podél kusé koleje č. 2a je situována nákladová plocha provedená z betonových panelů.

Rekonstrukce železničního spodku proběhne v rozsahu rekonstrukce železničního svršku. Stanice je odvodněna systémem trativodů. Ty jsou vedeny ve sklonu 3-5‰. Při sklonu 3‰ je provedeno podbetonování. Vyústění trativodů se nachází před začátkem kolejových úprav (ve smyslu staničení). Vyústění je provedeno betonovým dílcem do zpevněného příkopu patřícího do SO 10-16-01, a to v km 24,278 300. Část železničního spodku v místě vlečky je odvodněno do neprofilovaného nezpevněného příkopu.

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena nová panelová plocha namísto stávající. Panelová plocha šířky 8m je odvodněna štěrbínovým žlabem s obrubou a trativodem. Svah u panelové plochy je pro svou vysokou strmost opatřen zčásti geobuňkami a z části vegetačními tvárniciemi. Stávající betonová rampa u koleje č. 1a je demolována a stávající terén vysahován.

Nutná délka koleje 1a zapříčinila zásah do stávajícího svahu, kde je navrženo opevnění svahovými tvárniciemi tak, aby byl zachován průchod mezi betonovým zarážedlem a svahem.

#### **D.2.1.3 Nástupiště**

##### **D.2.1.3.1 SO 01-16-02 ŽST Otrokovice, nástupiště**

Ve stanici je realizována tzv. poloperonizace – jedno ostrovní mimoúrovňové nástupiště v sudé kolejové skupině mezi stávajícími kolejemi č. 2 a 4 délky 350 m (přístupné podchodem se schodišti a výtahem), dvě úrovňová nástupiště mezi kolejemi délky 350 m u kolejí č. 1 a 3 a jedno úrovňové vnější délky 120 m u koleje č. 5 (u výpravní budovy). Přístup na úrovňová nástupiště mezi kolejemi je od výpravní budovy úrovňovými přechody (bez snížení nástupní hrany). Všechna nástupiště jsou typu SUDOP (s konzolovými nástupištními deskami) a jsou na obou koncích ukončena šikmou plochou. Na konci ostrovního nástupiště směrem k napajedelskému zhlaví je vybudován přejezd pro zavazadlové vozíky.

Cílem úprav v žst. Otrokovice je rekonstrukce stanice s plnou peronizací, délky nástupišť jsou ovlivněny dopravní technologií (zejména zavedením ETCS) Všechna nástupišť budou nově mimoúrovňová (výška všech nových nástupních hran bude 550 mm nad TK).

Ve stanici budou tato nástupišť:

- vnější nástupišť u koleje č. 9 délky 156 m, typ L s předsunutou nástupní hranou;
- ostrovní jednostranné nástupišť u koleje č. 5 délky 228 m, typ L s předsunutou nástupní hranou;
- ostrovní oboustranné nástupišť mezi kolejemi č. 1 a 3 délky 382 m, typ SUDOP (konzolové nástupištní desky na nástupištních zídkách z úložných bloků U 95, tvárnic Tischer a zachytných desek) - z důvodu umístění stávajícího trativodu;
- stávající ostrovní oboustranné nástupišť mezi kolejemi č. 2 a 4 délky 350 m, typ SUDOP – nástupišť nebude upravováno, pouze z důvodu výstavby kabelovodu bude na dvou místech v délce 5 m rozebráno a znovu zřízeno z původního materiálu, současně bude upraveno i ukončení nástupišť ve směru k přejezdu pro vozíky v km 151,161 892 (shodně s novým ostrovním oboustranným nástupišťem).

Zbývající plocha nástupišť mimo nástupištní prefabrikáty bude zpevněna konstrukcí s krytem z pravoúhlé vibrolisované betonové dlažby tloušťky 60 mm (vjezd silničních vozidel na nástupišť je vyloučen).

Přístup na nové ostrovní nástupišť bude novými schodišti a novými výtahy z rekonstruovaného podchodu ve stávající poloze. Přístup na vnější nástupišť bude přímo od výpravní budovy, resp. z přiléhající ul. Nádražní vyrovnávacími schody.

Pro případ poruchy technologického zařízení výtahu jsou ve stanici dva přejezdy pro vozíky (sloužící jako náhradní bezbariérový přístup na nástupišť):

- v km 151,161 892 šířky 1,80 m pro přístup od výpravní budovy na obě ostrovní oboustranná nástupišť (mezi kolejemi č. 1 a 3 a mezi kolejemi č. 2 a 4) v místě stávajícího přejezdu pro vozíky na ostrovní nástupišť – přes koleje č. 5, 3, 1, 2;
- v km 154,895 782 šířky 1,80 m pro přístup od výpravní budovy (přes vnější nástupišť) na jednostranné ostrovní nástupišť (u koleje č. 5) – přes kolej č. 9.

Budou použity celopryžové přechodové konstrukce schváleného typu, vnější přejezdové panely budou osazeny na betonové závěrné zídky. Vzdálenost závěrných zídek od osy koleje musí být taková, aby byl zachován dostatečný prostor pro pružné chování koleje v konstrukci přejezdu.

Nová nástupišť budou na koncích ukončena železobetonovými monolitickými zídками se zábradlím. V místech, kde navazuje chodník pro přístup na přejezd pro vozíky, budou na zídku navazovat železobetonové monolitické zídky se zábradlím lemující chodník. Na konci nového ostrovního oboustranného nástupišť ve směru na Tlumačov bude zídka na konci nástupišť doplněna služebními schody. Zábradlí na konci nástupišť je v místě začátku chodníku a v místě služebních schodů přerušeno uzamykatelnou brankou shodných parametrů jako navazující zábradlí.

Příčný sklon ostrovního oboustranného nástupišť je střešovitý 2 % ve směru k oběma kolejím. Příčný sklon ostrovního jednostranného nástupišť a vnějšího nástupišť je jednostranný ve směru od koleje s odvedením srážkových vod buď na svah zemního tělesa, nebo do liniového odvodňovacího žlabu (podél schodišť a výtahů do podchodu a u výpravní budovy).

Nová nástupišť budou vybavena mobiliářem – lavičkami, odpadkovými koši, prosklenými vývěskami (pro tištěné údaje s příjezdy a odjezdy) a nádobami na posypový materiál.

#### **D.2.1.3.2 SO 02-16-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, nástupiště**

Předmětní SO řeší vybudování nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice zastávka. Nástupištní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad T.K a vzhledem na to, že u obou kolejí se nástupiště nachází u směrového oblouku tak vzdálenost od osy koleje je navržena u obou hran 1,68 m.

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

U koleje č. 2 se nástupiště nachází od km 3,412 po km 3,532. Nástupištní hrana je navržena délky 120m. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště uvažován bezbariérový z oblasti kraje nástupiště přiléhající železničnímu přechodu v ev. km 3,393 a schody na druhé straně nástupiště. Podél nástupiště se nachází chodník. Mezi nástupištěm a chodníkem je navržen zatravnění svázek. Odvodnění nástupiště je navrženo příčným sklonem na zatravněný svázek a v místě přístřešku a technologického domku do pochozího odvodňovacího žlabu.

#### **D.2.1.3.3 SO 02-16-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, nástupiště**

Předmětní SO řeší vybudování nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice obec. Nástupištní hrana je navržena ve výšce 550 mm nad T.K a vzhledem na to, že u obou kolejí se nástupiště nachází u směrového oblouku tak vzdálenost od osy koleje je navržena u obou hran 1,68 m.

U koleje č. 1 se nástupiště nachází od km 4,998 po km 5,118. Nástupištní hrana je navržena délky 120. Šířka nástupiště je uvažována 3 m. Přístup na nástupiště uvažován bezbariérový napojením na stávající chodník třemi novými chodníky. Podél nástupiště se nachází autobusová zastávka. Oblast mezi zastávkami bude zasypána a zatravněná. Odvodnění nástupiště je navrženo příčným sklonem nástupiště směrem k zatravněné ploše.

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

#### **D.2.1.3.4 SO 04-16-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, nástupiště**

V rámci zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Vizovice je v zastávce Zlín-Pršténé nahrazeno stávající vnější nástupiště dvojicí vnějších mimoúrovňových nástupišť u kolejí č. 1 a č. 2. Nástupiště u koleje č. 1 je v části přimknuto k zastávce MHD. Zastávka MHD je v této části výše než plocha nástupiště. Pro přístup je navrženo schodiště s třemi stupni a bezbariérový přístup je řešen pomocí šikmého chodníku do čela zastávky MHD. Konec nástupiště je navázán na chodník podél silnice I/49 a na vstup do podchodu. Nástupiště u koleje č. 2 je přístupné pouze z konce nástupiště. Je navázáno na zpevněnou plochu mezi vstupem do podchodu a supermarketem Albert. Podchod je veden pod



železniční tratí i pod silnicí I/49. Pro pěší propojuje ulici Přímá s ulicí L. Váchy, obě nástupiště a zároveň zastávky MHD na obou stranách silnice I. třídy.

Délka nástupních hran na obou vnějších nástupištích je 120 m. Vychází ze současné a výhledové dopravy.

Nástupiště jsou ve směru staničení 80 m v přímé, 36 m v přechodnici a 4 m v obloucích poloměrů 2500 m / 2504 m bez převýšení. Hrany vnějších nástupišť jsou v celé délce ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje a 550 mm nad temenem kolejnice. Šířka nástupiště č. 1 je 3,00 m s lokálními rozšířeními u technologické budovy a u přístřešku pro cestující. Šířka nástupiště č. 2 je 3,00 m mezi hranou nástupiště a zábradlím podél zadní nenástupní hrany. Na posledních 6 m délky je nástupiště lineárně rozšířeno z 3 m na 4,450 m. Sklon nástupiště č. 1 je v celé délce 2% směrem od koleje do liniového odvodňovacího žlábků nebo na povrch terénu. Sklon nástupiště č. 2 je v celé délce 2% směrem od koleje na travnatý povrch za nenástupní hranou.

Nástupní hrany vnějších nástupišť jsou typu SUDOP. Zadní nenástupní hrana nástupiště č. 2 je tvořena nástupištním prefabrikátem typu L. Ukončení nástupišť ze strany od Otrokovic je provedeno monolitickými zídkami z betonu se služebními schody se zábradlím. Ukončení nástupišť ze strany od Vizovic je provedeno monolitickými zídkami z betonu, které po zalomení navazují na konstrukci podchodu.

Zábradlí je zřízeno podél zadní nenástupní hrany nástupiště č. 2. Zábradlí je osazeno do základových patek 0,30 m x 0,30 m. Zábradlí je též zřízeno na zídkách tvořících ukončení nástupišť.

Nástupiště a přístupové chodníky jsou opatřeny úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle vzorového listu železničního spodku *SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích*, podle metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a dle *NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 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*.

Součástí SO nástupiště je i orientační systém. Je navržen podle Směrnice SŽDC č. 118 (Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, 3. vydání (červenec 2018). Součástí orientačního systému jsou tabule s názvem stanice, tabule se směry jízdy vlaků, tabule s označením kolejí a sektorů na nástupištích, tabule s číslem koleje a sektorů v podchodu, tabule s piktogramy na nástupištích a v podchodu (piktogramy směrové, cílové a zákazové). Dále orientační hlasové majáčky a hmatové orientační prvky pro osoby s omezenou schopností orientace.

#### **D.2.1.3.5 SO 05-16-02 ŽST Zlín střed, ostrovní nástupiště**

Stanice Zlín střed je kompletně rekonstruována. Stávající úrovňová nástupiště (jedno typu SUDOP s konzolovými deskami a jedno sypané) budou snesena. Součástí tohoto stavebního objektu je pouze nové ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a č. 51. Přístup na ostrovní nástupiště od výpravní budovy je z podchodu pomocí schodiště a bezbariérově pomocí výtahu. Podchod propojuje výpravní budovu s nástupištěm a prochází pod celým kolejištěm směrem k ulici Hlavníckovo nábřeží.

Délka obou nástupních hran ostrovního nástupiště je 252 m. Vychází ze současné a výhledové dopravy a také z požadavků pro ETCS.

Nástupiště je u koleje č. 51 ve směru staničení 39,5 m v oblouku o poloměru  $R = 1575$  m bez převýšení, dále do konce nástupiště již v přímé. U koleje č. 2 ve směru staničení je 106 m délky nástupiště v oblouku o poloměru  $R = 2985$  m bez převýšení, dále do konce nástupiště již v přímé. Nástupní hrany jsou v celé délce ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje a 550 mm nad temenem kolejnice. Šířka na začátku nástupiště je 5,28 m. Od místa, kde jsou obě koleje (č. 2 a č. 51) v přímé, až do konce nástupiště je šířka 6,66 m. Příčný sklon je od osy nástupiště 2% směrem ke koleji.

Nástupní hrany jsou tvořeny prefabrikovanými nástupištními hranami H130 (s představenou hranou). Povrch nástupiště je tvořen nástupištními dlažebními deskami s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu. Mezi těmito deskami je povrch tvořen betonovou dlažbou rozměru 200 x 200 mm tl. 60 mm. Těleso nástupiště tvoří po vrstvách tl. 250 mm hutněná nesoudržná zemina. Ukončení nástupíšť ze strany od Otrokovice je provedeno monolitickou zídou z betonu se služebními schody se zábradlím. Ukončení nástupiště ze strany od Vizovic je provedeno monolitickou zídou z betonu, na kterou navazuje šikmá rampa služebního přechodu. Rampa je zabezpečena uzamykatelnou brankou.

Zábradlí je zřízeno na zídách tvořících ukončení nástupíšť.

Nástupiště a přístupové chodníky jsou opatřeny úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle vzorového listu železničního spodku *SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích*, podle metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a dle *NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 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*.

Orientační systém je součástí SO 05-15-07 ŽST Zlín střed, orientační systém.

#### **D.2.1.3.6 SO 05-16-03 ŽST Zlín střed, nástupiště a zpevněné plochy u VB**

Součástí tohoto stavebního objektu jsou dvě nástupiště u kolejí č. 1 a č. 3. Nástupiště u koleje č. 1 je v části podél koleje č. 3 jazykové a v místě výpravní budovy (VB) vnější, navazující na zpevněnou plochu před touto budovou. Nástupiště u kusé koleje č. 3 je vnější. Přístup na nástupiště u koleje č. 1 je přímo dveřmi z výpravní budovy, chodníkem podél výpravní budovy od terminálu autobusové dopravy nebo podchodem. Přístup na nástupiště u koleje č. 3 je z výpravní budovy vlevo přístupovým chodníkem do čela nástupiště, podél výpravní budovy od terminálu autobusové dopravy nebo na začátek nástupiště chodníkem od továrního areálu mezi budoucími budovami č. 16 a č. 26.

Délka nástupní hrany u koleje č. 1 je 252 m. Délka nástupní hrany u koleje č. 3 je 120 m. Vychází ze současné a výhledové dopravy a také z požadavků pro ETCS.

Nástupiště u koleje č. 1 je ve směru staničení 39,5 m v oblouku o poloměru  $R = 1570$  m bez převýšení, dále do konce nástupiště již v přímé. Nástupiště u koleje č. 3 je v celé délce v přímé. Na konci nástupiště navazuje nástupní hrana na nenástupní hranu délky 18 m podél dynamického zarážedla. Nástupní hrany jsou v celé délce ve vzdálenosti 1,67 m od osy koleje a 550 mm nad temenem kolejnice. Šířka na začátku jazykové části nástupiště u koleje č. 1 je 3,81 m. Od místa konce oblouku až po konec sousední koleje č. 3 v km 10,160 je šířka 4,30 m. Od km 10,160 - navázání nástupiště na zpevněnou plochu před výpravní budovou je celková šířka i se zpevněnou plochou 16,34 m. Šířka vnějšího nástupiště u koleje č. 3 je v celé délce 3,00 m. Příčný sklon nástupiště u koleje č. 1 je 2% směrem od koleje. V jazykové části je odvodnění přes zídou nenástupní hrany a voda je dále jímána trativodem podél zídky. V části navazující na zpevněnou plochu před VB

je odvodnění do liniového žlábků po celé délce plochy. Druhá část zpevněné plochy přilehlé k VB je odvodněná sklonem 2,2% směrem od budovy do stejného žlábků. Příčný sklon nástupiště u koleje č. 3 je 2% směrem od koleje, odvodnění na svah sklonu 1:2. Na konci nástupiště, kde v délce 15,4 m k nástupišti přiléhá příjezdová komunikace, je voda svedena do liniového odvodňovacího žlábků.

Nástupní hrany jsou tvořeny prefabrikovanými nástupištními hranami H130 (s předsazenou hranou). Povrch nástupiště je tvořen nástupištními dlažebními deskami s integrovanou vodící linií s funkcí varovného pásu. Mezi těmito deskami a nenástupní hranou je povrch tvořen betonovou dlažbou rozměru 200 x 200 mm tl. 60 mm. V ploše před výpravní budovou je navržena zesílená konstrukce s dlažbou tl. 80 mm kvůli příjezdu automobilů správce k technologiím ve výpravní budově. Těleso nástupiště tvoří po vrstvách tl. 250 mm hutněná nesoudržná zemina. Ukončení nástupiště ze strany od Otrokovic je provedeno monolitickou zídou z betonu. U nástupiště u koleje č. 3 se služebními schody se zábradlím. Ukončení nástupiště u koleje č. 1 ze strany od Vizovic je provedeno monolitickou zídou z betonu, na kterou navazuje šikmá rampa služebního přechodu. Rampa je zabezpečena uzamykatelnou brankou. Konec nástupiště u koleje č. 3 je navázán na přístupový chodník podél VB a na zpevněnou plochu před VB. Nenástupní hrana nástupiště v délce 18m podél dynamického zarážedla bude tvořena nástupištními prefabrikáty H130. Zábradlí bude kotveno v samostatných základech a vzdáleno 2,9 m od osy koleje. V prostoru mezi prefabrikátem a zábradlím bude umístěn stožár návěstidla.

Zábradlí je zřízeno na zídách tvořících ukončení nástupiště a po délce nenástupní hrany jazykové části nástupiště u koleje č. 1. Dále pak na zídce za dynamickým zarážedlem koleje č. 3.

Nástupiště a přístupové chodníky jsou opatřeny úpravami pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace podle vzorového listu železničního spodku *SŽDC Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích*, podle metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a dle NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 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.

Orientační systém je součástí SO 05-15-07 ŽST Zlín střed, orientační systém.

#### **D.2.1.3.7 SO 06-16-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, nástupiště**

Nástupiště bude typu L bez konzolových desek. Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. Šířka nástupiště 3m. Nástupištní hrana bude provedena z nástupištních prefabrikátů L. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

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

Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do kanalizace.

#### **D.2.1.3.8 SO 06-16-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, nástupiště**

Nástupiště bude typu L bez konzolových desek. Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. Šířka nástupiště 3m. Nástupištní hrana bude provedena z nástupištních prefabrikátů L. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

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

Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do šachet odvodnění žel. spodku.

Konce nástupiště budou ukončeny služebním schodištěm.

#### **D.2.1.3.9 SO 06-16-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, nástupiště**

Nástupiště bude typu L bez konzolových desek. Nástupiště je navrženo v délce 120 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. Šířka nástupiště 3m. Nástupištní hrana bude provedena z nástupištních prefabrikátů L. Nástupištní plocha bude provedena nástupištní deskou s funkcí varovného pásu a betonovou dlažbou.

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

Odvodnění budou zajišťovat žlaby s vyústěním do šachty propustku v km 14,495.

Na začátku bude nástupiště ukončeno služebním schodištěm.

#### **D.2.1.3.10 SO 08-16-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, nástupiště**

Stávající nástupiště se nachází vlevo od koleje v souběhu s ulicí Nádražní v obci Želechovice nad Dřevnicí. Přístupy na nástupiště jsou zajištěny pomocí chodníků ve sklonu na obou koncích nástupišť. Konstrukce stávajícího nástupiště o délce 201,0m je tvořena zpevněnou hranou pomocí nástupištní tvárnice a sypanou konstrukcí a pochozí plochou. Nástupiště od souběžné komunikace na ulici Nádražní odděluje opěrná zeď (nástupiště se nachází výše než komunikace). Na nástupišti se nachází přístřešek a základní prvky orientačního systému, jako tabule s názvem zastávky.

Nástupiště bude délky 120,0m umístěné vpravo od koleje ve směru staničení a to v místě před mostním objektem v km 16,964. Začátek nástupiště se nachází v km 16,718 60 a konec v km 16,838 70 dle nového staničení. Nástupiště a přístupy se nachází po celé délce na opěrné zdi řešené v rámci SO 08-19-51. Hrana nástupiště bude zvýšena oproti stávajícímu stavu vzhledem k jejímu umístění nad TK a zdvihu kolejnice oproti stávajícímu stavu o cca 1,3m. Kolej podél nástupiště je vedena v oblouku o poloměru 1200,0m a přilehlých přechodnicích. Podélný sklon koleje v místě nástupiště je +8,347‰. Vzdálenost nástupní hrany od osy přilehlé koleje je vzhledem k poloměru oblouku 1,68m s výškou nástupní hrany 0,55m nad temenem přilehlé kolejnice.

Konstrukce nástupištní hrany je navržena typu L bez konzolových desek s rozšířenou nástupní hranou H. Příčný sklon nástupišť bude 2%. Šířka nástupiště je navržena min. 3,0m. Odvodnění nástupiště je řešeno liniovými odvodňovacími žlaby podél opěrné stěny. Na začátku nástupiště od

Zlína je navrženo svodné potrubí vedené pod žlabem a vyústěné v km 16,755 do zasakovacího objektu. Zasakovací objekt bude rozměrů 3,6 x 4,8m.

Pochozí plocha nástupiště a přístupových chodníků bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou formátu 200x200mm tl. 60mm, 800mm od nástupištní hrany budou použity dlaždice s funkcí varovného pásu o šířce 400mm. Přístupový chodník je veden max. v podélném sklonu 7,68% a příčném sklonu 2,0%. Po úroveň okolního terénu je chodník veden mezi opěrnými zdmi. Za opěrnou zdi se chodník po 38m napojuje na chodník ul. Osvobození, vedle autobusové zastávky. Přístup z ulice Nádražní bude zajištěn pomocí podchodu a jeho navazujících přístupových chodníků. K přístupu na nástupiště bude sloužit i nové schodišťové rameno vedené z podchodu a napojením na přístupový chodník.

Součástí nástupiště bude přístřešek pro parkování 20 kol. Přístřešek bude stát vedle opěrné stěny podél přístupového chodníku.

Orientační systém bude obsahovat tabule s názvem stanice, čísla nástupišť, směry jízdy vlaků, označení východů, zákazy kouření v přístřešcích, zákazy vstupu na koncích nástupišť, orientační tabule a sektorování nástupišť.

#### **D.2.1.3.11 SO 09-16-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, nástupiště**

V rámci tohoto stavebního objektu budou snesena stávající nástupiště a část bývalé nakládkové plochy v žst. Lípa nad Dřevnicí. Dále budou zřízena dvě nástupiště s nástupní hranou délky 120m a to u kolejí 1a a u koleje č. 3. Nástupiště u koleje č. 3 bude zřízeno, jako vnější jednostranné nástupiště s šířkou min. 3,0m. Nástupiště u koleje č. 1a bude zřízeno jako jednostranné poloostrovní nástupiště s šířkou min. 3,4m. Nástupiště budou zřízena z betonových prefabrikátů tvořících nástupní hranu, pochozí plocha bude tvořena betonovou dlažbou. Přístup na nástupiště je navržen pomocí chodníku vedoucího od výpravní budovy s návazností na chodník od obce. Na poloostrovní nástupiště je veden přístup přes kolej č. 1a pomocí celopryžové přechodové konstrukce, tento přechod bude zabezpečen světelnou a zvukovou signalizací. Součástí tohoto stavebního objektu je i zřízení orientačního systému pro cestující, orientačních hlasových majáčků na nástupišťích a u přechodu a rovněž tabule s názvem stanice na vjezdech do stanice.

#### **D.2.1.3.12 SO 10-16-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, nástupiště**

Ve stávajícím stavu se v zastávce Zádveřice nachází jedno vnější jednostranné nástupiště konstrukce typu Tischer se zpevněnou plochou nástupiště pomocí železobetonových desek a betonové dlažby. Délka stávajícího nástupiště je 104 m. Nástupiště je situováno vlevo (ve směru staničení) od osy koleje. K přístupu na nástupiště slouží chodník, který navazuje na silnici.

Předmětem stavebního objektu je snesení stávajícího nástupiště a přístupového chodníku a výstavba nového vnějšího jednostranného nástupiště délky 120 m, přístupového chodníku, zábradlí a návrh orientačního systému.

Konstrukce nástupní hrany je navržena typu L bez konzolových desek z nástupištních bloků L s rozšířenou nástupní hranou H. Přístup na nástupiště je zajištěn pomocí chodníku z čela nástupiště. Poloha nástupní hrany se nachází 0,550 m nad TK a 1,680 m od osy přilehlé koleje.

#### **D.2.1.3.13 SO 11-16-02 ŽST Vizovice, nástupiště**

Ve stávajícím stavu se v žst. Vizovice nachází jedno jednostranné nástupiště konstrukce typu Tischer s plochou nástupiště z drti. Délka stávajícího nástupiště je 100 m. Nástupiště je situováno vlevo (ve směru staničení) od osy koleje č. 1. K přístupu na nástupiště slouží přechod přes kolej č. 2, který navazuje na zpevněnou plochu před výpravní budovou.

Předmětem stavebního objektu je snesení stávajícího nástupiště a výstavba nového oboustranného nástupiště s délkami nástupních hran 120 m, zábradlí a návrh orientačního systému. Konstrukce nástupní hrany je navržena typu L bez konzolových desek z nástupištních bloků L s rozšířenou nástupní hranou H. Přístup na nástupiště je zajištěn z čela nástupiště, kde plocha nástupiště navazuje na zpevněnou plochu před novou výpravní budovou.

Poloha nástupní hrany se nachází 0,550 m nad TK a 1,680 m od osy přilehlé koleje.

#### **D.2.1.4 Přejezdy a přechody**

##### **D.2.1.4.1 SO 01-17-02 ŽST Otrokovice, přechod v km 0,214 (P8222)**

Jednokolejný železniční přechod, ve stávajícím stavu zabezpečený výstražnými kříži, se nachází na chodníku šířky 2m vedoucí od nadjezdu na ul. Objízdne k ul. Nádražní a žst.Otrokovice. Stávající přejezdová konstrukce je celopryžová délky 3,6m a kříží kolej pod úhlem 30°.

Nový dvojkolejný přechod s úhlem křížení 90° je oproti stávajícímu stavu odsunut o cca 20m ve směru na Zlín. Navržená přejezdová konstrukce je celopryžová skladebné délky 0,6 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková šířka přejezdové konstrukce 3,0m). Chodník, na přechodu o volné šířce 2,7m včetně obrubníků, je navržen s krytem z betonové dlažby. Přechod bude zabezpečen novým světelným PZS se závorami.

##### **D.2.1.4.2 SO 01-17-03 ŽST Otrokovice, přechod v km 1,286 (P8224)**

V místě stávajícího jednokolejného železničního přejezdu, zabezpečeného výstražnými kříži, který bude po úpravách sloužit i během stavby jako provizorní, bude zřízen nový železniční přechod navazující na nové či upravované trasy pro pěší na ulici Zlínské a napojující se na chodník k lokalitě Trávníky.

Nový dvojkolejný přechod pro pěší s úhlem křížení 90° je navržen s přejezdovou konstrukcí celopryžovou, skladebné délky 0,6 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková šířka přejezdové konstrukce 2,4m). Chodník, na přechodu o volné šířce 2,0m, je navržen s krytem z betonové dlažby. Přechod bude zabezpečen novým světelným PZS se závorami.

##### **D.2.1.4.3 SO 01-17-05 ŽST Otrokovice, zřízení křížení přes vlečky BARUM a TOMA**

Předmětem stavebního objektu SO 01-17-05 jsou kolejové úpravy spojovacích kolejí vleček BARUM a TOMA – vyjmutí a vložení kolejových polí v místě křížení s kanalizací, vyjmutí a vložení kolejových polí na křížení s příjezdem k maniulační jímce, a zřízení přejezdové konstrukce křížení.

Pro návrh úprav bylo zavedeno stavební staničení vlečkových kolejí : pro vlečkovou kolej BARUM byl zaveden km 0,0 v ZV 101, pro vlečkovou kolej TOMA byl zaveden km 0,0 do KO ve výhybce 102ab. Úpravy železničního svršku se týkají koleje BARUM v km 0,0 – 0,210 a koleje TOMA v km 0,006102-0,19921.

Úpravy vlečky BARUM: Směrová a výšková úprava koleje začíná v km 0,0, rekonstrukce svršku je navržena v km 0,054 55-0,07955 a km 0,14847-0,17347. Směrová a výšková úprava končí v km 0,210302. Směrově je pro minimalizaci příčných posunů navržen složený oblouk z poloměrů 199-250-199,35m. Výškově návrh navazuje na výhybku č.101 – klesá 1,21 promile, následuje klesání 11,33 a 11,90 promile.

Úpravy vlečky TOMA : Směrová a výšková úprava koleje začíná v km 0,006102, rekonstrukce svršku je navržena v km 0,05831-0,08331 a km 0,149046-0,17446. Směrová a výšková úprava končí v km 0,199210. Směrově je pro minimalizaci příčných posunů navržen složený oblouk z poloměrů 190-350-208-251,1-350m. Výškově návrh navazuje na výhybku č.102 – vodorovná, dále klesá 10,86 a 11,09 promile.

Součástí objektu je zřízení přejezdové konstrukce křížení. Samotné křížení dráhy s komunikací se nepovažuje za přejezd ve smyslu normy ČSN 736360, jde o uzavřenou dopravní plochu sloužící provozu silničních a kolejových vozidel označenou dopravní značkou IP 25a “Zóna s dopravním omezením”. Konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, délky v ose koleje 8,400 m. Konstrukce musí být homologovaná pro použití na síti SŽDC. Mezi kolejemi (závěrnými zídkami) a vně kolejí od závěrných zídek do vzdálenosti 4,00m od osy koleje (kolmá vzdálenost) bude zřízen zpevněný kryt.

Pod rekonstruovanými úseky kolejí se navrhuje zřízení podkladní vrstvy ze štěrkodrti. Rekonstruováno bude stávající zatrubnění příkopů: Podél vlečky BARUM bude zřízeno zatrubnění příkopu v délce 41,30m s mezilehlou šachtou betonovou DN1000. Podél vlečky TOMA bude zřízeno zatrubnění příkopu v délce 37,00 m. Zatrubnění bude zřízeno z kanalizačních trub betonových DN500. Vtok a výtok bude zřízen seřiznutím trouby do sklonu 1:1,5 a odláždění.

#### **D.2.1.4.4 SO 02-17-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přejezd v km 2,682 (P8226)**

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

Nově navržená přejezdová konstrukce na komunikaci bude také celopryžová délky 10,8m se závěrnými zídkami. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Přechod pro pěší je veden samostatně, je z celopryžové konstrukce délky 2,7m se závěrnými zídkami. Z obou stran budou v chodníku signální, varovné pásy a vodící pás. Chodník bude z betonové dlažby lemovaný betonovým obrubníkem.

Konstrukce vozovky bude z asfaltbetonu. Šířka komunikace na přejezdu je 10m. Celková délka úpravy komunikace je 16,17m.

Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### **D.2.1.4.5 SO 02-17-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přechod v km 3,393 (P8227)**

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

Nový přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 3,6 m. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím

táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Chodník na přechodu bude volné šířky 3,2m včetně obrubníků z betonové dlažby. Celková délka úpravy chodníku je 19,31m. Z obou stran budou v chodníku signální a varovné pásy a přes koleje vodící pás.

Přechod bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### **D.2.1.4.6 SO 02-17-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přejezd v km 3,571 (P8398)**

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

Nově navržená konstrukce bude také celopryžová délky 13,5 m se závěrnými zídkami. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Přechod pro pěší bude konstrukcí navazovat na přejezd. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Z obou stran budou v chodníku signální a varovné pásy. Volná šířka chodníku na přejezdu bude 2m.

Šířka komunikace na přejezdu je 10m. Celková délka úpravy komunikace je 15,38.

Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### **D.2.1.4.7 SO 02-17-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přechod v km 3,895 (P8228)**

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

Nový přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami, celkové délky 2,7m. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Chodník na přechodu bude volné šířky 2,2m včetně obrubníků. Povrch chodníku bude z betonové dlažby. Celková délka úpravy chodníku je 14,6m. Z obou stran budou v chodníku signální a varovné pásy, přes koleje vodící pás.

Přechod bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### **D.2.1.4.8 SO 02-17-07 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přejezd v km 4,789 (P8229)**

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

Nově navržená konstrukce bude také celopryžová délky 15,6 m se závěrnými zídkami včetně přechodové části pro chodce. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Přechod pro pěší bude konstrukcí navazovat na přejezd, je z celopryžové konstrukce. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Z obou stran budou v chodníku signální a



varovné pásy, v části přes kolej mezi závorami bude vodící pás. Volná šířka chodníku na přejezdu bude 2m. Povrch chodníku bude z betonové dlažby.

Šířka komunikace na přejezdu je 11,5m. Celková délka úpravy komunikace je 13,6m. Konstrukce vozovky bude z asfaltbetonu.

Přejezd bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### **D.2.1.4.9 SO 02-17-08 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přechod v km 5,133 (P8230)**

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

Nový přechod bude dvojkolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídками, celkové délky 5,4 m. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Chodník na přechodu bude volné šířky 4m plus obrubníky. Celková délka úpravy chodníku je 14m. Povrch chodníku bude z betonové dlažby. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy, v části přechodu mezi kolejemi bude vodící pás.

Přechod bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### **D.2.1.4.10 SO 04-17-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přejezd v km 6,557 (P8232)**

Jedná se o dvoukolejný žel. přejezd, který převádí **veřejně přístupnou účelovou komunikaci** včetně **oboustranných chodníků**.

Stávající šířka zpevněné komunikace je v místě přejezdu 14,0 m. V projektu je navrženo rozšíření stávající vozovky o šířku cca 5,20 m. Šířka nově navržené komunikace bude 17,5 m. Toto rozšíření je navrženo z důvodu změny řazení jízdních pruhů pro průjezd křižovatkou. Nově budou navrženy dva odbočovací pruhy doleva (směr Zlín) a jeden společný pro jízdu přímo (směr ul. Dlouhé díly) a doprava (směr Otrokovice). Dále je zde vložen dělicí ostrůvek z důvodu zachování stávajícího přechodu pro chodce. Do tohoto ostrůvku š. 3,0 m je rovněž umístěno nové zabezpečovací zařízení (poloviční závory + výstražníky). Jízdní pruh pro vjezd k obchodní pasáži je odsunut na pravou stranu křižovatkou. Na přechodu pro chodce bude umístěn SSZ.

Koleje jsou vedeny v tomto prostoru **ve směrových obloucích ( $R_1=3204$  m,  $R_2=3204$ ) s převýšením ( $D=23$  mm).**

Přejezdová konstrukce je navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 2 x 24,0 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

#### **D.2.1.4.11 SO 04-17-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přejezd v km 7,270 (P8233)**

Jedná se o dvoukolejný žel. přejezd, který převádí **místní obslužnou komunikaci** v ul. U Dřevnice ve Zlíně. Na komunikaci je navržen pravostranný chodník..

Stávající šířka zpevněné komunikace má v místě přejezdu hodnotu 7,50 m. Úhel křížení s pozemní komunikací je 85°.

V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází dvě místní komunikace ul. Dráhy, vedoucí podél koleje. K napojení těchto komunikací na místní komunikaci ul. U Dřevnice dochází cca ve vzdálenosti cca 6 m od osy koleje na levé straně přejezdu a cca 8 m od osy koleje na pravé straně přejezdu. Na levé straně přejezdu se připojuje vjezd k objektu RD č.p. 292, k.ú. Zlín a účelová komunikace k nástupišti zastávky Zlín-Louky. Na pravé straně přejezdu je ve vzdálenosti cca 7,0 m od osy koleje situován vjezd na čerpací stanici.

Po levé straně OK je umístěna železniční zastávka Zlín-Louky.

Podél místní komunikace ul. U Dřevnice je veden vpravo chodník š. 1,20 m.

Koleje jsou vedeny v tomto prostoru **ve směrových obloucích ( $R_1=3000$  m,  $R_2=3004$ ) bez převýšením ( $D=0$  mm).**

Přejezdová konstrukce je navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7 m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GŘ SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 2 x 12,0 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

#### **D.2.1.4.12 SO 04-17-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přechod v km 8,004 (P8234)**

Nový přechod pro chodce bude dvoukolejný s úhlem křížení 76,6°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek. Délka přejezdové konstrukce je 3,6 m na obou kolejích. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do chodníkových obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. V délce úpravy chodníku bude obrubník vysunutý o 100 mm nad vozovku chodníku a bude vytvářet vodící linii.

#### **D.2.1.4.13 SO 04-17-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přechod v km 5,846 (P8231)**

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

Poloha nového přechodu bude oproti stávajícímu posunutá o 18,8m. Přechod bude dvoukolejný s úhlem křížení 90°. Navržená přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídkami délky 2,7 m. Přejezdové panely budou sepnuty spínacím táhlem a bude použito pojistek proti podélnému posunu. Vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců bude minimálně 200 mm a vnější přejezdový panel bude uložen na závěrné zídce. Chodník na přechodu bude volné šířky 2,2m včetně obrubníků. Celková délka úpravy chodníku je 13,7m. Povrch chodníku bude z betonové dlažby. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy.

Přechod bude zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

#### **D.2.1.4.14 SO 05-17-03 ŽST Zlín střed, přejezd v km 9,609 (P8236)**

Nový přejezd bude převádět dopravu přes 5 kolejí v místě mimo pohyblivé části výhybek. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně závěrných zídek. Souběžně s komunikací bude veden i chodník šířky 2,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. Výškové řešení komunikace na přejezdu je ovlivněno výškou napojení krajních kolejí do areálu Svitů.

#### **D.2.1.4.15 SO 05-17-04 ŽST Zlín střed, přechod v km 10,423 (P8237)**

Nový přechod pro chodce bude převádět chodce přes 4 koleje v místě zhlaví mimo pohyblivé části výhybek. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do chodníkových obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás.

#### **D.2.1.4.16 SO 05-17-05 ŽST Zlín střed, přechod v km 10,729 (P8238)**

Nový přechod pro chodce bude dvoukolejný s kolmým křížením. Přejezdová konstrukce bude celopryžová, včetně závěrných zídek. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby s tl. 80 mm a osazen bude do silničních obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. Přechod pro chodce bude využíván jízdou vozidel Barum Rally. Chodník za přechodem bude nasměrován na stávající lávku pro chodce.

#### **D.2.1.4.17 SO 06-17-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 11,130 (P8239)**

Přechod bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek. Délka přechodu je 9,4m, šířka přechodu je 2m. Přechod přes koleje bude sloužit pro přístup na nástupiště ze severní strany a bude navazovat na přístupovou komunikaci a z druhé strany na přístupovou komunikaci k nástupišti. Chodník bude mít kryt z dlažby.

#### **D.2.1.4.18 SO 06-17-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 11,311 (P8240)**

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 44°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 14,4 m. Rekonstrukce přejezdu zahrnuje také úpravu chodníku podél této komunikace. Délka samotné úpravy komunikace a přilehlého chodníku je cca 55 m. Šířka komunikace zůstává zachována dle stávajícího stavu. Chodník bude mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

#### **D.2.1.4.19 SO 06-17-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 11,535 (P8241)**

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

**D.2.1.4.20 SO 06-17-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 12,006 (P8242)**

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

**D.2.1.4.21 SO 06-17-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 12,340 (P8243)**

Stávající poloha přechodu bude zrušena a přechod pro chodce bude přemístěn do nové polohy pro zajištění bezbariérovosti. Přechod bude jednokolejný s úhlem křížení 90°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová odlehčená pro chodce, včetně závěrných zídek a její délka je 2,7 m. Nový přístupový chodník bude mít šířku od 1,5 do 2,0 m, kryt z dlažby a bude doplněn o opěrné zídky.

**D.2.1.4.22 SO 06-17-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přechod v km 12,938 (P8245)**

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

**D.2.1.4.23 SO 06-17-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 14,083 (P8247)**

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 90° a je přemístěn do nové polohy oproti stávajícímu stavu. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 7,2m. Vozovka bude mít kryt z asfaltu a bude doplněna nepevněnými krajnicemi.

**D.2.1.4.24 SO 06-17-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přejezd v km 14,557 (P8248)**

Přejezd bude jednokolejný s úhlem křížení 95,5°. Přejezdová konstrukce bude celopryžová včetně závěrných zídek a její délka je 10,8m. Rekonstrukce přejezdu zahrnuje také úpravu chodníku podél této komunikace a vytvoření nového přechodu přes dráhu. Šířka komunikace zůstává částečně zachována dle stávajícího stavu a část podél chodníku je upravena z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení. Šířka chodníku přes přechod je 1,5 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

**D.2.1.4.25 SO 08-17-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přejezd v km 16,004 (P8249)**

#### **D.2.1.4.26 SO 08-17-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přechod v km 16,530 (P8250)**

Jedná se o jednokolejný žel. přechod, který převádí **veřejně přístupnou účelovou komunikaci** v ul. Příční v Želechovicích nad Dřevnicí. Tato komunikace spojuje ul. Nádražní a ul. Osvobození.

Stávající šířka zpevněné komunikace má v místě přejezdu hodnotu cca 5,0 m. Úhel křížení s pozemní komunikací je 90° (komunikace je kolmá na přejezd).

**Stávající žel. přejezd bude nahrazen žel. přechodem.** Šířka žel. přechodu je navržena 2,25 m.

Koleje jsou vedeny v tomto prostoru **ve směrové přímé bez převýšení (D=0 mm).**

Přejezdová konstrukce je navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka chodníku na přechodu je 3,60 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

#### **D.2.1.4.27 SO 08-17-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přechod v km 17,432 (P8251)**

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 17,427 (č. přejezdu P8251) převádí **účelovou komunikaci** v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato komunikace spojuje ul. ulice Osvobození (sil. I/49) ul. Papírenskou.

Stávající železniční přejezd bude **demolován** a místo něj bude nově vybudován **železniční přechod** posunut ve směru staničení asi o 19 m. Šířka žel. přechodu je navržena 2,25 m.

V rámci inženýrské činnosti v předchozím stupni došlo ke **zrušení přejezdu (P8251) a zřízení nového úrovněového křížení dráhy s pozemní komunikací.** Nově vznikl **žel. přechod P8475.** Pro obě tyto záležitosti proběhla samostatná řízení na příslušném speciálním silničním úřadu – Odbor stavebních a dopravních řízení – oddělení dopravně správních řízení – Magistrát města Zlína č.j. MMZL 053889/2018

Koleje jsou vedeny v tomto prostoru **přechodnici oblouku délky 75 m s měnícím se převýšením (D=80 - 0 mm).** V ose žel. přechodu je převýšení D=14 mm)

Přejezdová konstrukce je navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

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

V rámci tohoto stavebního objektu bude vybudován přístupový chodník, který na jedné straně naváže na nástupní hranu autobusové zastávky „ŽELECHOVICE NAD DŘEVNICÍ – ŠKOLA“ na pravé straně koleje. Chodník je vyústěn na levé straně koleje do nově navrhované vozovky v rámci SO 08-18-07. Chodník je navržen š. 3,0 m, který umožňuje přechod železniční trati pouze pro pěší.

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

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

Volná šířka chodníku na přechodu je 3,60 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

#### **D.2.1.4.28 SO 08-17-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přejezd v km 17,731 (P8252)**

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 17,731 (č. přejezdu P8252) převádí **silnici III/4918** (místní komunikace) ul. Pražanka v obci Želechovice nad Dřevnicí. Tato silnice spojuje ul. Osvobození v obci Želechovice nad Dřevnicí s obcí Klečůvka.

Stávající šířka zpevněné komunikace má v místě přejezdu hodnotu 7,2 m. Na silnici III/4918 je situován levostranný chodník š. cca. 2,0 m, který je ve stávajícím stavu ukončen před přejezdem. V rámci stavby dojde k převedení tohoto chodníku přes železniční přejezd.

Kolej je vedena v tomto prostoru **ve směrové přímé bez převýšení (D=0 mm)**.

Přejezdová konstrukce je navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GŘ SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka chodníku na přechodu je 12,00 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

#### **D.2.1.4.29 SO 10-17-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 18,949 (P8253)**

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 18,949 (č. přejezdu P8253) převádí **místní sběrnou komunikaci (místní komunikace II. třídy)** v obci Lípa nad Dřevnicí.

Stávající šířka zpevněné plochy komunikace má v místě přejezdu hodnotu cca 7,0 m.

Úhel křížení s pozemní komunikací je 70°.

Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé.

Přejezdová konstrukce je navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GŘ SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka žel. přejezdu je 11,40 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

Po pravé straně přejezdu je zpevněná plocha komunikace vymezena silniční obrubou. Podél komunikace po pravé straně je situován chodník šířky 2,0m, který je před přejezdem zalomen do komunikace a ukončen. Po levé straně přejezdu je komunikace bez obruby, pouze s nezpevněnou krajnicí.

Přejezd není v současné době odvodněn.

#### **D.2.1.4.30 SO 10-17-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 20,420 (P8254)**

Stávající jednokolejný železniční přejezd v km 20,420 (č. přejezdu P8254) **veřejně přístupnou účelovou komunikaci** (polní cesta). Tato účelová komunikace spojuje silnici I/49 s obcí Zádveřice.

Vozovka je částečně provedena s živičným (asfaltobetonovým) krytem. Povrch vozovky je nesourodý a je tvořen také zhutněnou šterkovou vrstvou. Dále od přejezdu směrem na Zádveřice se komunikace stává nezpevněnou polní cestou. Žel. přejezd umožňuje obsluhu přilehlých polností.

Stávající šířka zpevněné komunikace má v místě přejezdu hodnotu cca 4,0m.

Přejezd se nachází na trati ve směrové přímé.

Přejezdová konstrukce byla v předchozím stupni (DÚR) navržena z betonových přejezdových panelů. Na poradě bylo dohodnuto, že všechny přejezdové konstrukce budou sjednoceny a i zde tedy bude použito **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších**.

Přejezdová konstrukce je tedy navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka žel. přejezdu je 10,80 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

Účelová komunikace vedená přes přejezd se napojuje na silnici I/49. Vzhledem k charakteru účelové komunikace se nejedná o křižovatku.

V blízkosti přejezdu se nachází propustek, který nebude v rámci modernizace nijak dotčen. Voda z komunikace směrem od silnice I/49 je svedena do tohoto stávajícího propustku.

#### **D.2.1.4.31 SO 10-17-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,046 (P8255)**

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

Stávající šířka zpevněné komunikace je v místě přejezdu cca 3,5m. Úhel křížení s pozemní komunikací je 90°. Za přejezdem vpravo se komunikace prudce stáčí doleva a pokračuje v těsné blízkosti koleje ve směru staničení trati.

Přejezd se nachází v kolejové přímé.

Přejezdová konstrukce byla v předchozím stupni (DÚR) navržena z betonových přejezdových panelů. Na poradě bylo dohodnuto, že všechny přejezdové konstrukce budou sjednoceny a i zde tedy bude použito **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších**.

Přejezdová konstrukce je tedy navržena z **celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších** (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20 m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka žel. přejezdu je 10,80 m (délka kolejí zakrytá přejezdovými panely).

Přejezd není v současné době odvodněn.

#### **D.2.1.4.32 SO 10-17-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,294 (P8256)**

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí účelovou komunikaci s vozovkou š. 5,0m. Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrové přímé (bez převýšení). Volná šířka komunikace na přejezdu je 6,0m.

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

#### **D.2.1.4.33 SO 10-17-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 21,752 (P8257)**

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí silnici III/0495 š. 7,0m mezi obrubami v intravilánu obce. Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrovém oblouku o poloměru 300m (převýšení má hodnotu 93mm).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka silnice na přejezdu je 8,0m.

#### **D.2.1.4.34 SO 10-17-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 22,256 (P8258)**

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí účelovou komunikaci (polní cestu) s vozovkou š. 4,0m. Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrové přímé (bez převýšení).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 5,0m.

#### **D.2.1.4.35 SO 10-17-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,297 (P8259)**

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci charakteru polní cesty s šířkou vozovky 3,0m. Kolej je vedena v tomto prostoru ve směrové přímé (bez převýšení).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 5,0m (včetně rozšíření vozovky ve směrovém oblouku).

#### **D.2.1.4.36 SO 10-17-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,594 (P8260)**

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí silnici III/0496 s šířkou vozovky 5,5m (S6,5) v obci Vizovice. Kolej je vedena v tomto prostoru v přechodnicové části směrového oblouku s poloměrem 330m (převýšení má proměnnou hodnotu – cca 129mm).

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka silnice na přejezdu je 7,10m (včetně rozšíření vozovky ve směrových obloucích).

#### **D.2.1.4.37 SO 10-17-10 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přejezd v km 23,839 (P8261)**

Jedná se o jednokolejný žel. přejezd, který převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci s vozovkou šířky cca 2,5 - 4,0m. Přejezd se nachází na koleji z části ve směrové přímé a z části v přechodnicové části oblouku s poloměrem 1100m (částečně v převýšení).



Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 5,0m (včetně rozšíření vozovky ve směrovém oblouku).

#### **D.2.1.4.38 SO 11-17-02 ŽST Vizovice, přejezd v km 24,404 (P8262)**

Jedná se o dvoukolejný žel. přejezd, který převádí veřejně přístupnou účelovou komunikaci s vozovkou šířky cca 6,5m. Přejezd se nachází na koleji těsně za výhybkou č. 5 ve zhlaví žst. Vizovice. Celopryžové přejezdové panely se nacházejí ve vzdálenosti cca 2,1m od konce výhybky.

Přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových přejezdových panelů vnitřních a vnějších (závěrná zídka je umístěna ve vzdálenosti 1,7m od osy koleje ve vzdálenosti větší než 0,20m od hlavy pražce). Navržené řešení splňuje nařízení GR SŽDC – O13 z dubna roku 2017.

Volná šířka komunikace na přejezdu je 9,0m (včetně rozšíření).

Nedostatečná osová vzdálenost kolejí na přejezdu neumožňuje použití standardních vnějších přejezdových panelů – bude zde provedena vozovka z asfaltem stmelených vrstev, která bude dotažena ke kolejnicím.

#### **D.2.1.5 Mosty, propustky, zdi**

##### **D.2.1.5.1 Železniční mosty, propustky**

##### **D.2.1.5.1.1 SO 01-19-01 ŽST Otrokovice, železniční most (podchod) v km 155,726**

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

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

Hodnocení stavebního stavu objektu dle správce je: K1, S1

V rámci stavby je navrženo rozšíření kolejiště ŽST Otrokovice o dvě vjezdové koleje č.3a a 5a, které budou vedeny přes objekt podchodu vpravo stávající koleje č.2. Pro tyto koleje bude provedeno rozšíření podchodu, kdy stávající vstupní objekt, tvořený zastřešenou šikmou rampou se odbourá a pod novými kolejemi se provede rozšíření podchodu jednokomorovým uzavřeným železobetonovým rámem délky 10,4 m se shodným profilem otvoru jako stávající část podchodu. Na tuto novou nosnou konstrukci bude navazovat nový samostatný dilatační celek výstupního objektu z podchodu v provedení, odpovídajícím současným požadavkům na pohyb osob s omezenou pohyblivostí. Objekt bude tvořit schodiště, které je situováno do hlavního směru a šikmá, půdorysně lomená rampa, situovaná podél nové koleje č.5a.

#### **D.2.1.5.1.2 SO 01-19-02 ŽST Otrokovice, železniční most v km 155,509**

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

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

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

Klasifikace dle správce objektu je K1/S1.

Z důvodu rozšíření kolejiště o 2 koleje bude i most rozšířen o 11 m. Bude vybudována nová spodní stavba navazující na stávající a nová nosná konstrukce. Spodní stavba bude ze železobetonu založená na pilotách. Nosná konstrukce o rozpětí 2x 15,83 m bude ze zabetonovaných nosníků.

#### **D.2.1.5.1.3 SO 01-19-03 ŽST Otrokovice, železniční most (podchod) v km 154,986**

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

Z důvodu zřizování nového ostrovního nástupiště v místě koleje č.3, a přístupu na něj, je navrženo vybourání podchodu od dilatační spáry pod mezi kolejí č.1 a 2. Nový tubus podchodu bude navazovat na tubus stávající, světlé rozměry budou zachovány. Přístup na 3. ostrovní nástupiště bude řešen pomocí dvou schodišťových ramen a výtahu umístěného doprostřed podchodu. Dále bude zřízen přístup na nově zřizované 2. ostrovní nástupiště mezi novými kolejemi č.5 a č.9 jedním schodištěm a výtahem. K výpravní budově bude zřízeno nové schodiště a nový výtah. Rozměry výtahových kabin umožní i přepravu kol. Do sběrných jímek před výtahovými šachtami budou umístěna stacionární čerpadla. Bude provedena sanace vnitřních prostor stávající části. Nový výtah situovaný v ose podchodu je navržen prosklený. Výtahy jsou navrženy v nadzemní části prosklené.

#### **D.2.1.5.1.4 SO 01-19-04 ŽST Otrokovice, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 155,900**

Most tvoří železobetonový most o sedmi polích s dvoupruhovou komunikací, který vede místní sběrnou komunikaci „Nadjezd“ přes traťové koleje a výtažnou kolej žst. Otrokovice. Železniční koleje jsou vedeny ve druhém mostním otvoru při pohledu ve směru km (to je směrem na Přerov). Zábradlí na mostě městského typu se svislou výplní. Nad stávajícími kolejemi jsou zřízeny svislé protidotykové zábrany které jsou již z hlediska současných předpisů nevyhovující (absence plné výplně v dolní části).

Stávající svislé protidotykové zábrany budou rozebrány a na mostě se provedou nové zábrany v rozsahu všech převáděných kolejí a zesilovacího vedení. Jako ochrana proti nebezpečnému dotyku

se na most v místě elektrizovaných kolejí osadí vně zábradlí protidotykové zábrany výšky 2000mm. Zábrany proti nebezpečnému dotyku jsou navrženy podle ČSN 73 6223 a ČSN EN 50122-1 tak, aby byla dodržena prostorová vzdálenost od okraje sítě k nejbližší živé části trakčního vedení 2500mm.

#### **D.2.1.5.1.5 SO 02-19-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochranné sítě na silničním nájezdu v km 1,850**

Most (D55.001) tvoří dva mosty děleného čtyřpruhu a jedna mostní konstrukce dvoupruhové nájezdové rampy směr Zlín – Přerov. Mezi nosnými konstrukcemi dálničního mostu je zrcadlo šířky 300mm. Dvoukolejná železniční trať je vedena třetím mostním otvorem při pohledu ve směru km (to je od Otrokovic ke Zlínu).

Vnější zábradlí obslužných chodníků na dálničním mostě je tvořeno svislými sloupky z I 80 s madlem z U100 s výplní z pásoviny – svislé pruty pl. 35/10mm, mezi vodorovnými pásnicemi 40/10mm. Sloupky zábradlí jsou k římse přišroubovány pomocí patních plechů 200/20014mm.

Zábradlí mostního zrcadla dálničního mostu a konstrukce mostu nájezdové rampy tvoří zábradelní svodidlo NH 4-1, které tvoří sloupek z U140, výšky 1,0m s madlem z trubky ø 82,5mm a třemi příčlemi z trubky ø 51mm. Sloupky svodidla jsou k římse přišroubovány pomocí patních plechů 420/14mm.

Proti dotyku se na mostní konstrukce v místě nově elektrizovaných kolejí osadí svislé protidotykové zábrany výšky 2000mm, zábrany budou umístěné vně zábradlí. Protidotykové zábrany budou navrženy podle ČSN 73 6223 a ČSN EN 50122-1 tak, aby byla dodržena prostorová vzdálenost od okraje zábrany k nejbližší živé části trakčního vedení 2500mm. Na každé římse mostů budou provedeny protidotykové zábrany v minimální délce 12,4 m.

#### **D.2.1.5.1.6 SO 02-19-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 2,121**

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

Nosnou konstrukci z roku 2006 tvoří prefabrikované rámové dílce o světlosti 1600x1800mm. Výška přesypávky je cca 1600mm. Vzdálenost osy koleje k zábradlí je minimálně 4285mm (vpravo trati), resp. 4450mm (vlevo trati).

Volná výška pod mostem je min. 1,60m. Základová spára je situována v jílech F4/F8 (dle archivní dokumentace).

Propustek nevykazuje žádné závady.

Klasifikace dle správce objektu je K1.

Vzhledem ke zdvihu nivelety koleje a zdvoukolejnění trati bude propustek rozšířen o 5 rámových prefabrikátů DZR světlosti 1600x1800mm o délkách 1500mm.

Nosnou konstrukci tvoří stávající ŽB rámové prefabrikáty typu DZR o světlosti 1600x1800mm o délkách 1500mm. Stávající nosná konstrukce o délce 8,95m bude rozšířena o 4 rámové prefabrikáty vlevo a o 1 vpravo na šířku mostního objektu 16,45m. V prefabrikátech je provedena vrstva spádového betonu (230-165mm) a světlá výška je tak snížena na 1,56m.

Bude provedena nová izolace asfaltovými pásy s měkkou ochrannou vrstvou. Nová izolace bude provedena i na původní části propustku.

ZKPP s ohledem na výšku nadnásypu není realizována.

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

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

Bude provedeno nové odvodnění drenážní trubkou DN150.

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

Pro realizaci bude pravděpodobně nutné dočasné snížení hladiny spodní vody pomocí vakuového čerpání čerpacími jehlami nebo pomocí studní.

#### **D.2.1.5.1.7 SO 02-19-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 2,160**

Mostní objekt o jednom otvoru převádí 1 kolej přes meliorační kanál v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na mostním objektu je v přímé. Niveleta koleje klesá 1,09‰ ve směru staničení. Svršek na mostním objektu je tvaru R65 na betonových pražcích PB2. Úhel křížení je 63°. Traťová rychlost je 60 kmh<sup>-1</sup>.

Most z roku 2004, nosnou konstrukci tvoří prostá železobetonová deska. Rozpětí je 6,5 m, tloušťka desky 600 mm uprostřed rozpětí. Šířka desky je 5800 mm. Šířka mezi zábradlím je 5600 mm. Nosná konstrukce je uložena na ozubech na spodní stavbu, osazených ve žlábcích v úložných prazích. Opěry jsou betonové založené na šterkopískovém polštáři.

Z důvodu zdvoukolejnění stávající jednokolejné trati dojde k vybourání římsy vlevo stávající konstrukce (včetně odpovídající části úložných prahů) a k rozšíření mostního objektu pod koleji č.2. Nová nosná konstrukce bude shodná se stávající – ŽB deska uložená přes ozub na nových úložných prazích. Tloušťka ŽB desky je navržena 600 mm (+ 60 mm izolace s tvrdou ochrannou na rubové straně desky). Z úložných prahů budou vytažena železobetonová rovnoběžná křídla. Stávající římsa vpravo u koleje č.1 bude nadbetonována 0,4 m z důvodu zvýšení TK koleje. Na římsy bude osazeno úhelníkové zábradlí s jedním madlem a dvěma příčlemi výšky 1100 mm nad pochozí plochou římsy. Odvodnění rubu nosné konstrukce je navrženo prostřednictvím zakřivené ŽB desky. Na rubové straně úložných prahů bude vytvořen nový odvodňovací systém. Tento systém spočívá v osazení perforovaná HDPE trubka ø150 mm do rubové části úložného prahu, která bude obsypána drenážím štěrkem. Tato trubka bude uložena příčně ke koleji ve sklonu 4% k podélnému vyvedení drenáže skrz nový úložný práh, kde bude vyústěna. Veškeré rubové části železobetonových částí budou opatřeny izolací proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou (rubová část ŽB desky), resp. s měkkou ochrannou vrstvou (ostatní plochy).

Z důvodu malé únosnosti základových půdy a vysoké úrovně hladiny podzemní vody je navrženo založení nosné konstrukce na pilotách Ø 900 mm, délky 9,0 m, zapuštěných do železobetonových úložných prahů. Nové úložné prahy jsou šířky 2,0 m a výšky 1,3 m.

#### **D.2.1.5.1.8 SO 02-19-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 3,382**

Stávající most o jednom otvoru převádí 1 kolej přes trvalý vodní tok – Hledínovský potok u zastávky Zlín-Malenovice. Trať na mostním objektu je v oblouku  $R=630$  m, úhel křížení je  $82^\circ$ . Stávající nosná konstrukce je z roku 2012 a je tvořena monolitickou železobetonovou deskou tl. 510 mm, která je uložena pomocí ozubu na opěry tl. 1,2m. Světlost mostu je 6,0m a kolmé rozpětí 6,95m. Opěry jsou založeny na velkopřůměrových pilotách o průměru 1200mm délky 10 m. Most je na vtoku a výtoku ukončen rovnoběžnými křídly s římsou a zábradlím.

V novém stavu dochází v daném úseku ke zdvoukolejnění trati a je navrženo rozšíření mostní konstrukce. Vedle stávajícího mostu bude vybudována nová konstrukce stejného typu, tzn. ŽB deska prostě uložená na ozub o kolmém rozpětí 6,95m a světlosti 6,0m. Nově navržená konstrukce mostu bude od stávajícího mostu oddělena dilatační spárou. Je zvolen stejný systém založení jako u stávající konstrukce pod kolejí č. 1, a to založení na velkopřůměrových pilotách průměru 1200mm délky 10 m, opěry jsou navrženy v tloušťce 1,2 m. Na výtokové straně bude most ukončen rovnoběžnými křídly s římsou a zábradlím. Koryto pod novou konstrukcí mostu, a také v prostoru svahů a dna na výtoku bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože. Na ponechané konstrukci mostu bude provedeno nové ZKPP, sanace stávající římsy a obnova vrchního nátěru zábradlí.

#### D.2.1.5.1.9 SO 02-19-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 3,633

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

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

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

Klasifikace dle správce objektu je 2.

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

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

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

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

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

#### **D.2.1.5.1.10 SO 02-19-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,285**

Stávající trubní propustek světlosti DN 500 mm. Propustek je vlevo trati ukončen rovnoběžným křídlem a vpravo trati šachtou, do které přitéká směrem od Otrokovice trouba DN 800 směrem od Zlína trouba DN 600. Čelní zdivo a římsa jsou betonová.

Na základě vyhovujícího stavu nosné konstrukce je navrhnutá sanace římsy na výtoku a pročištění koryta v celé délce propustku. Z důvodu lepší ověřitelnosti skutečného stavu propustku budou zřízené dvě mezilehlé monolitické revizní šachty. Š1 bude umístěná po pravé straně ve směru staničení od koleje č. 1 s půdorysnými rozměry 1,4m x 1,6m a Š2 mezi kolejí č. 2 a vlečkovou kolejí o půdorysných rozměrech 1,1m x 1,5m.

#### **D.2.1.5.1.11 SO 02-19-07 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,492**

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi Xa. Na vtokové straně je propustek propojen se silničním a zasypán. Tloušťka desky je 190mm, která je z rubové strany překryta izolací. Tloušťka štěrkového lože je pod kolejí č.1 0,64m, pod kolejí č.2 0,482m. Opěry jsou z betonového zdiva tloušťky dle archivní dokumentace 0,90m. Opěry jsou z betonového zdiva tloušťky dle archivní dokumentace 0,90m. Na výtokové straně (vlevo trati) je propustek ukončen rovnoběžnými kamennými křídly.

Vzhledem ke skutečnému stavu se navrhuje sanace objektu. Stávající nosná konstrukce – železobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi bude v rámci sanace ponechána, provede se nová izolace pod kol.č.1 a č.2.. Rovněž, navrhuji z důvodů odstranění nánosů, přečištění propustku tlakovou vodou v celé jeho délce

#### **D.2.1.5.1.12 SO 02-19-08 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 4,688**

Jedná se o trubní propustek převádějící srážkovou vodu z jedné strany železniční trati na druhou. Je z roku 2006, kdy byla provedena přeložka trati v souvislosti s rozšířením silnice I/49. Konstrukce propustku je tvořena z patkových železobetonových trub DN 800 s rovnoběžnými křídly se zábradlím. Šířka propustku je 7,3m. Výška přesypávky včetně kolejového lože je cca 2,0m. Vpravo na propustek navazuje silniční propustek, vlevo trubní propustek pod vlečkovou kolejí. Jsou zaústěny drážní příkopy. Hodnocení správce 1.

V novém stavu dochází k posunu stávající koleje vlevo o cca 1,1m a přidání druhé koleje vlevo. Navrhuje se odbourání stávajícího křídla vlevo a prodloužení propustku stejnými dimenzemi (ŽB trouby DN 800). Propustek bude vlevo ukončen železobetonovou revizní šachtou, která bude navazovat na ponechaný propustek pod vlečkovou kolejí. Světlé rozměry šachty budou 900x1300 mm. Nahoře bude šachta ukončena kompozitní mříží na celý otvor šachty. Šachta bude osazena stupadly.

#### **D.2.1.5.1.13 SO 02-19-09 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční most v km 5,140**

Most o jednom otvoru převádí 1 traťovou kolej přes stálou vodoteč – potok Baláš (ID 10192976) v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice. Trať na mostě je v oblouku

$R=400\text{m}$ ,  $D=35\text{mm}$ . Niveleta koleje stoupá 1,72‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 75°. Traťová rychlost je  $60\text{kmh}^{-1}$ .

Nosnou konstrukci z roku 2006 tvoří ŽB prefabrikované rámové dílce o světlosti 4050x2800mm o délkách 1500mm. Výška kolejového lože pod pražcem je 400mm. Vzdálenost osy koleje k ose zábradlí je 4830mm (vlevo trati), resp. 4880mm (vpravo trati).

Volná výška pod mostem je min. 2,49m. Základová spára opěr je ve štěrčích G3 s příměsí jemnozrnné zeminy (dle archivní dokumentace).

Most nevykazuje žádné závady.

Klasifikace dle správce objektu je K1,S1.

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

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

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

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

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

Bude provedeno nové odvodnění rubu opěr drenážní trubkou DN200.

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

Na výtoku bude provedeno předláždění lomovým kamenem do betonu v rozsahu narušení koryta kvůli rozšíření mostu.

Pro realizaci bude pravděpodobně nutné dočasné snížení hladiny spodní vody pomocí vakuového čerpání čerpacími jehlami nebo pomocí studní.

#### **D.2.1.5.1.14 SO 02-19-10 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, železniční propustek v km 5,595**

Propustek převádí tři koleje přes odvodňovací příkop. Propustek se nachází v obvodu odbočky Zlín - Malenovice, koleje jsou ve směrovém oblouku. Niveleta stoupá 6,58 ‰. Traťová rychlost na propustku je 60 km/h. Římsy propustku jsou bez zábradlí.

Vpravo propustek navazuje na silniční propustek. Vlevo je koryto bez odtoku, otvor je značně zanesen.

Nosnou konstrukci tvoří prostá deska se zabetonovanými kolejnicemi. Rozpětí je 1,2m, celková délka desky činí 1,80m. Šířka desky je 15 800mm. Opěry jsou betonové, předpokládané tloušťky 600mm. Světlost otvoru je 600mm.

Přestavba propustku na troubu DN800 s dobetonovaným dnem. Vybudování šachty mezi kolejí č. 1 a rušenou kolejí č.3 (napojení na ponechanou část stávajícího propustku). Ukončení propustku vlevo čelní zídou s římsou.

#### **D.2.1.5.1.15 SO 04-19-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 5,951**

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

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

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

#### **D.2.1.5.1.16 SO 04-19-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,168**

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

#### **D.2.1.5.1.17 SO 04-19-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,685**

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

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

S ohledem na posun koleje mimo stávající propustek bude provedeno odstranění stávajícího propustku a provedení nového propustku pod novou polohou koleje. Nosná konstrukce bude tvořena prefabrikovanými ŽB rámy 1600x1700mm, tloušťka stěny 200mm. Délka prefabrikátu bude 2000mm. Propustek bude na vtoku i na výtoku zakončen prefabrikáty se šikmými čely. Spodní stavbu bude tvořit ŽB plošný základ tloušťky 300mm.

#### **D.2.1.5.1.18 SO 04-19-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 6,903**

Propustek o jednom otvoru slouží k převedení srážkové vody. Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi Xa z roku 1950 o rozpětí 1,3 m a tloušťce 190 mm. Deska je z rubové strany překryta izolací. Volná výška je na vtoku 0,3 m, na výtokové straně je 1,2 m, kolmá světlost je 1,0 m. Tloušťka štěrkového lože je 610 mm. Tloušťka opěr je podle archivní dokumentace 1,0 m. Na propustku chybí zábradlí, římsy jsou porostlé mechem, svahy na výtokové straně jsou podmáčené a sypou se. Zatížitelnost nosné konstrukce je nevyhovující.



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

#### **D.2.1.5.1.19 SO 04-19-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 7,262**

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

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

Klasifikace dle správce objektu je 99.

Zatížitelnost stávající nosné konstrukce  $Z_{UIC}$  nebyla stanovena.

Nový stav

Z důvodu zdvojkolejnění trati a nevyhovujícího šířkového uspořádání je navržena komplexní přestavba objektu. Stávající nosná konstrukce bude odbourána v plném rozsahu.

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

#### **D.2.1.5.1.20 SO 04-19-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční propustek v km 8,015**

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes Slanický potok v mezistaničním úseku Zlín–Malenovice – Zlín střed. Trať na propustku je v přechodnici oblouku  $R=1100\text{m}$ ;  $D=0\text{mm}$ . Niveleta koleje klesá 0,930‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových prazcích SB8. Úhel křížení je  $74^\circ$ . Traťová rychlost je 60 km/h. Nosná konstrukce z roku 1939 je tvořena betonovou klenbou. Tloušťka klenby je 600 mm, volná výška 0,951m. Kolmá světlost je 1,52m. Spodní stavba je tvořena betonovými masivními opěrami plošně založenými. Křídla na vtoku a výtoku jsou betonová rovnoběžná s římsou a zábradlím. V prostoru na výtoku se nachází trubní propustek pod zrušenou vlečkovou kolejí.

V novém stavu je navrženo vzhledem ke zdvoukolejnění daného úseku a vzhledem k nevyhovující zatížitelnosti vybourání stávajícího propustku a nahrazení novou ŽB monolitickou rámovou mostní konstrukcí. Dle hydrotechnického výpočtu je navržena volná výška mostu 2,400m, kolmá světlost 4,200m. Rámová konstrukce bude rozdělena na dvě samostatné části pod každou kolejí, které budou vzájemně oddělené dilatační spárou. Nosná konstrukce rámu bude založena plošně na základové desce. Na vtoku a výtoku budou provedena rovnoběžná ŽB křídla monoliticky spojená s konstrukcí rámu. Vlevo i vpravo trati bude osazeno na mostní římsy ocelové úhelníkové zábradlí. Koryto uvnitř rámu, a také před a za mostem bude odlážděno lomovým kamenem do betonu

a je součástí samostatného objektu. V prostoru na výtoku je navrženo vybourání stávajícího trubního propustku pod zrušenou vlečkovou kolejí a provedení nových úprav koryta.

#### **D.2.1.5.1.21 SO 04-19-07 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, železniční most (podchod) v km 8,700**

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

Konstrukce schodišť bude provedena jako polorám, tloušťka stěn a spodní příčle bude 300 mm. Schodiště vlevo bude provedeno jako dvouramenné s mezipodestou, schodiště vpravo jako jednoramenné s mezipodestou. V každém schodišti bude 15+15 stupňů. Šířka stupně 300 mm a výška 150-160 mm.

Nové výtahové šachty budou umístěna vždy naproti schodišti. Konstrukce výtahové šachty bude mít tloušťku stěn 300 mm a vnitřní rozměr 1700x2500 mm. Před výtahovou šachtou bude umístěna jímka pro případné čerpání vody.

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

Konstrukce je rozdělena dilatačními spárami z důvodů pracovních postupů.

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

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

#### **D.2.1.5.1.22 SO 05-19-01 ŽST Zlín střed, železniční most v km 9,282**

Vzhledem ke zdvoukolejnění trasy a výškovému posunu se navrhuje kompletní přestavba mostu. Přestavba zahrnuje celkové odbourání dosavadního mostu a výstavbu nového mostního objektu s uzavřeným kolejovým ložem. Nová nosná konstrukce bude ŽB polorám o světlosti 6,4m z betonu třídy C30/37 a z výztuže B500B. Založení objektu bude vzhledem k vysoké hladině podzemí vodě realizováno v larssenové stěně. Podjezdná výška nemusí dosahovat normové hodnoty (majitel komunikace souhlasí se zachováním stávající světlé výšky). Pro kabelovou trasu bude navržena rovněž ŽB konstrukce oddílována od samotného polorámu. Křídla jsou rovnoběžná, zavěšená.

#### **D.2.1.5.1.23 SO 05-19-02 ŽST Zlín střed, železniční most v km 9,997**

Stávající konstrukce mostu bude zdemolována v plném rozsahu a nahrazena novou konstrukcí – ŽB polorámem o světlé šířce otvoru 4,5m z betonu C30/37 a výztuže B500B. Most bude založen plošně v úrovni štěrku s příměsí jemnozrnných zemin. Odvodnění na rubu opěr bude svedeno do odvodnění ŽST. Zlín-střed. Veškeré sítě budou během výstavby umístěny doprostřed mostního otvoru na pracovní plošinu v úrovni dna. K vytvoření této plošiny je potřeba pažit stavební jámu potřebnou pro provedení spodní stavby mostu pomocí samozavrtávacích mikropilot s injektážní směsí po osových vzdálenostech 0,5m. Po dokončení výstavby se sítě definitivně zavěsí na stěny ŽB

polorámu. Nová konstrukce mostu bude respektovat stávající osu s výjimkou ukončení na pravé straně ve směru staničení, kde dojde k půdorysnému narovnání objektu (ve stávajícím stavu se světlost otvoru zde rozšiřuje a opěry mostu navazují na opěrnou zeď na hranici drážního pozemku). Konstrukce mostu bude končit na hranici drážního pozemku a k zachycení zemního tlaku drážního tělesa budou použity rovnoběžná a šikmá ŽB křídla.

#### **D.2.1.5.1.24 SO 05-19-03 ŽST Zlín střed, železniční most (podchod) v km 10,202**

##### **SO 05-19-03 část A ŽST Zlín střed, železniční most (podchod) v km 10,202 SŽDC**

Jedná se o novostavbu podchodu.

Základní rozměry tubusu podchodu jsou následující: světlá šířka 5000mm, světlá výška v podchodu min. 2800mm, podlaha je spádována příčně střešovitě 1,0% směrem k podélným odvodňovacím žlábkům.

Bezbariérový přístup je zajištěn výtahovými šachtami.

Na nástupiště č.2 je výstup řešen pomocí schodiště šířky 2260mm mezi stěnami a výtahem pro 13 osob.

Na nástupiště č.3 je výstup řešen pomocí schodiště šířky 2260mm mezi stěnami a výtahem pro 13 osob.

Podchod dále navazuje na výpravní budovu v žst. Zlín-střed a na část podchodu města Zlín.

Konstrukce je navržena jako monolitický uzavřený rám pod koleje a pod nástupiště a jako monolitická polorámová konstrukce v místě schodiště.

Stěny rámu jsou tloušťky 500mm, spodní deska 500mm, horní deska se střešovitým sklonem 2,0% je proměnné tloušťky 500–560mm (v této výšce je zahrnut i slabě vyztužený prostor výšky 100mm pro osvětlení a kabelové rozvody).

Konstrukce je založena v částečně otevřené stavební jámě. Dno stavební jámy je navrženo jako ŽB vana tloušťky 500mm.

##### **SO 05-19-03 část B ŽST Zlín střed, železniční most (podchod) v km 10,202 město Zlín**

Jedná se o novostavbu podchodu.

Základní rozměry tubusu podchodu jsou následující: světlá šířka 5000mm, světlá výška v podchodu min. 2800mm, podlaha je spádována příčně střešovitě 1,0% směrem k podélným odvodňovacím žlábkům.

Bezbariérový přístup je zajištěn přístupovým chodníkem.

Výstup řešen pomocí chodníku šířky 2500mm mezi stěnami.

Podchod dále navazuje na část podchodu SŽDC.

Konstrukce je navržena jako monolitický uzavřený rám pod koleje a pod nástupiště a jako monolitická polorámová konstrukce v místě chodníku.

Stěny rámu jsou tloušťky 500mm, spodní deska 500mm, horní deska se střešovitým sklonem 2,0% je proměnné tloušťky 500–560mm (v této výšce je zahrnut i slabě vyztužený prostor výšky 100mm pro osvětlení a kabelové rozvody).

Konstrukce je založena v částečně otevřené stavební jámě. Dno stavební jámy je navrženo jako ŽB vana tloušťky 500mm.

#### **D.2.1.5.1.25 SO 05-19-04 ŽST Zlín střed, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 10,344**

Most tvoří železobetonový most s neděleným čtyřpruhem, který vede městskou komunikaci přes kolejiště a řeku Dřevnici. Kolejiště žst. Zlín střed je vedeno čtvrtým mostním otvorem při pohledu ve směru km (to je směrem na Vizovice). Zábradlí na mostě je tvořeno svislými sloupky z uzavřeného profilu 80/60mm s madlem z uzavřeného profilu 100/60 s výplní z pásoviny – svislé pruty pl.40/10mm, mezi vodorovnými pásnicemi 40/10mm. Sloupky zábradlí jsou uchyceny kotevními šrouby k římse. Na mostních římsách jsou v úrovni zábradlí osazeny trakční stožáry elektrické trakce pro trolejbusovou dopravu. V místě těchto stožárů je zábradlí přerušeno.

Proti dotyku se na most v místě elektrizovaných kolejí osadí svislé protidotykové zábrany výšky 2000 mm. Protidotykové zábrany budou navrženy podle ČSN 73 6223 a ČSN EN 50122-1 tak, aby byla dodržena prostorová vzdálenost od okraje zábran k nejbližší živé části trakčního vedení 2500mm. Na každé římse mostů budou provedeny protidotykové zábrany v minimální délce 32,64 m.

#### **D.2.1.5.1.26 SO 06-19-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 11,070**

##### **demolice SO 06-19-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, demolice objektů pod mostem**

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

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

Zatížitelnost nosné konstrukce je pro krajní pole ZUIC = 0,85 (0,85>0,78), pro střední pole je ZUIC = 1,02. Hodnocení správcem K2/S2.

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

Na toto prostorové uspořádání pod mostem je navržen most o 1 otvoru. Nebude tím dotčena železobetonová vana pod mostem se systémem přečerpávání. Prostor pod mostem tak bude moci být řešen kdykoli v budoucnu bez narušení provozu na železniční trati. V této stavbě nebude tento prostor řešen. Zdvih koleje bude cca 1,7 m.

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

Šikmá světlost mostu bude 23,22 m, volná výška pod mostem 5,5 m (4,8 m průjezdní prostor + 0,7 m rezerva pro trakční vedení trolejbusu. Šířka mostu bude 6,5 m, most je navržen na VMP 2,5R. Ukončení bude rovnoběžnými křídly, na která budou směrem k městu navazovat opěrné zdi.

#### **D.2.1.5.1.27 SO 06-19-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 11,160**

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

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

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

Most vykazuje násled. závady:

Na podhledu konstrukce je beton značně rozpraskaný. Vedou zde nepravidelné trhliny, šířky do 0,5 mm, kterými prostupují výluhy pojiva a tvoří se křusta. Uprostřed konstrukce je beton degradovaný na ploše cca 2,0 m<sup>2</sup>, do hloubky až 50 mm. V tomto místě prostupuje rabinové pletivo a pásnice zabetonovaných nosníků, které jsou korozí oslabené až o 3 mm a plátkují se.

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

Beton říms je popraskaný, povrchově degradovaný a porůstá mechem.

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

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

Klasifikace dle správce objektu je K2,S2.

Zatížitelnost nebyla stanovena.

Stávající nosná konstrukce bude vybourána v celém rozsahu. Nově navržená nosná konstrukce je navržena jako železobetonový polorám světlosti 4200mm z betonu C30/37. Volná výška pod mostem je 2740mm. Stěny polorámové konstrukce jsou navrženy v tl. 500mm. Deska polorámu je navržena v tl. 530-500mm. Izolace je navržena proti stékající vodě a zemní vlhkosti s tvrdou (deska), resp. s měkkou (stěny) ochrannou vrstvou.

Na vtokové i výtokové straně bude most ukončen rovnoběžnými křídly z betonu C30/37 celkové délky 14,1m, šířky 700mm. Římsy křídel budou železobetonové z betonu C30/37, šířky 0,5m a výšky 0,310m. Horní povrch říms bude vypádován 4% směrem do kolejiště. Na římsách bude osazeno ocelové zábradlí výšky 1100mm.

Most je založen na velkopřůměrových pilotách průměru 1,0m délky 5,5m z betonu C25/30. Dle předběžného statického výpočtu je navrženo celkem 10 pilot pod konstrukcí polorámu (5+5).

Piloty budou vrtány pomocí výpažnic. Hlavy pilot budou vetknuty do základového bloku šířky 1600mm z betonu C25/30. Za rubem opěr bude zřízeno odvodnění drenážní trubkou DN150.

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

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

#### **D.2.1.5.1.28 SO 06-19-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční most v km 13,095**

Z důvodu špatného stavebního stavu konstrukce a nevyhovující zatížitelnosti se navrhuje komplexní přestavba objektu. Stávající ŽB deska bude nahrazena novou nosnou konstrukcí tvořenou ŽB polorámem založeným na základových pásech. Ze stojek budou vytažena rovnoběžná křídla. Vpravo (po směru km) budou vybudována oddílována samonosná tížná křídla z důvodu usměrnění toku. Na římsy bude osazeno ocelové zábradlí. Odvodnění rubu nosné konstrukce je navrženo prostřednictvím zakřivené horní příčle. Nová nosná konstrukce bude ŽB polorám o světlosti 4,2m z betonu C30/37 a z výztuže B500B. Světlá výška pod mostem bude 2,004 – 2,214m.

#### **D.2.1.5.1.29 SO 06-19-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 13,828**

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

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

#### **D.2.1.5.1.30 SO 06-19-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 13,997**

Nový objekt.

V novém stavu vzhledem k výraznému posunu osy koleje z důvodu budování úrovňového silničního přejezdu a vybudování navazující komunikace vznikne neodvodněné území. Navržený propustek bude odvodňovat toto území, převádět drážní vody z pravé strany na levou, kde bude navazovat na nově navržený silniční propustek SO 06-19-62. Vzhledem k poloze trati v blízkosti říčky Dřevnice, bude mít i funkci inundační.

Nosnou konstrukci budou tvořit patkové trouby DN1200, zakončené na vtoku a výtoku patkovou troubou se šikmým čelem. Šířka propustku je 11,8 m. Úhel křížení je 90°. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Trať na propustku je jednokolejná, v přímé a stoupá 1,90 ‰. Nově navržená traťová rychlost je 100 km/h.

#### **D.2.1.5.1.31 SO 06-19-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,155**

Nový objekt.

V novém stavu vzhledem k výraznému posunu osy koleje z důvodu budování úrovně silničního přejezdu a vybudování navazující komunikace vznikne neodvodněné území. Navržený propustek bude odvodňovat toto území, převádět drážní vody z pravé strany na levou. Vzhledem k poloze trati v blízkosti říčky Dřevnice, bude mít i funkci inundační.

Nosnou konstrukci budou tvořit patkové trouby DN1200, zakončené na vtoku a výtoku patkovou troubou se šikmým čelem. Šířka propustku je 11,8 m. Úhel křížení je 90°. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Trať na propustku je jednokolejná, v přímé a stoupá 1,90 ‰. Nově navržená traťová rychlost je 100 km/h.

#### **D.2.1.5.1.32 SO 06-19-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,324**

Šikmý deskový propustek ze zabetonovaných nosníků o s. v. 0,7m a o kolmé světlosti 2,0m převádějící bezejmenný potok. Rok výstavby není znám. Propustek prochází pod silnicí a jednokolejnou železnici. Majetkově je rozdělen revizním otvorem. Délka propustku pod železnici je cca 9,0m. Některé nosníky jsou odhalené a římsa včetně desky na výtoku je poškozena. Voda odtéká do řeky Dřevnice.

Přestavba propustku na rámový propustek 2000x1000 mm pod novou polohou koleje, ukončení propustku šikmými koncovými prefabrikáty. Propustek pod silnicí bude zakončen jedním celým a jedním koncovým (zešikmeným) rámem.

#### **D.2.1.5.1.33 SO 06-19-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,495**

Jedná se o kolmý deskový propustek o světlé výšce 0,6 m a o kolmé světlosti 1,0 m, který pokračuje trubním propustkem DN1000. Propustek převádí kanalizaci pod silnicí, železniční a následně obslužnou komunikací.

Z důvodu nového situování zastávky v místě stávající revizní šachty propustku, je navržena komplexní přestavba. Bude navržen nový trubní propustkem DN1000. Na vtoku bude umístěna šachta (v prostoru nástupiště), na výtokové straně bude propustek ukončen šachtou v patě drážního tělesa na pozemku SŽDC. Další části propustku pod komunikací a cyklostezkou budou ponechány.

#### **D.2.1.5.1.34 SO 06-19-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,559**

Jedná se o deskový betonový propustek o jednom otvoru pod jednou kolejí. Světlost propustku je 0,6 m, opěry a čelní zídky jsou kamenné. Římsa na výtoku je přesypaná a je porostlá vegetací.

Z důvodu nepřístupnosti objektu, jeho stáří a absence archivní dokumentace je navržena přestavba objektu. Je navržena trouba DN1000 s šachtami na vtoku a výtoku. Šachty na vtoku i výtoku budou opatřeny kompozitní mříží. Zbylé části propustku budou ponechány.

#### **D.2.1.5.1.35 SO 06-19-10 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 14,770**

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

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

Stávající propustek není pro požadovanou traťovou třídu zatížení D2/120 přechodný. Proto je navržena jeho přestavba na trubní propustek DN 1000. Na vtokové části vpravo trati bude ukončen čelní zídka a šachtou, vlevo trati šikmou výtakovou troubou. Proti stávajícímu propustku je umístěn cca o 1 m výše, do paty násypového tělesa. Navazující terén na odtoku bude odlážděn kamenem do betonového lože a přizpůsoben pojezdu mechanizace. Rozsah odláždění odpovídá navazujícímu zpevnění tělesa ze zatravnovacích panelů, které je součástí žel. spodku.

#### **D.2.1.5.1.36 SO 07-19-01 Výh. Zlín-Příluky, železniční propustek v km 14,884**

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

Jedná se o trubní ŽB propustek DZR DN 1000 z roku 1962. Kolej je v přímé, v místě objektu je uzavřené kolejové lože.

Čelní rovnoběžná zeď na vtoku je betonová, na výtoku je čelní přesypaná zídka rovněž z prostého betonu.

Propustek slouží pro převedení vody z drážního příkopu u paty opěrné zdi přes železniční násep směrem k řece Dřevnici.

Je navržena přestavba propustku. Propustek bude DN 1200 z patkových trub. Na vtoku bude propustek ukončen rovnoběžnými čely se zábradlím, na výtoku bude osazena šikmá trouba.

#### **D.2.1.5.1.37 SO 07-19-02 Výh. Zlín-Příluky, železniční propustek v km 15,289**

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

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

Trať bude v novém stavu zdvoukolejněna, je proto navržena přestavba propustku ve stávající poloze na železobetonový prefabrikovaný trubní propustek DN 1000 s přesypávkou cca 2,20 m. Na vtoku je ŽB šachta, do které je zaústěno svodné potrubí DN 600 a trativod. Na výtoku je navrženo zpevnění z kamenné dlažby do betonu se spádovými stupni a rozražeči proudu. Zpevnění plynule navazuje na železniční příkop z betonových tvarovek.

#### **D.2.1.5.1.38 SO 07-19-03 Výh. Zlín-Příluky, železniční propustek v km 15,585**

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej v mezistaničním úseku Zlín-Příluky – Želechovice nad Dřevnicí. Trať na propustku je v oblouku R=985m, niveleta koleje stoupá 8.83‰ ve směru



staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových pražcích SB8. Úhel křížení je 77,8°. Traťová rychlost je 60 km/h.

Propustek slouží k odvodnění drážních příkopů a srážkové vody. Vtok a výtok je opatřen ŽB čely s nízkými římsami. Které jsou přesypané a zarostlé vegetací. Na čelní zídce na vtoku je opadaná omítka, na výtoku je vymleté a rozpadlé koryto vodoteče. Vyústění drážních příkopů na vtoku propustku je poškozené – tvárnice jsou utržené.

Dle archivní dokumentace je propustek z roku 1963.

Hodnocení správce: 1

Z důvodu zdvoukolejnění trati (zřízení výhybny), při kterém dochází ke značnému rozšíření propustku, bude provedena jeho kompletní přestavba na trubní propustek o větší světlosti DN 1200 mm.

#### **D.2.1.5.1.39 SO 07-19-04 Výh. Zlín-Přiluky, železniční propustek v km 15,789**

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

Z důvodu zdvoukolejnění i z důvodu špatného stavu konstrukce je navržena přestavba propustku. Na základě výšky TK a hydrotechnického výpočtu je zde navržen ŽB prefabrikovaný rám maximální světlosti 2m a minimální světlé výšky 1m, která je dále snížena vybetonováním dna propustku kvůli nutnosti jeho zapuštění pod NKL. Rám je uložen na podkladní desce tl.0,25m. Uspořádání kolejového lože na propustku je polouzavřené. Propustek je na obou stranách ukončen zřezanými "šikmými" prefabrikáty. Podélný sklon dna propustku je 3,0 %.

Navazující betonová trouba, která zatrubňuje vodoteč na výtokové straně a slouží pro převádění vozidel na zemědělské pozemky dále na levé straně trati, bude odstraněna a přístup na pozemky zabezpečí nový propustek, který bude rozšířen pro potřeby vlastníků pozemků.

#### **D.2.1.5.1.40 SO 07-19-05 Výh. Zlín-Přiluky, návěstní krakorec v km 14,870**

Krakorec je umístěn v místě, kde je nutno provést návěstidla pro dvě krajní koleje a kde postačuje délka břevna 9000 mm pro umístění návěstidel. Koše pro návěstidla jsou rozšířené o boční plošinku pro lepší přístup ke sklům návěstidel v případě jejich výměny.

Nosná konstrukce je navržena jako příhradová konzola. Konstrukce je navržena dle typového podkladu „Návěstní lávky a krakorce“, který byl vypracován na SUDOPU Praha (schváleno FMDS č.j. 14095/88 – 6 dne 18.7.1988).

Konstrukce krakorce je tvořena vodorovným břevnem, tuze spojeným montážním šroubovým stykem se svislým sloupem. Břevno i sloup mají příhradový uzavřený průřez. Sloup je k základům připevněn jako vetknutý čtyřmi kotevními šrouby profilu øM64 x 4. Sloup je navržen typový.

#### **D.2.1.5.1.41 SO 07-19-06 Výh. Zlín-Přiluky, návěstní krakorec v km 15,688**

Krakorec je umístěn v místě, kde je nutno provést návěstidla pro dvě krajní koleje a kde postačuje délka břevna 9000 mm pro umístění návěstidel. Koše pro návěstidla jsou rozšířené o boční plošinku pro lepší přístup ke sklům návěstidel v případě jejich výměny.

Nosná konstrukce je navržena jako příhradová konzola. Konstrukce je navržena dle typového podkladu „Návěstní lávky a krakorce“, který byl vypracován na SUDOPU Praha (schváleno FMDS č.j. 14095/88 – 6 dne 18.7.1988).

Konstrukce krakorce je tvořena vodorovným břevnem, tuze spojeným montážním šroubovým stykem se svislým sloupem. Břevno i sloup mají příhradový uzavřený průřez. Sloup je k základům připevněn jako vetknutý čtyřmi kotevními šrouby profilu  $\varnothing M64 \times 4$ . Sloup je navržen typový.

#### **D.2.1.5.1.42 SO 08-19-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 16,120**

Přestavba objektu je navržena z důvodu, že obě římsy jsou nízké a porostlé vegetací, jímka je zanesená, na vtokovém čele se vyskytují trhlínky, římsa je vydrolená.

Stávající propustek o jednom otvoru převádí srážkovou vodu a vodu ze zahrádkářské kolonie pod 1 kolej v mezistaničním úseku mezi zast. Zlín – Přiluky a zast. Želechovice n. Dřevnicí.

Jedná se o trubní propustek z TZR trub DN 1000 z roku 1899, v roce 1959 byla rekonstruována do dnešního stavu. V místě objektu je otevřené kolejové lože. Propustek je na vtoku i výtoku ukončen čelní rovnoběžnou betonovou zdí. Na vtoku do propustku vyúsťuje betonová trouba DN 300, která odvodňuje zahrádky.

Navržená přestavba objektu zahrne přestavbu na trubní propustek DN 1200 s vtokovou jímkou s čelem a římsou. Na výtoku šikmé čelo s odlážděním. Uložení trub na základové desce tl. 0,3m, kde na výtokové straně bude ukončen zesíleným základem pod šikmou troubou.

Práce na objektu budou prováděny v stavebním postupu stavby č. 302, který je naplánován od 1.7.2024 do 31.10.2024 v délce 123 dní. Během tohoto postupu bude kolejový provoz zcela vyloučen a výstavba propustku proběhne náraz. Ve stejném stavebním postupu budou budovány rovněž hlavní kabely trasy. Protože výkop propustku zasahuje do půdorysného vedení hlavní trasy kabelu bude propustek budován na začátku tohoto stavebního postupu, aby v další části stavebního postupu bylo možné vybudovat hlavní kabely trasy.

Přístup k objektu je možný po pláni žel. spodku. Výstavba objektu bude koordinována s přeložkou rozvodů E.ON objekt SO 08-11-01.

#### **D.2.1.5.1.43 SO 08-19-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, železniční most (podchod) v km 16,8**

Nový železobetonový rám světlosti  $b/h = 2.5/2.5m$ . Most je začleněn do opěrných zdí SO081951 a SO081952. Tvoří jeden dilatační celek těchto zdí. Vstup i výstup je cca 600mm pod upraveným terénem. Hladina spodní vody je hluboko pod základovou spárou. Odvodnění bude svedeno do vsakovací studny. Pochozí plocha je navržena z kartáčovaného betonu z důvodu zamezení pronikání vlhkosti k nosné konstrukci. Podchod bude proveden do železobetonové vany z kari sítí.

#### **D.2.1.5.1.44 SO 08-19-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční most v km 16,964**

Most v ev. km 16,964 přemostňuje v obci Želechovice nad Dřevnicí železniční trať přes chodník, místní komunikaci, silnici III/4913, vodní tok Vidovku a místní komunikaci.

Most je čtyřpolový, ocelový nýtovaný na masivních opěrách, každé pole má samostatnou nosnou konstrukci. Pole č.1, 2 a 3 je z plnostěnných nosníků tvaru „I“ s horní mostovkou a s mostnicemi výšky o výšce nosníků 580mm v poli 1 a 2 a výšky 1440mm v poli 3. Pole č. 4 je z dvojčitých nosníků. Pole č. 1 přemostňuje chodník ze zámkové dlažby a živičnou MK o světlosti pole 4,95m a světlé výšce 2,6m. Pole č. 2 o světlosti 5,03m a světlé výšce 3,39m přemostňuje silnici III/4913. Pole č. 3 o světlosti 12,95m přemostňuje vodní tok Vidnavku. Pole č. 4 o světlosti 4,05m o světlé výšce 3,0m přemostňuje MK. Celková délka přemostnění je 31,18m. Všechny pole jsou s ocelovým zábradlím a ocel. podlahou. Konstrukce mostu je napadena korozí, s lokálními vruby. Nad silnicí a MK je nedostatečná podjezdová výška. Silnice má i nedostatečnou šíři a přiléhá přímo k pilíři.

Spodní stavba je tvořena krajními opěrami a třemi pilíři. Zlínská opěra je šikmá, ostatní jsou kolmé. Spodní stavba je z kamenných kvádrů, vnitřek je vyplněn kameny prolitými betonem. Potok Vidovka byl v letech 2002-2003 zregulován – potok lemuji kamenné zdi. Spodní stavba je popraskaná s trhlinami, s průsaky, výluhy, lokálně chybí kameny.

Rychlost na mostě a traťová rychlost je 60 km/hod, traťová třída C4-60. Stav mostu dle poslední prohlídky je 2/2.

Vzhledem k špatnému stavu mostu, jeho stáří, nedostatečné zatížitelnosti, malé podjezdové výšce a požadavku na snížení hlučnosti je navržena kompletní přestavba.

Nový most bude 3-polový. Stávající pole č. 1, 2, 3 bude nahrazeno novou spojitou nosnou konstrukcí o dvou polích z ŽB monolitické desky se zabetonovanými ocelovými svařovanými nosníky (ZBN). Stávající pole č. 4 bude nahrazeno novým ŽB monolitickým polorámem vetknutým od pilíře. Nové pole č. 1 a 2 bude mít světlost 12,5m, nové pole č. 3 bude mít světlost 4,5m, přičemž pol. č. 1 bude přemostňovat chodník pro pěší, místní komunikaci a silnici III/4913, pole č. 2 vodní tok a pole č. 3 místní komunikaci.

Štěrkové lože bude uzavřené, na římsách bude PHS. Celková délka přemostnění bude 32,5m, VMP 2,5. Stavební výška pole 1 a 2 bude 1,53m, u pole 3 bude 1,29m. Světlá výška nad silnicí bude 4,13m, světlá výška nad MK (ul Papírenská) bude 3,42m. Mezi nosnou konstrukcí ZBN a polorámem bude dilatační lamelový závěr. Uložení bude na ložiskách na ŽB úložných prazích. Opěry a pilíře budou masivní, ŽB, založení bude na velkopřůměrových pilotech. Na křídla budou navazovat opěrné zdi.

Na mostě bude osazeno DZ B16“3,9m“ zakazující vjezd vozidel přesahující výšku 3,9m a Z09 (žlutočerné pruhy)

#### **D.2.1.5.1.45 SO 08-19-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,432**

Deskový propustek se zabetonovanými kolejnicemi má světlou šířku 800 mm. Je ukončen čelními zídkami. Na obou stranách navazuje propustek na místní kanalizaci. Přechody mezi propustkem a kanalizací jsou zakryty fošnami. Propustek se nachází u přejezdu. Propustek je ve špatném technickém stavu a o nedostatečné šířce.

Na základě zaměření aktuálního stávajícího stavu propustku se ve stejném místě navrhuje nová železobetonová trouba s napojením, po obou stranách, na stávající kanalizační šachty

(vzdálenější od osy koleje). Průřez trouby je volen stejný jako na vtoku a výtoku DN600. Budou odstraněny stávající konstrukce vyčnívající nad upravený terén (mimo přípojných šachet) a spodní stavba stávajícího propustku v rozsahu nutném pro instalaci nových trub.

#### **D.2.1.5.1.46 SO 08-19-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,734**

Nový propustek bude navržen trouby DN 600 vzhledem k nedostatečné výšce kolejového svršku a nutného obrysu kolejového lože. Na vtoku bude propustek ukončen kolmým čelem s římsou a zapuštěným kolejovým ložem. Výtok propustku je napojený do ŽB monolitické šachty. Ze šachty bude tok pokračovat stávající troubou.

Stěna šachty je rozšířena pro ukotvení budoucího signalizačního zařízení a závory sousedícího přejezdu. Šachta bude zakryta kompozitním roštem.

#### **D.2.1.5.1.47 SO 09-19-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,867**

Na straně nátoky je bet. trouba DN 300, do které vtéká voda z drážního příkopu. Tato je zaústěna do vejcovitého betonového propustku DN600, který končí v prefabrikované betonové šachtě.

Tato část propustku je nepřístupná a je vykreslena dle zaměření a archivní dokumentace. Propustek dále navazuje na stávající dešťovou kanalizaci DN 600, která je v areálu firmy METRANS.

Propustek bude přestavěn na nový trubní z prefabrikovaných patkových trub DN800. Na vtoku bude propustek ukončen šikmým čelem s odlážděním kamenem do betonu tl. 350mm. Na výtoku bude ukončen prefabrikovanou šachtou pro návaznost na stávající kanalizaci. Odláždění bude provedeno kolen šikmého čela vtoku v šířce 1,0m. Betonová patka ve dně dlažby na nátoky 600/300. Pro propojení kanalizačních trub DN600 a DN800 bude použito prefabrikované šachtové dno s přechodovou deskou a vstupní přechodovou skruží šachty s revizním otvorem a standardním betonovým poklopem. Ve skružích jsou osazena stupadla pro revizi. Dle obecných požadavků bude prefa rám opatřen nátěrem 1xALP+2xALN+geotextilie 300g/m<sup>2</sup>.

#### **D.2.1.5.1.48 SO 09-19-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 17,950**

Stávající trubní propustek tvoří osmihranné betonové trouby světlosti 1000mm. Propustek převádí bezejmenný vodní tok a je zakončen čelními zídkami s římsami. Trouby jsou umístěny těsně pod kolejovým ložem, beton je popraskaný se zmrazky a výluhy. Prostorově propustek nevyhovuje, protože se mění kolejové řešení z jedné koleje na tři koleje. Propustek hydrotechnicky nevyhoví.

Propustek bude proveden z prefabrikovaných rámových dílců 2,0/1,4m uvnitř s vytvarovaným dnem z kamene do betonu. Směrově je navržen dle nového doměření. Ukončení propustku je prefabrikovanými šikmými čely s nadbetonovanou římsou. Nátok i výtok bude upraven kamenem do betonu tl 350mm tak aby nedocházelo k vymílání. Nad propustkem prochází trasa kabeolovodu, která je s propustkem koordinována. Na nátoky i výtoky bude osazeno zábradlí. Vzhledem k výšce propustku nebude odvodnění rubu propustku provedeno. Dle obecných požadavků bude prefa rám

opatřen nátěrem 1xALP+2xALN+geotextilie 300g/m<sup>2</sup>. Tok bude při stavbě převeden provizorním zatrubněním ve výkopu.

#### **D.2.1.5.1.49 SO 09-19-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční most v km 18,012**

Objekt se ve stávajícím stavu nachází v širé trati v traťovém úseku 2461 Otrokovice – Vizovice. Mostní objekt převádí jednokolejnou trať přes Lipský potok. Jedná se o most o jednom otvoru, jehož nosná konstrukce je tvořena pěti prefabrikovaným rámy DZR 5. Most byl postaven v roce 1987. Délka mostu je 6,30m, šířka mostu je 7,88m, světlost je 3,05m, světlá výška otvoru je 1,6m. Římsy jsou železobetonové, křídla jsou šikmá, betonová, tížná. Na římsách je osazeno zábradlí z ocelových úhelníků, výška zábradlí je 1080mm. Železniční svršek na mostě je tvořen kolejnicemi R65 na betonových pražcích posazených do uzavřeného šterkového lože. Kolej je v celé délce v levém oblouku, niveleta klesá ve směru staničení. Hodnocení správce z podrobné prohlídky z r.2015 je K1/S1.

V novém stavu jsou na mostě navrženy 3 koleje a 4 trasy kabelovodu (multikanály). Šířka mostu je tedy zvětšena ze 7,88m na 19,40m. Dále bylo provedeno hydrotechnické posouzení otvoru mostu, z něhož vyplynulo, že stávající otvor bude třeba zvětšit. V dané lokalitě není možné zvětšit volnou výšku mostu, byla tedy zvětšena světlost mostu. S ohledem na výše popsané změny, v novém stavu není uvažováno se zachováním původních částí mostu.

V novém stavu je navržen uzavřený ŽB rám o světlosti 5m a volné výšce min. 1,5m. Založení je navrženo plošné. V pravé části mostu jsou vedeny 4 multikanály a dvě chráničky DN 200 pro kabelové trasy. Prostor pro kabelové trasy je od kolejového oddělen vnitřní římsou. Multikanály a chráničky budou obsypány šterkodrtí.

Pod mostem bude z kamenné dlažby do betonu vyprofilována kyneta s bermami.

V souvislosti s pracemi na mostě je nutná demolice a výstavba nového spádového stupně nad mostem. Na vtoku i výtoku bude provedeno zpevnění terénu kamennou dlažbou do betonu v profilu vodoteče. Na výtoku bude zpevnění provedeno v plynulém napojení na navazující koryto.

#### **D.2.1.5.1.50 SO 09-19-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 18,480**

Na vtoku je propustek proveden jako železobetonová deska na betonových opěrách světlé šířky 2000mm. Na tuto část navazuje trubkový propustek DN 800. Tento ústí do stávající šachty vlevo. Na vtoku je propustek ukončen čelní zídou. Z důvodu změny kolejového řečení není možno propustek zachovat ve stávajícím stavu.

Stávající propustek byl při zřízení dráhy proveden pod kolejí č.1 a převáděl dešťové vody z polí. Vzhledem k zastavení celého území rodinnými domy se hydrotechnické poměry změnili a jeho povodí v podstatě zaniklo. Reálně odvodňuje prohlubeň v soukromé zahradě. Propustek je umístěn vedle většího propustku, který je vzdálen 66m ve směru staničení. Nátok propustku je umístěn v oblasti zahrad rodinných domů, kde z důvodu převedení multikanálů se muselo jít s nátokem níže a tím vytvářel jámu o velikosti 4,0x4,0 hl.1,5m. Do propustku byly zavedeny drenáže žel. spodku, které jsou zaústěny do následujícího propustku. Propustek je mimo oblast hladiny zatopení Q100 Dřevnice.

Proto je navrženo zrušení tohoto propustku. Propustek bude zrušen vybouráním pod kolejí 1, 2, 4, a bude zaslepen a zasypán po úroveň terénu a pláň. Pod koleje Metrans nebude zasahováno. Multikanály ani protihluková zeď nebude omezena a nebude se muset přizpůsobovat propustku.

Drenáže žel. spodku se vyspádují do propustku SO 09-19-05 km18,546. Na odvodnění prohlubně v zahradě bude před protihlukovou stěnou proveden rigol, který bude zaústěn do následujícího propustku. Dle hydrotechnického výpočtu potrubí vedlejšího propustku DN1200 toto množství převede.

#### **D.2.1.5.1.51 SO 09-19-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, železniční propustek v km 18,546**

Vzhledem k novému řešení GPK a rozšíření počtu kolejí bylo navrženo propustek pod nově navrženými kolejemi vybourat a nahradit novým trubním propustkem DN1200. Na výtoku bude provedeno napojení na stávající propustek pomocí nové ŽB šachty, vybudované mezi kolejemi č. 4 a vlečkovou kolejí č. 106. Na šachtu bude osazen revizní nástavec z důvodu stísněných poměrů. Na vtoku do propustku bude provedeno kolmé ŽB čelo s římsou bez zábradlí. K ŽB čelu budou přiléhat odlážděné kužely s odlážděným dnem. Na vtoku mimo objekt bude probíhat kabelová trasa v kabelovodu a také protihluková stěna.

#### **D.2.1.5.1.52 SO 09-19-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, návěstní lávka v km 18,174**

Návěstní lávka je umístěna v místě, kde je nutno provést cestová návěstidla pro koleje č. 4, 2 a kde krakorec nepostačuje. Koše pro návěstidla jsou rozšířené o boční plošinku pro lepší přístup ke sklům návěstidel v případě jejich výměny.

Nosná konstrukce je navržena jako příhradový rám vetnutý do betonových patek.. Konstrukce je navržena dle typového podkladu „Návěstní lávky a krakorce“, který byl vypracován na SUDOPU Praha (schváleno FMDS č.j. 14095/88 – 6 dne 18.7.1988).

Příhradový nosník tvoří spodní pas z U – profilu, horní pas z uzavřeného průřezu (2 U profily svařené do krabice) a diagonály z U – profilů. Krajní tažené diagonály s horním pasem jsou přes úložné plechy a šrouby M20 uloženy na sloupy bárky. Spodní pas je pomocí styčnickového plechu a šroubů M16 připojen ke konstrukci sloupu.

#### **D.2.1.5.1.53 SO 10-19-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční most v km 19,109**

Objekt se nachází v intravilánu v obci Lípa. Most z roku 1899 převádí železniční trať Mlýnský náhon v Lípě. Most má 1 otvor světlosti 2.30 m, volná výška je 2.096 m, na mostě je vedena jedna kolej. Nosná konstrukce je kamenná valena klenba tl.500 mm. Spodní stavba je kamenná s rovnoběžnými křídly. Římsy jsou kamenné, nadbetonované se zábradlím ocelovým z úhelníků s madlem a jednou příčlí. Minimální vzdálenost od osy koleje je 2.240 m. Kolej je v přímé. Železniční svršek na mostě je tvořen kolejnicemi R65 na betonových pražcích posazených do polootevřeného šterkového lože. Konstrukce je ve špatném stavu - hodnocení správce z podrobné prohlídky z r.2015 je K3/S3.

Vzhledem k špatnému technickému stavu a posunu koleje cca o 0.50 m bylo rozhodnuto o přestavbě objektu. Je navržen žb. monolitický lorám se zakřivenou příčlí (ve tvaru válené klenby dle stávajícího stavu). Světlost rámu je navržena 2,50 m, tloušťka stěny a příčle 300 mm. Rám je plošně založen, křídla rovnoběžná, stažená táhly. V korytě vodoteče bude provedena kyneta s bermami pro převedení malé vody.

#### **D.2.1.5.1.54 SO 10-19-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochranné sítě na silničním nadjezdu v km 19,340**

Jedná se o dva samostatné mosty o třech otvorech z předpjatých prefabrikátů KA, které převádějí čtyřpruhovou, směrově rozdělenou silnici II/490 přes traťovou kolej. Mezi mosty je volný prostor (zrcadlo) šířky 600 mm. Traťová kolej je vedena ve druhém mostním otvoru. Most je vybaven ochrannými vodorovnými štíty proti škodlivým účinkům výfukových plynů.

Stav mostních říms a zábradlí je v celé délce mostu nevyhovující. Proto jako ochrana proti nebezpečnému dotyku jsou navrženy vodorovné ochrany proti nebezpečnému dotyku, které nahradí stávající nevyhovující štíty proti výfukovým plynům. Protidotykové zábrany budou navrženy podle ČSN 73 6223 a ČSN EN 50122-1 tak, aby byla dodržena prostorová vzdálenost od okraje štítu k nejbližší živé části trakčního vedení 2000 mm a předsazený před konstrukci o 1500 mm.

#### **D.2.1.5.1.55 SO 10-19-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 19,550**

Vzhledem ke špatnému stavebnímu stavu propustku, bude propustek zcela zbourán a předělán na nový, který bude tvořen ŽB prefabrikovanými rámovými dílci a rozměrech 2000x2100mm. Propustek bude na obou stranách zakončen ŽB čelními zídkami s římsou a zábradlím. Prostor na vtoku i výtoku bude odlážděn lomovým kamenem do betonového lože. Na propustku je navrženo uzavřené kolejové lože. Propustek bude uložen na betonovém úložném lůžku tl. 400mm z betonu C35/45 a vyztuženém při obou površích kari sítěmi.

#### **D.2.1.5.1.56 SO 10-19-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,234**

Vzhledem ke stavu propustku je navržena kompletní rekonstrukce propustku. Stávající propustek bude vybourán a bude vybudován nový ve stejném profilu, ale s nižším sklonem. Nová nosná konstrukce bude tvořena ŽB patkovými troubami DN 1000. Na vtoku bude provedena nová ŽB šachta. Do nové ŽB šachty budou zaústěny drážní příkopy. Dno šachty bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože. Propustek bude zakončen na výtoku mon. ŽB prefabrikátem, který spolu s odlážděním svahu bude tvořit svahové čelo. Světla šířka otvoru je navržena 1,0m.

#### **D.2.1.5.1.57 SO 10-19-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,424**

Jedná se o nový propustek, z roku 2011, který je tvořen patkovými troubami DN1000. Na vtoku se nachází stávající ŽB šachta krytá ocelovou mříží, do které je zaústěn drážní a silniční příkop. Na výtoku je propustek zakončen ŽB rovnoběžným čelem s římsou bez zábradlí. Prostor na výtoku z propustku je odlážděn lomovým kamenem do betonového lože. Stavební stav objektu je dobrý.

V novém stavu je na základě stavu nosné konstrukce navrženo pročištění profilu stávajícího propustku a upravení konstrukcí na vtoku pro napojení odvodnění železničního spodku. Trať na propustku je jednokolejná, v přímé a stoupá 3,52 ‰. Úhel křížení je 45,8°. Nově navržená traťová rychlost je 100 km/h.

#### **D.2.1.5.1.58 SO 10-19-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 20,516**

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes srážkové vody z drážních příkopů. Stávající propustek byl pořízen před rokem 1899. Má eliptický profil se světlou výškou 0,6m, světlou šířkou 0,7m, malá světlost otvoru znesnadňuje čištění. Stavebně technický stav objektu je špatný, nelze garantovat únosnost nosné konstrukce, čela jsou zcela zdemolována. Délka objektu nevyhovuje normovému tvaru nového zemního tělesa. Stávající sklon trub je 3,7%. Nosnou konstrukci tvoří ŽB trouby DN600 eliptického tvaru uložené pravděpodobně na betonové lůžko. Šířka propustku je 6,68m. Na propustku je otevřené kolejové lože.. Volná výška pod propustkem je z jedné poloviny zcela zanesen. Propustek se nachází v širé trati. Tloušťka kolejového lože je 0,62m (od ložné plochy pražce). Zábradlí na propustku není. Propustek je přesýpaný.

Vzhledem ke špatnému technickému stavu propustku a návrhovému kolejovému řešení je navrženo odbourání stávajícího propustku a jeho nahrazení novým trubním propustkem. Pro nový propustek budou použity prefabrikované ŽB trouby profil DN 800mm a na vtoku bude zakončen ŽB monolitickou vtokovou šachtou a na výtoku bude zakončen šikmou troubou, která spolu s odlážděním svahu tvoří svahové čelo. Výstavba nového propustku bude provedena v otevřeném výkopu. Jako zásypový materiál bude použito štěrkodrt' fr. 0/32 mm. Prostor na výtoku a dno šachty bude odlážděn lomovým kamenem tl. 200mm do betonového lože tl. 150mm.

#### **D.2.1.5.1.59 SO 10-19-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční most v km 20,855**

Objekt se nachází v širé trati, v mezistaničním úseku Zlín - Vizovice. Mostní konstrukce převádí jednokolejnou trať přes potok Lutonínka. Nosná konstrukce je ocelová z roku 1967 z plnostěnných nosníků s dolní prvkovou mostovkou. Má plošně uložené mostnice s přímým upevněním. Spodní stavba je betonová, která byla v roce 1967 přestavěná z původní kamenné spodní stavby. Rozpětí konstrukce je 24m, šikmost pravá 61°, délka konstrukce 27,9 m, stavební výška 0,655 m, šířka mostu je 5,85m. Hodnocení mostu je z poslední kontrolní podrobné prohlídky K2, S2.

Podélníky mostu nevyhoví na kombinaci svislého zatížení a bočních rázů dle platného MP pro určování zatížitelnosti železničních objektů a bylo by nutné provést jejich zesílení. Nevyhovuje ani přechodnost. Dle dříve platné SR5 podélníky vyhoví. Bude požádáno na příslušné složky SŽDC o výjimku na přepočítání dle dříve platné SR5. Je navržen výplňový beton na rubu opěr. Bude provedena lokální sanace spodní stavby a celoplošné ochranné zídky před otrokovickou opěrou. Za opěrami bude zřízena spádová deska a odvodnění. Pro provádění kotev je nutný přesun mostu pomocí silničního jeřábu. Konstrukce bude uložena na pražcovou rovinu na levý břeh řeky. Následně bude provedeno celoplošné otryskání a nová protikorozní ochrana. Po provedení kotvení opěr bude konstrukce opět vrácena do původní polohy. Budou vyměněny mostnice, osazeny nové konzoly na převedení kabelů a provedena repase a podlití ložisek.

#### **D.2.1.5.1.60 SO 10-19-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 21,277**

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes srážkové vody z drážních příkopů. Stávající propustek byl vybudován v roce 1959. Jedná se o trubní propustek DN 800 z železobetonových trub zakončen ŽB mono. čely rovnoběžnými s osou koleje. Šířkově objekt nevyhovuje novým požadavkům GPK a normovému tvaru nového tělesa žel. spodku. Dále je pod propustkem cca v hloubce 1,5m vedena kanalizace, která kříží drážní těleso ve stejné poloze. Délka objektu nevyhovuje normovému



tvaru nového zemního tělesa. Propustek převádí srážkové vody z drážních příkopů vpravo trati. Stávající sklon trub je 0,7%. Volná výška pod propustkem je 0,8m. Propustek se nachází v širé trati v blízkosti přejezdu. Nosnou konstrukci tvoří ŽB trouby DN800 uložené pravděpodobně na betonové lůžko. Šířka propustku je ~4,5m. Na propustku je uzavřené kolejové lože a je bez zábradlí.

Vzhledem ke stavu propustku a návrhovému kolejovému řešení je navrženo odbourání stávajícího propustku a jeho nahrazení novým trubním propustkem v nové poloze. Pro nový propustek budou použity prefabrikované ŽB trouby profil DN 800mm a na vtoku a výtoku bude zakončen šikmými troubami, které spolu s odlážděním svahu tvoří svahové čelo. Výstavba nového propustku bude provedena v otevřeném výkopu. Jako zásypový materiál bude použito štěrkodrt' fr. 0/32 mm. Prostor na vtoku a výtoku bude odlážděn lomovým kamenem tl. 200mm do betonového lože tl. 150mm.

#### **D.2.1.5.1.61 SO 10-19-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,005**

Propustek o jednom otvoru převádí 1 kolej přes stálou vodoteč – přítok Lutonínky (ID 10207300). Stávající propustek byl přestavěn v roce 1959. Je vybudován z trub TZR DN1250 uložených do betonového lože. Šířka propustku je 5,2 m. Propustek je zakončen ŽB monol. rovnoběžnými čely s římsami. Trouby nevyhoví na požadovanou únosnost. Na výtoku bylo odplaveno téměř celé odláždění a odhalila se velká část základů. Na výtoku také chybí odláždění svahových kuželů. Svah je dočasně zpevněn betonovými pražci. Vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na zřízení průběžného kolejového lože.

V novém stavu je vzhledem k novým požadavkům GPK, kdy dochází k posunu osy o 767 mm vpravo a nevyhovující únosnosti trub navržena přestavba propustku na nový rámový propustek o světlostech rozměrech 1500x1500 mm (potvrzeno hydrotechnickým výpočtem). Nosnou konstrukci budou tvořit ŽB prefabrikované rámové dílce 1500x2000 mm. Uvnitř propustku bude vybetonována kyneta s kamennou dlažbou do betonu. Ukončení propustku bude pomocí krajních seříznutých prefabrikátů, na které budou dobetonovány ŽB římsy. Na římsách bude osazeno třímadlové zábradlí výšky 1100 mm. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Rovněž je navrženo zpevnění dna před a za propustkem pomocí záhozu z lomového kamene. Trať na propustku je jednokolejná, v oblouku (R=300m, D=93mm) a stoupá 5,41 ‰. Úhel křížení je 90,0°. Nově navržená traťová rychlost je 75 km/h.

#### **D.2.1.5.1.62 SO 10-19-10 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,733**

Propustek z roku 1890 s kamennou spodní stavbou a ocelovou nosnou konstrukcí, která byla v roce 1960 nahrazena ŽB deskou z betonu uloženou na nových betonových úložných prazích z betonu. Dle archívní dokumentace byl dřík kamenných opěr vč. základu zachován. Stavební stav propustku je 2.

Stávající stav nevyhovuje z pohledu průchodnosti NK, vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na průběžné štěrkové lože.

Propustek bude přestavěn na rámový propustek z prefabrikovaných rámu ukončený se šikmými rámovými čely a nadbetonováním říms. Bude zajištěn volný mostní profil VMP 2,5m. Světlost šířka rámu je 2,0m. Vzhledem k výšce římsy nade dnem menší než 2,0m nebude provedeno zábradlí. Nátok a výtok bude odlážděn kamenem do betonu 350mm a výtok pročištěn. Dle obecných požadavků bude prefa rám opatřen nátěrem 1xALP+2xALN+geotextilie 300g/m<sup>2</sup>. Přechodová oblast

bude hutněna ze zeminy stabilizované cementem. Vzhledem k výšce propustku nebude provedeno odvodnění za rubem.

#### **D.2.1.5.1.63 SO 10-19-11 T.ú. Lída nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 22,917**

Nosná konstrukce propustku je vytvořena jako ocelobetonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Spodní stavba je masivní monolitická betonová, tížné opěry s plošným založením na pásových základech. Stavební stav propustku z roku 2007 je 2.

Stávající stav nevyhovuje z pohledu průchodnosti NK, vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na průběžné šterkové lože.

Stávající propustek nevyhovuje průtokovým charakteristikám a dochází k zaplavování propustku.

Z důvodu velkých vod, které se přes stávající propustek přelívají a odnášení kolejové lože, bude stávající propustek světlosti 2,0m bude nahrazen novým mostem tvořeným monolitickým ŽB uzavřeným rámem světlosti 4,0m s rovnoběžnými křídli a prefabrikovanými přechodovými zídkami. Nátok i výtok u mostu bude odlážděn kamenem do betonu tl. 350mm. Součástí bude i pročištění části navazujícího stávajícího koryta toku od náplav a úpravu stávající betonové zídky vedené podél tratě na návodní straně ve směru do Vizovic. Vzhledem k výšce mostu nade dnem nebude provedeno zábradlí ani odvodnění za rubem. Přechodová oblast bude hutněna ze zeminy stabilizované cementem. Izolace mostu asfaltovými pásy. Kabelové trasy povedou pode dnem na výtoku z mostu.

#### **D.2.1.5.1.64 SO 10-19-12 T.ú. Lída nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 23,127**

Propustek z roku 1960 je proveden jako ŽB deska z betonu uložena na ŽB betonových úložných prazích z betonu na masivních opěrách z prostého betonu. Dřívky opěr jsou z betonu a základy opěr jsou z betonu dle archívni dokumentace. Stavební stav propustku z roku 2007 je 2.

Stávající stav nevyhovuje z pohledu průchodnosti NK, vzdálenost říms nevyhovuje požadavkům na průběžné šterkové lože.

Stávající propustek bude nahrazen prefabrikovaným rámem světlosti 2,0m s částečně otevřeným kolejovým ložem s rovnoběžnými monolitickými křídli a římsovými zídkami. Na propustku bude zajištěn volný mostní profil VMP 2,5m. Zásyp za rubem je navržen ze šterkodrti stabilizované cementem. Dle obecných požadavků bude prefá rám opatřen nátěrem 1xALP+2xALN+geotextílie 300g/m<sup>2</sup>. Nátok a výtok bude odlážděn kamenem do betonu tl. 350mm. Na římsách bude osazeno zábradlí.

#### **D.2.1.5.1.65 SO 10-19-13 T.ú. Lída nad Dřevnicí - Vizovice, železniční propustek v km 23,828**

Stávající železniční trubní propustek pod jednokolejnou tratí byl vybudován v roce 1960 a navazuje na silniční klenbový propustek. Propustek převádí kolej a komunikaci přes srážkové vody. Nosnou konstrukci části propustku pod kolejí tvoří ŽB trouby o průměru 1250 mm, které jsou zakončené na výtoku rovnoběžným ŽB čelem bez zábradlí. Nosnou konstrukci části propustku pod komunikací tvoří betonová klenba tl. 600 mm a světlosti 1,5m, ukončená na vtoku pomocí zalomeného betonového čela s římsou. V současnosti je propustek včetně navazujícího příkopu na výtoku zanesen a není zajištěn plynulý odtok vody od propustku.

Vzhledem k novým požadavkům GPK a vzhledem k tomu, že nelze garantovat únosnost stávající nosné konstrukce je navrženo vybourání stávajícího propustku v délce pod nově upravovaným drážním tělesem a nahrazení novým trubním propustkem z patkových trub DN 1200 mm. Napojení na stávající ponechaný klenbový propustek pod komunikací bude provedeno pomocí ŽB šachty kryté kompozitním roštem. Na výtoku bude provedeno nové ŽB monolitické zalomené čelo s římsou a zábradlím. Svahy a dno příkopu na výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. V novém čele bude také vústovat zatrubněný příkop DN800 mm, který je součástí žel. spodku. Ponechaná stávající část propustku pod komunikací zůstane zachována a bude provedeno její pročištění. Stávající vtokové čelo zůstane bez úprav. Na výtoku je navrženo pročištění a prohloubení stávajícího příkopu k novému silničnímu propustku u přejezdu v km 23,594 v délce cca 230 m.

#### **D.2.1.5.2 Silniční mosty, propustky**

##### **D.2.1.5.2.1 SO 02-19-61 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, lávka pro pěší u mostu v km 5,140**

Objekt se nachází v mezistaničním úseku Otrokovice - Zlín-Malenovice v extravilánu. Objekt převádí komunikaci pro pěší a cyklistickou dopravu na nástupiště zast. Zlín-Malenovice přes stálou vodoteč – potok Baláš (ID 10192976).

Nosnou konstrukci lávky tvoří spřažená ŽB deska tl.150-215mm z betonu C30/37, která je spřažená s dvojicí válcovaných nosníků IPE500-S355J2+N. Lávka je uložena na pevných a pohyblivých tangenciálních ložiscích. Rozpětí nosné konstrukce je 8,5m a šířka spřažené desky je 3,3m. Spřažená deska má podélný i příčný sklon 2,0%. ŽB deska bude opatřena pochozí izolací. Celková šířka lávky je 3,3m. Lávka se směrem k Vizovicím navazuje na opěrnou zeď SO 02-19-51 a směrem na Otrokovice na chodník u železničního přechodu SO 02-18-03.

Spodní stavbu mostu tvoří ŽB opěry z betonu C30/37, které jsou založené na pilotách d=600mm, délky 5,0m z betonu C25/30. Šířka opěr je 1,25m a výška 1,935m. Dojde k výstavbě nových ŽB říms z betonu C30/37 nad částí vybouraných zárubních zdí.

##### **D.2.1.5.2.2 SO 04-19-61 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova**

##### **SO 04-19-61 část A T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, most Příčka**

Objekt se skládá z mostní konstrukce, která nese mimoúrovňovou křižovatku „Prštenská příčka“.

Mostní objekt je tvořen dvěma větvemi:

Větev „Příčka“ od ulice L. Váchy k ulici Malotova překračuje dva jízdní pásy místní komunikace Třída Tomáše Bati, modernizovanou dvoukolejnou trať SŽDC Otrokovice – Vizovice,

vlečkovou kolej, účelovou komunikaci k obchodnímu domu a parkoviště. Tato větev převádí 3 jízdní pruhy a jednostranný chodník a cyklostezku na římse.

Větev „Jižní rampa“ je kolmá na Příčku a nese připojovací pruhy bez chodníků umístěné nad středním dělicím pásem mezi protisměrnými jízdními pásy Třídy Tomáše Bati. V místě křížení obou větví je situována průsečná křižovatka.

Mostní objekt je navržen jako spojitá monolitická konstrukce z dodatečně předpjatého betonu. Větev příčka má rozpětí polí 15,0+18,75+19,25+17,0+21,0+23,0+24,5+24,5+20,0 m, větev Jižní rampa 18,0+23,0+23,0+22,9+19,9+20,0+20,0+16,0 m. Příčný řez má tvar desky s konzolami, šířka mostu je 16,35 m pro větev Příčka a 8,60 m pro větev Jižní rampa. Spodní stavba mostu se skládá z krajních masivních ŽB opěr a mezilehlých ŽB podpěr, podpěry jsou tvaru sloupů, případně dvojice sloupů spojených stěnou. Založení je hlubinné na vekoprůměrových vrtaných pilotách Ø 1,20 m.

Nosná konstrukce bude tvořit jeden dilatační celek, dilatační pohyby jednotlivých větví budou realizovány od pevné podpěry v místě křížení větví k mostním závěrům u krajních opěr.

Bezpečnostní zařízení na mostě bude tvořeno ocelovým mostním zábradlím výšky 1,10 m na římсах, případně 1,30 m podél cyklistických pruhů. Na mostě budou na líci říms na nálitcích stožáry VO a SSZ s předpokladem možnosti budoucího osazení trolejového vedení trolejbusů. V chráničkách říms budou vedeny kabely VO a SSZ.

**SO 04-19-61 část B T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Otrokovice, opěrná zeď vlevo**

Opěrná zeď je navržena v délce 54,0m a je součástí nájezdové rampy sil. I/49 v rámci MÚK Prštne. Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická z železobetonu proměnné výšky a je rozdělena na 5 dilatačních celků délky 6,0+12,0+12,0+12,0+12,0m. Založení opěrné zdi je částečně plošné (dilatační celek B1 a B2) a hlubinné na pilotách Ø0,60m dl. 7,0m (dilatační celek B3,B4 a B5). Piloty jsou vetknuty na délku cca 2,5m do vrstvy ulehlých štěrků s příměsí jemnozrnných zemin (G3 G-F).

**SO 04-19-61 část C T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Otrokovice, opěrná zeď vpravo**

Opěrná zeď je navržena v délce 54,0m a je součástí nájezdové rampy sil. I/49 v rámci MÚK Prštne. Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická z železobetonu proměnné výšky a je rozdělena na 5 dilatačních celků délky 6,0+12,0+12,0+12,0+12,0m. Založení opěrné zdi je částečně plošné (dilatační celek C1 a C2) a hlubinné na pilotách Ø0,60m dl. 7,0m (dilatační celek C3,C4 a C5). Piloty jsou vetknuty na délku cca 2,5m do vrstvy ulehlých štěrků s příměsí jemnozrnných zemin (G3 G-F).

**SO 04-19-61 část D T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Zlín - centrum, opěrná zeď vlevo**

Opěrná zeď je navržena v délce 48,0m a je součástí nájezdové rampy sil. I/49 v rámci MÚK Prštne. Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická z železobetonu proměnné výšky a je rozdělena na 4 dilatační celky délky 12,0+12,0+12,0+12,0m. Založení opěrné zdi je částečně plošné

(dilatační celek D4) a hlubinné na pilotách Ø0,60m dl. 7,0m (dilatační celek D1, D2 a D3). Piloty jsou vetknuty na délku cca 2,5m do vrstvy ulehlých štěrků s příměsí jemnozrnných zemin (G3 G-F).

**SO 04-19-61 část E T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Zlín - centrum, opěrná zeď vpravo**

Opěrná zeď je navržena v délce 48,0m a je součástí nájezdové rampy sil. I/49 v rámci MÚK Prštne. Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická z železobetonu proměnné výšky a je rozdělena na 4 dilatační celky délky 12,0+12,0+12,0+12,0m. Založení opěrné zdi je částečně plošné (dilatační celek E4) a hlubinné na pilotách Ø0,60m dl. 7,0m (dilatační celek E1, E2 a E3). Piloty jsou vetknuty na délku cca 2,5m do vrstvy ulehlých štěrků s příměsí jemnozrnných zemin (G3 G-F).

**SO 04-19-61 část F T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď ulice L. Váchy**

Novostavba objektu je zahrnuta do stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice. Mostní objekt je součástí mimoúrovňové křižovatky Prštne, která propojuje třídu Tomáše Bati (sil. I/49) s ulicí Lukáše Váchy, Přímá a Malotova jako náhradu za rušený železniční přejezd na ulici Přímá.

Opěrná zeď zachycuje nájezdovou rampu z ulice L. Váchy k mostnímu objektu mimoúrovňové křižovatky Prštne.

Jedná se o trvalou opěrnou úhlovou zeď hlubinně založenou na pilotách Ø0,90m. Základní parametry zdi jsou:

<i>Délka zdi:</i>	25,90 m
<i>Výška zdi nad terénem:</i>	1,32- 3,44 m nad upraveným terénem
<i>Výška zdi od základové spáry:</i>	2,65 – 4,34 m
<i>Druh převáděné komunikace</i>	sdužený chodník s cyklostezkou, místní komunikace MO2 11,0/7,0/40

**SO 04-19-61 část G T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď Dřevnice**

Novostavba objektu je zahrnuta do stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice. Mostní objekt je součástí mimoúrovňové křižovatky Prštne, která propojuje třídu Tomáše Bati (sil. I/49) s ulicí Lukáše Váchy, Přímá a Malotova jako náhradu za rušený železniční přejezd na ulici Přímá.

Opěrná zeď zachycuje nájezdovou rampu z ulice Přímé a Malotovy k mostnímu objektu mimoúrovňové křižovatky Prštne.;

Jedná se o trvalou opěrnou úhlovou zeď plošně založenou. Základní parametry zdi jsou:

<i>Délka zdi:</i>	126,86 m
<i>Výška zdi nad terénem:</i>	0,75 – 3,02 m nad upraveným terénem
<i>Výška zdi od základové spáry:</i>	1,60 – 5,59 m

*Druh převáděné komunikace* místní komunikace: ul. Malotova: MO2 7,0/7,0/30, ul. Přímá: MO2 7,5/7,5/30

**SO 04-19-61 část H T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď ulice Přímá**

Novostavba objektu je zahrnuta do stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice. Mostní objekt je součástí mimoúrovňové křižovatky Prštné, která propojuje třídu Tomáše Bati (sil. I/49) s ulicí Lukáše Váchy, Přímá a Malotova jako náhradu za rušený železniční přejezd na ulici Přímá.

Opěrná zeď zachycuje nájezdovou rampu z ulice Přímé k mostnímu objektu mimoúrovňové křižovatky Prštné.

Jedná se o trvalou opěrnou úhlovou zeď hlubinně částečně založenou na pilotách Ø0,90m, částečně založenou plošně. Základní parametry zdi jsou:

<i>Délka zdi:</i>	69,79 m
<i>Výška zdi nad terénem:</i>	0,25 – 4,51 m nad upraveným terénem
<i>Výška zdi od základové spáry:</i>	1,13 – 5,39 m
<i>Druh převáděné komunikace:</i>	sdržený chodník s cyklostezkou, místní komunikace MO2 7,5/7,5/30

**D.2.1.5.2.3 SO 04-19-62 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, silniční most (podchod) v km 8,700**

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

Konstrukce schodiště vlevo bude provedena jako polorám, tloušťka stěn a spodní příčle bude 300 mm. Schodiště bude provedeno jako jednoramenné s mezipodestou. Ve schodišti bude 15+15 stupňů. Šířka stupně 300 mm a výška 150 mm.

Nová výtahová šachta bude umístěna naproti schodišti. Konstrukce výtahové šachty bude mít tloušťku stěn 300 mm a vnitřní rozměr 1700x2500 mm. Před výtahovou šachtou bude umístěna jímka pro případné čerpání vody.

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

Konstrukce je rozdělena dilatačními spárami z důvodů pracovních postupů.

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

Celý podchod je protažen pod silniční komunikací a novou nájezdovou rampou mimoúrovňového silničního křížení. Vlevo navazuje na konstrukci železničního podchodu (SO 04-19-07) a vpravo je ukončen schodištěm a výtahovou šachtou.

#### **D.2.1.5.2.4 SO 06-19-61 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII**

##### **SO 06-19-61 část A T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, silniční most**

Mostní objekt je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Objekt vedoucí nad touto polozapuštěnou tratí u zastávky Zlín – Podvesná je koncipován jako spojitá půdorysně se rozšiřující monolitická deska tl. 1,05 m z předpjatého betonu o šesti polích. Rozpětí polí je 14,0m + 4x20,0m + 14,0m. Konstrukce je uložena na monolitické spodní stavbě z železobetonu pomocí ložisek. Nosná konstrukce bude (ve vodorovném směru) od krajních opěr oddělena mostními závěry. Krajní opěry jsou šířky 2,70 m, sloupy vnitřních podpěr jsou kruhového průřezu s Ø 1,50 m. Opěry jsou vetknuty do obdélníkových základových pásů šířky 3,50 m, výšky 1,20 m. Základové pásy podpěr jsou šířky 3,00 m, výšky 1,20 m. Výjimku tvoří základ Podpěry 4, který má (z důvodu osazení pevného ložiska na této podpěře) šířku 3,5 m. Základové pásy jsou pak vetknuty do vrtaných pilot Ø 0,92 m. Výškové řešení vychází z podélného profilu převáděné místní komunikace s dodržением dostatečné výšky pro VMP překračované železniční trati. Šířkové uspořádání na mostě vychází s dopravního řešení převáděné místní komunikace na ulici Podvesná XVII vč. přilehlých chodníků a plánované cyklotrasy. Vlevo na mostě bude umístěná PHS výšky 2,50 m. Na mostě budou osazeny sloupy trakčního vedení a VO. V blízkosti každého sloupu bude situovaná revizní šachta půdorysných rozměrů 0,6 x 0,6 m.

Zbudování nosné konstrukce se předpokládá na podpěrné skruži v jedné etapě.

##### **SO 06-19-61 část D T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.3**

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. V novém stavu bude součástí zbudovaného náspu u krajní opěry mostního objektu (Opěra 7), na němž bude vedena průběžná stezka pro chodce a cyklisty. Ve vztahu k ul. Podvesná XVII bude umístěna vlevo (ve směru staničení přeložky silnice v ulici Podvesná XVII – viz SO 06-18-01 část A).

Půdorysně bude mít opěrná zeď tvar jedenkrát zalomeného polygonu (kolmé zalomení) s vloženým zakružovacím obloukem o poloměru 2,15m (v rovině líce dříku zdi). Zeď se na jedné straně napojuje na krajní opěru mostního objektu a je zalícována s dříkem opěry. Na druhé straně se zeď průběžně napojuje na opěrnou zeď SO 06-19-61 část H od které je oddělena dilatací. Dřík je vetknut do základového pasu a tvoří rám tvaru „U“. V dalším dilatačním celku se zeď rozestupuje a tomu je i přizpůsoben základ. Založení zdi bude hlubinné na pilotách Ø 0,9 m. Zeď délky 20,0m bude vytvořena ze dvou pracovních/dilatačních celků délky 14,0m a 6,0m z monolitické železového betonu.

V příčném řezu druhého dilatačního celku je zeď tvořena základovým pasem a samotným dříkem.

V příčném řezu prvního dilatačního celku je zeď tvořena základovým pasem a dvěma dříky na každé straně. Zeď bude ukončena v horní části římsou z železového betonu. Na římsu bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Celková výška zdi od úrovně základové spáry po horní povrch římsy bude proměnný od 2,30m do 3,90m.

**SO 06-19-61 část E T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.4**

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra 7) vpravo ve směru staničení komunikace.

Celková délka zdi je 35,04 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 3,34 – 1,3 m. Zeď je rozdělena do 3 dilatačních dílů. Na líci dříků zdi dilatačních dílů A, B bude zhotovena reliéfní pohledová plocha. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,8 m, šířky 2,80 m. Založení zdi hlubinné na pilotách Ø 0,90 m. Na zeď je osazena ŽB monolitická římsa, do které je kotveno zábradlí.

**SO 06-19-61 část F T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.5**

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra 1) vlevo ve směru staničení komunikace.

Celková délka zdi je 8,645 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 4,58 m – 4,23 m. Zeď je tvořena jedním dílem. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,8 m, šířky 2,80 m. Založení zdi je hlubinné na pilotách Ø 0,90 m. Na zeď je osazena ŽB monolitická římsa. Na římsu zdi bude osazena PHS výšky 2,0 m.

**SO 06-19-61 část G T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.6**

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. Zeď bude navazovat na mostní opěru (Opěra 1) vpravo ve směru staničení komunikace.

Zároveň bude situována podél výjezdu z parkoviště obchodního domu Lidl. Celková délka zdi je 17,12 m. Výška dříku zdi je v rozmezí 4,63 – 2,3 m. Zeď je rozdělena do dvou dilatačních dílů. Na líci dříku zdi dilatačního dílu B bude zhotovena reliéfní pohledová plocha. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Dřík zdi je vetknut do základového obdélníkového pásu výšky 0,8 m, šířky 2,80 m. Oba dilatační díly jsou založeny hlubinně na pilotách Ø 0,90 m. Na zeď je osazena ŽB monolitická římsa, do které je kotveno zábradlí.

**SO 06-19-61 část H T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, opěrná zeď č.7**

Opěrná zeď je součástí budovaného mimoúrovňového křížení ulice Podvesná XVII s tratí Otrokovice – Vizovice. V novém stavu bude součástí zbudovaného náspu u krajní opěry mostního objektu (vlevo od žel. trati), na němž bude vedena průběžná stezka pro chodce a cyklisty. Ve vztahu



k ul. Podvesná XVII bude umístěna vlevo (ve směru staničení přeložky silnice v ulici Podvesná XVII – viz SO 06-18-01 část A).

Půdorysně bude mít opěrná zeď tvar dvakrát zalomeného polygonu s vloženými zakružovacími oblouky o poloměru 50,3 m a 49,7 m (v rovině líce dříku zdi). Podélný spád bude 8,33% směrem k železniční zastávce Zlín – Podvesná a ve spádu 5,14% směrem k ul. Dřevnická. Opěrná zeď bude založena hlubinně na pilotách  $\square$  900mm. Zeď délky 59,0m bude vytvořena ze pěti pracovních/dilatačních celků délky 12,0m z monolitické železobetonové. Na líci dříků zdi (vyjma koncových dilatačních dílů) bude zhotovena reliéfní pohledová plocha. V příčném řezu bude zeď tvořena základovým pasem a samotným dříkem zdi. Zeď bude ukončena v horní části římsou z železobetonu. Římsa zdi bude osazena protihlukovou stěnou výšky 2,5 m. Celková výška zdi od úrovně základové spáry po horní povrch římsy bude proměnný od 2,58m do 4,0m. Maximální výška nad upraveným terénem bude cca. 3,50m.

#### **D.2.1.5.2.5 SO 06-19-62 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, silniční propustek v km 13,980**

Vzhledem k nutnosti převedení vody s území nově konfigurovaným novou účelovou komunikací a novým řešením GPK se navrhuje výstavba nového trubního propustku. Stávající terén bude upraven tak, aby navazoval na vtok a výtok propustku. Na vtoku a výtoku bude provedeno zakončení svahovým čelem se seříznutou rourou dle sklonu svahu s odlážděním prostoru před propustkem a svahu kolem vyústění. Na vtoku bude provedeno navázání příkopů podél komunikace a příkopů od železničního propustku v km 13,997.

Výstavba nového propustku řeší převádění inundačních vod pod novou účelovou komunikací trubním propustkem DN1200. Nosnou konstrukci tvoří HDPE plastové trouby DN1200, které budou osazeny na podkladní zhuštěný štěrko-pískový podsyp.

#### **D.2.1.5.2.6 SO 06-19-63 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, silniční propustek v km 13,900**

Stávající propustek se nachází na tělese hráze a slouží jako hrázová propust, k odvodnění území v případě stoleté vody. Nosnou konstrukci tvoří obetonované ocelové trouby DN600. Propustek je ukončen rovnoběžnými monolitickými ŽB čely. Součástí propustku je ŽB šachta se stavitkem pro manuální obsluhu. Šířka propustku je 8,7 m. Stavebně technický stav objektu je dobrý. Profil propustku a prostor na vtoku a výtoku jsou z části zanesené.

V novém stavu se z důvodu výstavby nové komunikace v místě stávajícího propustku navrhuje vybourání stávajícího a výstavba nového totožného propustku v osové vzdálenosti přibližně 22,0 m. Nosnou konstrukci bude tvořit obetonovaná ocelová trouba DN600. Propustek bude ukončen rovnoběžnými ŽB čely. Bude provedena ŽB šachta se stavitkem. Svahy a dno na vtoku a výtoku budou upraveny a odlážděny lomovým kamenem do betonového lože. Na propustek bude navazovat nepevně odvodňovací příkop zaústěný do odvodňovacího kanálu délky 123,0 m.

#### **D.2.1.5.3 Zdi**

##### **D.2.1.5.3.1 SO 01-19-51 ŽST Otrokovice, opěrná zeď vpravo v km 155,552 - 155,738**

V rámci stavby je navrženo rozšíření kolejiště ŽST Otrokovice o dvě vjezdové koleje č.3a a 5a, které budou vedeny přes objekt podchodu vpravo stávající koleje č.2. Stavební objekt řeší zajištění rozšířeného zemního tělesa pro zamezení záborů cizích pozemků. Je navržena monolitická úhlová železobetonová opěrná zeď délky 191,8 m na pilotovém základě z vrtaných velkopřůměrových železobetonových pilot. Výška zdi 3,69 a 4,69 m. Zeď je rozdělena na dilatační celky délky cca 18,5 m. Trakční stožáry budou osazeny na pilíře, vybetonované v lici zdi. Zeď bude odvodněna do kolejiště do podélného trativodu za rubem zdi. Vedení kabelových tras je uvažováno pod drážní stezkou za rubem zdi. Zábradlí bude ocelové svařované.

#### **D.2.1.5.3.2 SO 01-19-52 ŽST Otrokovice, zárubní zeď vpravo v km 155,865 - 155,943**

Zarubní zeď se nachází v intravilánu katastrálního území Otrokovice, v mezistanicím úseku Otrokovice - Tlumačov.

Vpravo trati v zářezovém svahu bude vybudována pilotová stěna výšky max 2,9 m nad kolejištěm. Zeď bude přerušena v místě silničního nadjezdu, kde základ silničního pilíře podchycen tryskovou injektáží a terén upraven odlážděním svahu. Celkové délka zdi je 106 m.

#### **D.2.1.5.3.3 SO 02-19-51 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, opěrná zeď vlevo v km 5,149-5,277**

Ve stávajícím stavu opěrná zeď není.

Z důvodu výstavby nového nástupiště v zastávce Zlín-Malenovice je zde navržena nová opěrná zeď celkové délky 127,2 m. Zeď je úhlová, monolitická z ŽB C35/45, B500B; na začátku staničení má zeď tvar U pro zajištění přístupového chodníku. Výška zdi je proměnná s maximem 2,5 m, šířka dříku 0,37 m. Šířka základu je 2,0 m. Do zdi je po celé délce kotvena PHS výšky 2,5 m.

#### **D.2.1.5.3.4 SO 03-19-51 Odb. Zlín-Malenovice, opěrná zeď vlevo v km 5,684-5,730**

Ve stávajícím stavu opěrná zeď není.

Vzhledem k výraznému posunu tělesa železničního spodku směrem ke stávající pozemní komunikaci je vlevo od koleje navržena nová opěrná zeď délky 46,0 m. Zeď je úhlová, monolitická z ŽB C30/37, B500B. Výška zdi je proměnná s maximem 3,3 m, šířka dříku 0,37 m. Šířka základu je 2,6 m. Po celé délce zdi je osazeno nové ocelové zábradlí z úhelníků. V blízkosti trakčních stožárů bude základ zdi lokálně zmenšen, aby bylo stožár možné založit na vlastní základovou patku.

#### **D.2.1.5.3.6 SO 04-19-52 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, opěrná zeď**

Jedná se o opěrnou zeď, která primárně zajišťuje oddělení jednotlivých nástupišť a bezpečné překonání výškového rozdílu cca 0,5 m mezi nástupišti. Opěrná zeď se nachází v prostoru mezi železničním nástupištěm Zlín-Prštné a přiléhající autobusovou/trolejbusovou zastávkou MHD s nástupištěm. V novém stavu vznikne mezi nástupištěm na pozemní komunikaci a železničním nástupištěm výškový rozdíl cca 0,5 m, který je po dohodě s architektem řešen opěrnou zdí, která bude

výškově vytažena na výšku 1,1m nad pochozí plochu autobusového nástupiště. Bude sloužit k oddělení cestujících na žel. nástupišti od automobilové dopravy. Pro vhodnější architektonické řešení je pohledová část opěrné zdi navržena s otiskem matrice s imitací dřeva.

**D.2.1.5.3.7 SO 05-19-51 ŽST Zlín střed, opěrná zeď levostranná v km 9,070-9,160 (u koleje č.4c)**

Opěrná zeď se nachází ve staničním obvodu, přilehlá kolej 4c. Zeď je navržena jako železobetonová monolitická z betonu C30/37. Opěrná zeď tvaru „L“, tvořena základem a dříkem bez římsy. Zeď je osazena ocelovým zábradlím se třemi madly, výšky 1100 mm. Zeď je opatřena izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě s měkkou ochrannou vrstvou. Pod základem bude vrstva podkladního betonu tl. 100 mm. Celková délka zdi bude 90 m.

**D.2.1.5.3.8 SO 05-19-52 ŽST Zlín střed, opěrná zeď levostranná v km 9,270-9,570 (mezi kolejí č.2 a 21s)**

Opěrná zeď se nachází ve staničním obvodu, přilehlá kolej č.2. Zeď je navržena jako železobetonová monolitická z betonu C30/37. Opěrná zeď tvaru obráceného „T“, tvořena základem a dříkem bez římsy. Zeď je opatřena izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě s měkkou ochrannou vrstvou. Pod základem bude vrstva podkladního betonu tl. 100 mm. Celková délka zdi bude 300 m.

**D.2.1.5.3.9 SO 06-19-51 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď vpravo v km 10,976 - 11,259**

Objekt se nachází v širé trati a v zastávce Zlín – Dlouhá v mezistaničním úseku Zlín-Střed a Zlín-Přiluky ve Zlíně. Vzhledem k výraznému výškovému posunu osy koleje z důvodu zajištění podjezdné výšky pod železničním mostem pro trolejbusovou dopravu je nutno zajistit zemní drážní těleso tak, aby nedošlo k větším záborům soukromých pozemků.

Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická železobetonová konstrukce.

**D.2.1.5.3.10 SO 06-19-52 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vlevo v km 12,426-13,995**

Objekt se nachází v širé trati a v zastávce Zlín – Podvesná v mezistaničním úseku Zlín-Střed a Zlín-Přiluky ve Zlíně. Vzhledem k výraznému výškovému posunu osy koleje z důvodu zajištění podjezdné výšky pod novým silničním mostem je nutno zajistit zemní drážní těleso tak, aby nedošlo k větším záborům soukromých pozemků.

Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická železobetonová konstrukce – obrácený polorám. Délka zdi je 569m.

**D.2.1.5.3.11 SO 06-19-53 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, opěrná zeď u nástupiště v km 14,347-14,468**

Objekt se nachází v zastávce Zlín – Přiluky v mezistaničním úseku Zlín-Střed a Zlín-Přiluky. Vzhledem ke změně GPK a stavbě nového nástupiště je nutno zajistit drážní zemní těleso s ohledem na minimalizaci záborů mimodrážních pozemků.

Opěrná zeď je navržena jako úhlová monolitická železobetonová konstrukce.

**D.2.1.5.3.12 SO 06-19-54 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zárubní zeď vpravo v km 14,553-14,819**

Objekt se nachází v zastávce Zlín – Přiluky v mezistaničním úseku Zlín-Střed a Zlín-Přiluky. Vzhledem ke změně GPK je nutno zajistit odvodnění drážního zemního tělesa.

Nadvýšení zárubní zdi je navrženo pomocí přikotvené železobetonové římsy.

**D.2.1.5.3.13 SO 07-19-51 Výh. Zlín-Přiluky, opěrná zeď vlevo v km 15,535-15,610**

Tato opěrná zeď je nový stavební objekt, který ve stávajícím stavu neexistuje. Navržena je na levé straně trati pod novou kolejí č.2, která už svou polohou zasahuje mimo stávající svah. Výstavbou zdi dojde k omezení trvalých záborů a zajištění stability svahu v řešeném úseku.

Zeď je navržena jako úhlová železobetonová. Založena je hlubinně na jedné řadě pilot  $\varnothing$  630 mm, délka kterých je navržena s ohledem na hloubku únosných vrstev podloží. Délka zdi je cca 64 m a je navržena s ohledem na průběh terénu a stabilitu svahu zatíženého novou kolejí. Rozdělena je na 8 dilatačních celků délky 8.0 m. Vzhledem k výšce nad upraveným terénem je na římsách zdi navrženo zábradlí. Svahová lavice před zdí má šířku min. 1.25 m. Maximální výška zdi je cca 4 m. Odvodnění je vyústěno volně na svah před zdí.

**D.2.1.5.3.14 SO 08-19-51 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vpravo v km 16,660-16,879**

Je navržena úhlová železobetonová stěna, která je částečně založena na hlubinných základech a částečně je založena plošně.

Úhlová zeď je v úseku km 16.66- 16.70322 založena na velkopřůměrových pilotách DN600.

Km 16.70322- km 16.7608 Začátek nástupiště. Je navržena úhlová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3.

Km 16.7608 - km 16.7963 v těchto místech je schodiště a přístupový chodníky na nástupiště. Nosnou konstrukci opěrně zdi bude tvořit železobetonový truhlík C30/37 XC4, XF3 dělený střední příčkou na prostor pro rampu a schodiště.

Km 16.7963-km 16.8036 v tomto místě je objekt zdi přerušen. Tento dilatační úsek slouží jako křídla mostu v km 16.8

Km 16.8036 – km 16.8785 zeď je navržena jako úhlová železobetonová z betonu C30/37 XC4, XF3.

Objekt zdi končí návazností na železniční most km 16.964 (SO081903).

**D.2.1.5.3.15 SO 08-19-52 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vlevo v km 16,565-16,879**

Objekt se nachází v katastru obce Želechovice v intravilánu obce v prostoru místní železniční zastávky. Jelikož v celé délce zdi je po koruně vedena PHS. Je navržena úhlová železobetonová stěna. Která je částečně založena na hlubinných základech a částečně je založena plošně. Na části úseku je pak navržena sanace stávající opěrné zdi.

Km 16.565- km 16.622 úhlová zeď z železobetonu C30/37 XC4, XF3 je v tomto úseku založená plošně do nezámrazné hloubky.

Km 16.622- km 16.673 stávající opěrná zeď se částečně bourá a nahrazuje svahovou úpravou v rámci jiných objektů. V tomto prostoru je umístěna technologická budova 08-15-01.

Km 16.673 - km 16.7845 V tomto úseku je stávající opěrná zeď, která vymezuje stávající nástupiště, které se přesouvá na pravou stranu. Jelikož zeď je na pohledových plochách prostoupena trhlami a zábradlí na římse je zkorodované. Je navrženo částečné odbourání zdi, betonáž nové římsy C30/37 XC4, XF3 a dobetonávka líce zdi v tl. 100mm. Nové betonové zdi budou spřaženy s původním zdívkem chemickými kotvami.

Km 16.7845 - km 16.7963 začátek nové opěrné zdi. Je navržena úhlová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3.

Km 16.7963 – km 16.8036 v tomto místě je objekt zdi přerušen. Tento dilatační úsek slouží jako křídla mostu v km 16.8.

Km 16.8036 – km 16.8785 zeď je navržena jako úhlová železobetonová z betonu C30/37 XC4, XF3. Objekt zdi končí návazností na železniční most km16.964 (SO081903).

**D.2.1.5.3.16 SO 08-19-53 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vlevo v km 16,917-17,200**

V zastávce Želechovice se zvedá niveleta koleje o víc jak 1,5m z důvodu podjezdu pod mostem v km 16,954. Navrhuje se výstavba nové opěrné zdi podél ulice Papírenská od km 16,917 - do km 17,20. Je navržena úhlová železobetonová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3. Výška zdi je proměnlivá max 3m nad přílehlou komunikací.

**D.2.1.5.3.17 SO 08-19-54 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, opěrná zeď vpravo v km 16,918 -16,953**

V zastávce Želechovice se zvedá niveleta koleje o víc jak 1,5m z důvodu podjezdu pod mostem v km 16,954. Navrhuje se výstavba nové opěrné zdi podél parcely 1203 a 1204 od km 16,917 - do km 16.953. Je navržena úhlová železobetonová zeď na plošných základech z betonu C30/37 XC4, XF3. Základová deska má smykový ozubu proti posunutí zdi. Výška zdi je proměnlivá max 3m nad přílehlým terénem. Celková délka zdi je 35.4m.

**D.2.1.6 Ostatní inženýrské objekty**

**D.2.1.6.1 Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení**

V úseku železniční trati mezi žst. Otrokovice a žst. Vizovice je mnoho případů kolize stavby a stávajících sdělovacích sítí nedrážních operátorů. Jedná se jak o metalické tak i optické kabely. Před započítím zemních prací budou stávající sítě vytyčeny a bude ověřena hloubka jejich uložení. Následně bude provedeno jejich provizorní nebo definitivní přeložení/převěšení nebo jejich ochrana ve stávající trase. Přeložky budou prováděné stranové a hloubkové.

V případě metalických kabelů dojde v nezbytné míře k jejich náhradě novými kabelovými délkami. Nové kabelové délky odpovídající dimenze a konstrukce budou naspojkovány na stávající kabely a budou uloženy do nové kynety v nekolidující trase.

V případě optických kabelů bude nejprve vytvořena nová trasa z HDPE trubek příp. mikrotrubiček, v nekolidující trase. Následně dojde k zafouknutí nové kabelové délky mezi nejbližšími spojkami, nebo nejbližším ukončením optického kabelu, do nové trasy a přepojení provozu na nový optický kabel.

Technologické skříně a zemní komory, které budou dotčeny stavbou budou, před započítím zemních prací nahrazeny novými skříněmi/komorami umístěnými mimo prostor stavebních prací. Kabelovody/ teplovody částečně zasažené stavebními pracemi budou překryty novou roznášecí deskou. Sdělovací kabely ukotvené na zdech s stropech takových kabelovodů budou uvolněny a uloženy na dno kabelovodu a budou mechanicky ochráněny dělenou chráničkou. V případech, kdy bude přeložen celý teplovod do nové trasy (nové hloubky) budou sdělovací kabely před stavebními pracemi přeloženy mimo teplovod do provizorní (definitivní) trasy.

Na řekládaných kabelech budou provedena měření, před překládkou, po překládce v nové trase a po zásypu a terénních úpravách na nové trase. Jednotlivé přeložky musí být koordinovány mezi sebou a také se stavebními postupy v dané oblasti.

#### **D.2.1.6.1.1 SO 01-10-01 ŽST Otrokovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Během stavby v oblasti stanice Otrokovice dojde ke kolizi se stávající sdělovacími kabely. Kabely které musejí být během stavby v provozu budou přeloženy.

#### **D.2.1.6.1.2 SO 01-10-02 ŽST Otrokovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V oblasti žst. Otrokovice budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely a sdělovací zařízení nedrážních operátorů: EON, UPC, Cetin, TEHOS, město Otrokovice. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: UPC, Cetin, TEHOS, Zlín net, České radiokomunikace, T-Mobile, EON.

Sdělovací kabelizace která je v kolizi s výstavbou železničního tunelu bude během stavby provizorně převedena přes novou kabelovou lávku, která bude zřízena přes stavební jámu tunelu. Po dokončení tunelu bude tato kabelizace uložena do nových definitivních zemních tras

#### **D.2.1.6.1.3 SO 02-10-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Během stavby v T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice dojde ke kolizi se stávající sdělovacími kabely. Kabely které musejí být během stavby v provozu budou přeloženy.

#### **D.2.1.6.1.4 SO 02-10-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V traťovém úseku Otrokovice – Zlín-malenovice budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážního operátora Cetin. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: EON, Zlín net, Cetin.

#### **D.2.1.6.1.5 SO 03-10-01 Odb. Zlín-Malenovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Během stavby v odb. Zlín-Malenovice dojde ke kolizi se stávající sdělovacími kabely. Kabely které musejí být během stavby v provozu budou přeloženy.

#### **D.2.1.6.1.6 SO 04-10-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Během stavby v t.ú. Zlín-Malenovice – Zlín střed dojde ke kolizi se stávající sdělovacími kabely. Kabely které musejí být během stavby v provozu budou přeloženy.

#### **D.2.1.6.1.7 SO 04-10-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V traťovém úseku Zlín-malenovice – Zlín-střed budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Cetin, UPC. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Zlín net, Cetin, Internext, Avonet, UPC, T-Mobile.

Sdělovací kabelizace která je v kolizi s výstavbou mimoúrovňového křížení Prštenská příčka bude během stavby vedena v provizorních/definitivních trasách s případnou dodatečnou ochranou proti poježdění těžké stavební techniky.

#### **D.2.1.6.1.8 SO 05-10-01 ŽST Zlín střed, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Během stavby v žst. Zlínstřed dojde ke kolizi se stávající sdělovacími kabely. Kabely které musejí být během stavby v provozu budou přeloženy.

#### **D.2.1.6.1.9 SO 05-10-02 ŽST Zlín střed, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V oblasti žst. Zlín střed budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Alpiq, Cetin, UPC. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Alpiq, Zlín net, Avonet, Internext, Mitas, T-Mobile, IT-Help, Dial Telecom, Cetin, UPC.

Sdělovací kabelizace která je v kolizi s výstavbou nové výpravní budovy v žst. Zlín střed bude během stavby vedena v provizorních trasách s případnou dodatečnou ochranou proti poježdění těžké stavební techniky. Po dokončení nové výpravní budovy bude tato kabelizace uložena do nových definitivních zemních tras.

#### **D.2.1.6.1.10 SO 06-10-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

V rámci tohoto SO budou řešeny ochrany a přeložky kabelů SŽDC v t.ú. Zlín-střed – Zlín-Přiluky. Podél trati vede sdělovací kabel dimenze 10XM různé konstrukce. Sdělovací kabel bude dotčen rekonstrukcí tratě a železničních zastávek a elektrifikací. Přeložka kabelů bude pouze po dobu výstavby, v definitivním stavu bude kabel nahrazen novým TK a DOK.

Nová trasa povede podél kolejí v takové vzdálenosti, aby nebyla stavbou dotčena. Trasa bude podpovrchová. Na několika místech se nový kabel může naspojkovat na stávající, protože jeho trasa nebude dotčena. Protože se stávající typ kabelu již nevyrábí, bude nahrazen dostupným typem dimenze do 10XN. Před a po přeložce se provedou kontrolní měření.

#### **D.2.1.6.1.11 SO 06-10-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V traťovém úseku Zlín-střed – Zlín-Přiluky budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: EON, Cetin, UPC. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: EON, Cetin, Zlín net, Avonet, Internext, UPC, Teplo Zlín.

Sdělovací kabelizace která je v kolizi s výstavbou nadjezdu Podvesná bude během stavby vedena v provizorních/definitivních trasách s případnou dodatečnou ochranou proti pojiždění těžké stavební techniky.

#### **D.2.1.6.1.12 SO 07-10-01 Vých. Zlín-Přiluky, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Přeložky jsou vyvolány rozsahem rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku, které budou obsahovat výměnu kolejového roštu vč. zřízení nového šterkového lože, zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží a funkčního odvodnění pláň železničního spodku. Odvodnění bude realizováno formou drážních příkopů nebo příkopových zídek vedených v souběhu s železniční jednokolejnou tratí, v železničních stanicích budou zřízeny podélné trativodní sběrače.

Stávající podchody pod kolejemi budou řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech bude zvětšena hloubka uložení kabelů. V místě nového uložení budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojkovány v nezbytně nutném rozsahu. V místě snížení polohy kabelu bude kabel říznut a v nezbytně nutném rozsahu vložena vsuvka stejného profilu a typu a nový kabel bude naspojkovan na stávající. Před a po ukončení prací na úpravách kabelu bude provedeno stejnosměrné měření.

#### **D.2.1.6.1.13 SO 08-10-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Přeložky jsou vyvolány rozsahem rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku, které budou obsahovat výměnu kolejového roštu vč. zřízení nového šterkového lože, zřízení konstrukčních vrstev pražcového podloží a funkčního odvodnění pláň železničního spodku.



Odvodnění bude realizováno formou drážních příkopů nebo příkopových zídek vedených v souběhu s železniční jednokolejnou tratí, v železničních stanicích budou zřízeny podélné trativodní sběrače.

Stávající podchody pod kolejemi budou řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech bude zvětšena hloubka uložení kabelů. V místě nového uložení budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. V místě snížení polohy kabelu bude kabel říznut a v nezbytně nutném rozsahu vložena vsuvka stejného profilu a typu a nový kabel bude naspojkován na stávající. Před a po ukončení prací na úpravách kabelu bude provedeno stejnosměrné měření.

#### **D.2.1.6.1.14 SO 08-10-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V traťovém úseku Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Cetin, obec Želechovice nad Dřevnicí. A optické sdělovací kabely nedrážního operátora Cetin.

#### **D.2.1.6.1.15 SO 09-10-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Přeložky jsou vyvolány rozsahem rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku, které budou obsahovat výměnu kolejového roštu vč. zřízení nového šterkového lože, zřízení konstrukčních vrstev prahcového podloží a funkčního odvodnění pláň železničního spodku. Odvodnění bude realizováno formou drážních příkopů nebo příkopových zídek vedených v souběhu s železniční jednokolejnou tratí, v železničních stanicích budou zřízeny podélné trativodní sběrače.

Stávající podchody pod kolejemi budou řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech bude kabel snížen. V místě nového uložení budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. V místě snížení polohy kabelu bude kabel říznut a v nezbytně nutném rozsahu vložena vsuvka stejného profilu a typu a nový kabel bude naspojkován na stávající. Před a po ukončení prací na úpravách kabelu bude provedeno stejnosměrné měření.

#### **D.2.1.6.1.16 SO 09-10-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V oblasti žst. Lípa nad Dřevnicí budou překládány/ochráněny metalické a optické sdělovací kabely nedrážního operátora Cetin.

#### **D.2.1.6.1.17 SO 10-10-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Přeložky jsou vyvolány rozsahem rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku, které budou obsahovat výměnu kolejového roštu vč. zřízení nového šterkového lože, zřízení konstrukčních vrstev prahcového podloží a funkčního odvodnění pláň železničního spodku. Odvodnění bude realizováno formou drážních příkopů nebo příkopových zídek vedených v souběhu s železniční jednokolejnou tratí, v železničních stanicích budou zřízeny podélné trativodní sběrače.

Stávající podchody pod kolejemi budou řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech bude kabel snížen. V místě nového uložení budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. V místě snížení polohy kabelu bude kabel říznut a v nezbytně nutném rozsahu vložena vsuvka stejného profilu a typu a nový kabel bude naspojován na stávající. Před a po ukončení prací na úpravách kabelu bude provedeno stejnosměrné měření.

#### **D.2.1.6.1.18 SO 10-10-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice budou překládány/ochráněny metalické sdělovací kabely a sdělovací zařízení nedrážních operátorů: Cetin, obec Zádveřice, R. Jelínek. A optické sdělovací kabely nedrážních operátorů: Cetin, R. Jelínek.

#### **D.2.1.6.1.19 SO 11-10-01 ŽST Vizovice, ochrana drážních sdělovacích kabelů**

Přeložky jsou vyvolány rozsahem rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku, které budou obsahovat výměnu kolejového roštu vč. zřízení nového šterkového lože, zřízení konstrukčních vrstev prázcového podloží a funkčního odvodnění pláň železničního spodku. Odvodnění bude realizováno formou drážních příkopů nebo příkopových zídek vedených v souběhu s železniční jednokolejnou tratí, v železničních stanicích budou zřízeny podélné trativodní sběrače.

Stávající podchody pod kolejemi budou řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech bude kabel snížen. V místě nového uložení budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. V místě snížení polohy kabelu bude kabel říznut a v nezbytně nutném rozsahu vložena vsuvka stejného profilu a typu a nový kabel bude naspojován na stávající. Před a po ukončení prací na úpravách kabelu bude provedeno stejnosměrné měření

#### **D.2.1.6.1.20 SO 11-10-02 ŽST Vizovice, ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**

V oblasti žst. Vizovice budou překládány/ochráněny metalické a optické sdělovací kabely nedrážního operátora Cetin.

#### **D.2.1.6.1.21 SO 90-10-01 T.ú. Otrokovice - Zlín střed, přeložka kabelu ČDT a přemístění související technologie**

V současné době jsou podél trati v úseku žst. Otrokovice - žst. Zlín střed položeny dvě HDPE trubky ČD-T s optickými kabely ČD-T o kapacitách 36 a 72 vláken položeny. Pro SŽDC jsou v těchto kabelech k dispozici vyhrazená vlákna. Tyto optické kabely budou v celém úseku zasaženy stavbou. Z důvodu stavebních zásahů prakticky v celém úseku tratě bude v úseku Otrokovice – Zlín položený provizorní kabel o kapacitě 144 vláken, který provizorně nahradí oba stávající optické kabely ČD-T. Ve všech místech ukončení nebo vyvedení tohoto kabelu je nutné zajistit i provizorní zapojení těchto kabelů včetně navazující distribuce. Pro kabel bude vybudovaná provizorní

podpovrchová kabelová trasa, která bude vedena mimo stavbu. V případech kdy nebude možné použít podpovrchovou trasu, bude provizorní optický kabel zavěšen na provizorní podpěry. S ohledem na stavební postupy budou využity stávající kabely ČD-T, které se naspojkují na provizorní kabel. Po vybudování hlavní kabelové trasy a položením HDPE trubek pro kabel ČD-T budou do provozní trubky zafouknuty nové optické kabely o kapacitách 36 a 72 vláken. Z těchto kabelů budou napojeni zákaznické subjekty, které jsou v dnešní době napojeny na kabely ČD-T

#### **D.2.1.6.1.22 SO 90-10-02 T.ú. Otrokovice - Vizovice, ochrana slaboproudých sítí proti indukčním vlivům trakce**

V rámci stavby dojde k vybudování střídavé trakce 25kV, 50 Hz mezi žst. Otrokovice a žst. Vizovice. Tato střídavá trakce způsobuje ve svém okolí elektromagnetická pole, které indukují v souběžných a křížujících sdělovacích vedení napětí a proudy, které se mohou projevit jako nebezpečné nebo rušivé ovlivnění metalických sdělovacích sítí místních telekomunikačních správců. Z důvodů ochrany sdělovacích vedení před výše uvedenými vlivy budou vyměněny úseky sdělovacích kabelů s nevyhovující ochranou za nové s kabely s pancířem. Výměna se bude týkat sdělovacích kabelů operátora Cetin v následujících úsecích:

Úsek mezi HR HOST Malenovice a HR-RSU Otrokovice náhrada kabelu TCEKFLE 150XN 0,8 za kabel TCEKPFLEZE 75XN 0,8 v délce 4,9 km.

Úsek mezi HR HOST Malenovice a HR HOST Zlín Bartošova náhrada kabelu TCEKFE 300XN 0,6 a TCEKFLE 150XN 0,8 za kabely TCEKPFLEZE o stejné dimenzi v délce 2,6 km.

Úsek mezi HR HOST Zlín Bartošova a UR-113 č.p. 238 náhrada kabelů TCEKPFLE 400XN 0,4- 10XN 0,4 a TCEKPFLE 300XN 0,6-10XN 0,4 za kabely v provedení TCEKPFLEZE o stejné dimenzi v délce 1,2 km.

Úsek mezi HR Vizovice a Rez. v Zádveřicích náhrada kabelu 150p/300p za kabel typu TCEKPFLEZE v délce 3 km.

Úsek mezi HR Želechovice – SR6 a KR 4/217 náhrada kabelu typu TCEKFLE za kabel typu TCEKPFLEZE v délce cca 130m.

Úsek mezi SRU Želechovice a SR 503 náhrada kabelu typu TCEKFLE za kabel typu TCEKPFLEZE v délce cca 250m.

Úsek mezi HR Želechovice a UR 517 náhrada kabelu typu TCEKFLE za kabel typu TCEKPFLEZE v délce cca 370m.

Na kabelech operátorů EON, Alpiq, R.Jelínek a UPC bylo spočítáno naindukované napětí pro zkratový a mimořádný stav takové, které nepřesahuje povolené limity pro tato napětí.

#### **D.2.1.6.2 Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení**

V rámci přeložek silnoproudých sítí budou ve stupni DSP této PD zpracovávány pouze SO sítí, které nejsou ve vlastnictví a v provozování provozovatele distribuční sítě EoN. Veškeré SO týkající se přeložek zařízení distribuční soustavy budou oproti stupni DUR vyřazeny. PD se bude zabývat pouze návaznostmi.

Pro všechny nově navržené přeložky VO a nově navržené světelné soustavy VO všech nových a rekonstruovaných komunikacích, kde došlo k přeložení stávajícího VO, byly navrženy třídy osvětlení v souladu se soustavou norem ČSN CEN/TR 13201-1 Osvětlení pozemních komunikací a podle nich požadavky na osvětlení – je uvedeno v PD pro příslušná SO. Dále podle těchto požadavků byla programem WILS pro vzorové typy svítidel ověřena správnost návrhu umístění a rozměrů stožárů a výložníků, které určují umístění svítidel, Vzorové typy svítidel jsou v PD definovány pouze technickými parametry a na uvedený výrobce a typu.

#### **D.2.1.6.2.1 SO 01-11-01 ŽST Otrokovice, úpravy VO města Otrokovice**

Předmětem tohoto SO je:

- A: Úprava osvětlení v podchodu v km 155,726
  - B: Přeložka veřejného osvětlení cyklostezky pod železničním mostem přes řeku Dřevnici
  - C: Přeložka veřejného osvětlení chodníku mezi ulicemi Nádražní a Objízdna
  - D: Přeložka osvětlení na ulici Objízdna u křižovatky s tř. Osvobození
- Majitelem upravovaných kabelů a zařízení je město Otrokovice.

A) V železničním kilometru 155,726 dojde vlivem rozšíření kolejiště ke stavebním úpravám podchodu, které si vyžádají i úpravu jeho osvětlení. Nově bude výstup na Tř.

Tomáše Bati vybaven schodištěm a bezbariérovým přístupem, který povede podél kolejí. Obě tyto upravované části budou vybaveny novým osvětlením. Oproti stupni DUR bylo navrženo navíc osvětlení podchodu, bezbariérového přístupu a schodiště. Nově navržená světelná soustava bude napájena z nového rozvaděče RVO, který nahradí stávající demontovaný bránící stavbě železnice.

B) V železničním kilometru 155,5 železniční tratě Přerov - Břeclav, kde přes řeku Dřevnici vede železniční most, vede pod tímto mostem cyklostezka osvětlená veřejným osvětlením. Vlivem rozšíření železničního mostu, dojde k úpravě cyklostezky i k dotčení veřejného osvětlení. V rámci tohoto objektu dojde k výměně a přemístění jednoho osvětlovacího stožáru, který ve stávajícím stavu se dostane do kolize s upravovanou cyklostezkou a dojde k přeložení kabelu VO v rozsahu úpravy cyklostezky. Oproti stupni DUR bylo navrženo navíc osvětlení pod železničním mostem pro cyklostezku.

C) V rozmezí km 154,7 – 154,6 železniční tratě Přerov – Břeclav dojde vlivem výstavby nových trakčních stožárů a výstavby kabelovodu, k zásahu do veřejného osvětlení, které osvětluje chodník pro pěší spojující ulice Nádražní a objízdnu. Dotčené stožáry veřejného osvětlení budou vyměněny a přemístěny na druhou stranu chodníku. Kabel bude vyměněn a zatažen do prvního stávajícího stožáru, který nebude výstavbou dotčen. Návrh zůstal shodný se stupněm DUR.

D) Na ulici objízdna v rozmezí km cca 0,450 – 0,758 dojde vlivem budování nového železničního tunelu, budování nové kanalizace a výměně stožárů trakčního vedení DSZO k zásahu stávajícího veřejného. Dotčené stožáry veřejného osvětlení budou vyměněny za nové a umístěny s ohledem na nový stav a svítidla na trakčních stožárech budou vyměněna a instalována na trakční stožáry nové. Dojde i k výměně rozvaděče osvětlení u křižovatky. Oproti stupni DUR bylo navrženo v místě křižovatky více svítidel a osvětlení přechodu.

#### **D.2.1.6.2.2 SO 01-11-02 ŽST Otrokovice, přeložky rozvodů DSZO**

Předmětem tohoto SO je pokládka nového napájecího kabelu DSZO z měnirny DSZO k novému trakčnímu stožáru DSZO č.2 u nového železničního tunelu.

V rámci tohoto SO dojde k položení kabelového žlabu pro kabely napájecí kabely DSZO u křížení nového železničního tunelu s třídou Osvobození. Kabelový žlab bude přichystán v chodníku vedoucím z třídy Osvobození k zastávce MHD Kvítkovice-Zlínská ve směru ze Zlína do Otrokovice v rozsahu křížení chodníku s železničním tunelem. Dále budou v rámci tohoto objektu připraveny dvě chráničky pod komunikací ulice Zlínská, které budou pod komunikací zataženy protlakem. Přechod pod komunikací bude proveden přibližně v železničním km 0,793 železniční trati Otrokovice – Vizovice. V rámci navazující investice DSZO, s.r.o. budou do společné kabelové trasy s kabely veřejného osvětlení, která bude realizovaná v rámci objektu SO 02-11-01 a SO 01-11-01 této stavby, položeny i nové napájecí kabely DSZO z měnirny na ulici Spojovací k novému stožáru trakčního vedení č.2 DSZO u křižovatky komunikací I/55 a I/49, který bude instalován v rámci objektu SO 01-01-06 této stavby. Pod komunikací ulice Zlínská a přes křížení nového železničního tunelu a třídy Osvobození tyto nové kabely projdou v připraveném žlabu a chráničkách, které, jak bylo zmíněno výše, budou připraveny v rámci tohoto SO.

#### **D.2.1.6.2.3 SO 01-11-03 ŽST Otrokovice, přeložky rozvodů E.ON**

#### **D.2.1.6.2.4 SO 02-11-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úpravy VO města Otrokovice**

Předmětem tohoto SO je:

A. přeložka veřejného osvětlení na ul. Zlínská v rozmezí km 0,8 – 1,3 tratě Otrokovice Vizovice.

B. Vybudování nového veřejného osvětlení nové místní komunikace Otrokovice–Trávníky a začlenění nového osvětlení do stávajících rozvodů VO

A) Vlivem výměny trakčních stožárů DSZO, dojde k zásahu do rozvodů veřejného osvětlení. Se správci veřejného osvětlení i se správci trakčních stožárů DSZO bylo dohodnuto, že nové trakční stožáry DSZO budou osazeny i výložníky s novými svítidly. Staré stožáry veřejného osvětlení budou v rozsahu trakčních stožár č.18, 20, 22, 24, 26, 28, 30 – 46 demontovány a nahrazeny právě svítidly na těchto trakčních stožárech. Za trakčním stožárem č. 46 dojde k naspojování nového kabelu veřejného osvětlení na kabel stávající.

Oproti stupni DUR je navrženo osvětlení přechodu na konci SO-01-11-01 A 2 LED svítidly pro osvětlení přechodu a na stožárech výšky 6m.

B) Vlivem plánovaného zdvoukolejnění a zrušení stávajícího železničního přejezdu v km 1,286 železniční tratě Otrokovice – Vizovice je nutné v rámci stavby vybudovat novou místní komunikace pro obytné domy a firmu NOVATEX. V závislosti na požadavek města je v rámci tohoto SO

vybudované nové osvětlení pro tuto novou místní komunikaci. Veřejné osvětlení této nové komunikace bude tvořeno 8 metrovými stožáry se svítidly LED a bude napojeno z jedné strany přes novou rozpojovací skříň VO na stávající osvětlení přístupové cesty na železniční zastávku Otrokovice-Trávníky z ulice SNP a z druhé strany pak přes novou rozpojovací skříň u stávajícího stožáru u křižovatky ulic SNP a Luční tak, aby správce mohl v případě poruchy napájet osvětlení z jedné, či druhé strany.

#### **D.2.1.6.2.5 SO 02-11-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přeložky rozvodů DSZO**

Předmětem tohoto SO je přeložka napájecích kabelů DSZO z měčírny DSZO k novým stožárům trakčního vedení č. 33 a 35 na ulici Zlínská V rámci výměny trakčních stožáru DSZO na ulici Zlínská v Otrokovicích dojde i k porušení stávajících napájecích kabelů DSZO, které je potřeba přeložit z měčírny DSZO na ulici Spojovací a přivést k novým odpojovačům na stožárech č. 33 a 35.

#### **D.2.1.6.2.6 SO 02-11-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úprava rozvodů nn a osvětlení kolejíště ZPS**

Předmětem tohoto SO je demontáž 20 ks stávajících stožárů osvětlení vlečky ZPS-TRANSPORT,a.s.

Z důvodu kolejových úprav na vlečce ZPS-TRANSPORT dojde k zásahu do osvětlení této vlečky. Po dohodě s vlastníkem bylo odsouhlaseno, že osvětlení bude v rámci stavby demontováno bez náhrady z důvodu provádění nakládky a vykládky pouze v denní době.

V rámci tohoto SO dojde nejprve k odkupu a následně k demontáži 20 ks stožárů typu JŽ. Dále pak budou zaslepeny stávající napájecí kabely.

#### **D.2.1.6.2.7 SO 02-11-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, úpravy VO a rozvodů nn města Zlín**

Předmětem tohoto SO je:

A. Přeložka kabelového vedení veřejného osvětlení města Zlín u žel. zastávky Zlín-Malenovice zastávka

B. Přeložka kabelového vedení veřejné osvětlení města Zlín u přejezdu v km 3,568.

C. Výměna stožáru a přeložka kabelu veřejného osvětlení města Zlín u přejezdu v km 4,789

D. Přeložka kabelového vedení veřejného osvětlení města Zlín v oblasti upravovaného žel. mostu v km 5,140

A) Z důvodu budování nového nástupiště na železniční zastávce Zlín-Malenovice zastávka dojde vlivem usazování nové opěrné zídky k porušení kabelového vedení veřejného osvětlení. Z tohoto důvodu bude kabelové vedení v rozsahu stavebních prací na zastávce přeloženo.

B) Vlivem zdvoukolejnění a rekonstrukce přejezdu v km 3,568 dojde k porušení kabelu veřejného osvětlení města Zlín, který u tohoto přejezdu přechází kolejíště. Z toho důvodu budou stožáry na opačných stranách kolejíště v tomto kilometru propojeny novým kabelem, jehož uložení bude respektovat nový stav kolejíště.

C) Vlivem zdvoukolejnění a rekonstrukce přejezdu v km 4,789 dojde k porušení kabelu a ke kolizi s jedním stožárem veřejného osvětlení města Zlín. Z toho důvodu dojde k přeložení kabelu jak pod kolejí, tak i pod komunikací u křižovatky třídy 3. Května a ulice Tečovská. Dále pak dojde k výměně a přesunu stožáru veřejného osvětlení, který je v kolizi s nově upraveným kolejištěm. Nový stožár bude umístěn v dostatečné vzdálenosti do nově upraveného kolejiště. Křížení silnice III/43829 inž. sítěmi bude řešeno jako kolmé s hloubkou uložení min. 1,2m od nivelety silnice a 0,8m od dna silničního příkopu.

D) Z důvodu úpravy železničního mostu v km 5,140 dojde poškození kabelového vedení veřejného osvětlení města Zlín. Z tohoto důvodu bude kabelové vedení v rozsahu mezi dvěma stávajícími osvětlovacími stožáry přeloženo.

#### **D.2.1.6.2.9 SO 02-11-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přeložky rozvodů E.ON**

##### **D.2.1.6.2.10 SO 04-11-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úpravy VO a rozvodů nn města Zlín**

Předmětem tohoto SO je:

A. přeložka a doplnění veřejného osvětlení u železničního přejezdu v km 6,557

B. přeložka veřejného osvětlení u železničního přejezdu v km 7,270

C. přeložka a doplnění veřejného osvětlení u nadjezdu Prštenská příčka

A) V železničním km 6,557 železniční tratě Otrokovice – Vizovice dojde v rámci stavby k rekonstrukci železničního přejezdu a k jeho rozšíření o další odbočovací pruh směrem na Zlín včetně části navazující komunikace u pasáže dojde ke kolizi s částí veřejného osvětlení v tomto prostoru. Oproti stupni DUR budou vyměněny dva stožáry VO nejbližší přejezdu a svítidlo navazující na vzdálenější stožár od přejezdu. Na druhé straně budou doplněny tři stožáry. To vše z důvodu dostatečného osvětlení nově rozšířené komunikace.

B) U přejezdu v železničním km 7,270 dojde v rámci stavby k úpravě přejezdu a úpravě komunikace u křižovatky ulic U Dráhy a U Dřevnice. Vlivem těchto úprav dojde i k demontáži dvou podpěrných bodů a jedné nástřešní konzole společnosti E.ON. na kterých jsou umístěna dvě svítidla veřejného osvětlení. Z tohoto důvodu dojde k instalaci dvou nových stožárů veřejného osvětlení a k přeložce kabelového vedení veřejného osvětlení v dotčené oblasti.

C) V rozmezí železničním km 8,34-8,78 dojde k výstavbě nového mimoúrovňového křížení komunikace I/49 se stávající železniční tratí a ulicí L. Váchy. Budování tohoto nadjezdu zapříčiní značný zásah do rozvodů veřejného osvětlení. V celé oblasti dotčené stavbou dojde k výměně stožárů a svítidel veřejného osvětlení a k nové kabelizaci veřejného osvětlení. Na úrovňové části třídy Tomáše Bati budou nová svítidla veřejného osvětlení instalována na nové trakční stožáry. Na mimoúrovňové části Prštenské příčky pak budou instalovány nové bezpatkové stožáry s osvětlením na připravené rámečky na tělese nadjezdu. Kabely k těmto stožárům budou vedeny v předem připravených chráničkách v tělese nadjezdu s výstupy k jednotlivým stožárům. Dále bude v rámci výstavby nadjezdu Prštenská příčka vybudována nová silniční světelná signalizace. Pro ni bude v rámci tohoto objektu vybudována přípojka z rozvaděče osvětlení u Magistrátu města Zlína. Přípojka povede pod komunikací nového sjezdu z nadjezdu a na druhé straně ulice L. Váchy bude zakončena ve skříni silniční světelné signalizace.

#### **D.2.1.6.2.11 SO 04-11-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů DSZO**

Předmětem tohoto SO je přeložka napájecích kabelů DSZO u nadjezdu Prštenská příčka.

V rozmezí železničního km 8,34-8,78 dojde k výstavbě nového mimoúrovňového křížení komunikace I/49 se stávající železniční tratí a ulicí L. Váchy. Tato výstavba mimoúrovňového křížení si vyžádá v uvedené oblasti úpravu trolejového vedení, včetně trakčních podpěr a napájecích a zpětných kabelů. V rámci tohoto SO dojde k přeložení napájecích a zpětných kabelů DSZO, které budou dotčeny touto mimoúrovňového křížení.

Směrem od Otrokovice budou v žkm 8,34 na 2 stávající kabely 1-AYY 1x500mm<sup>2</sup> naspojovány 2 kabely nové stejného typu. Nové kabely budou vedeny v zemi až k novému trakčnímu stožáru s odpojovači č.44, který nahradí trakční stožár stávající.

#### **D.2.1.6.2.12 SO 04-11-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava VO parkoviště NWT**

Předmětem tohoto SO je přeložka osvětlení v majetku NWT, a.s. dotčené výstavbou nového nástupiště železniční zast. Zlín-Prštné. Vlivem zdvoukolejnění železniční trati Otrokovice – Vizovice v úseku Otrokovice – Zlínstřed dojde na zastávce Zlín-Prštné k vybudování nového nástupiště obsluhující druhou kolej. Toto nové nástupiště je v kolizi se stávajícím osvětlením parkoviště objektu NWT. Z tohoto důvodu dojde k výměně a posunutí dvou stožárů a k přeložení napájecího kabelu tohoto osvětlení v rozsahu železničních km 8,528 - 8,630.

#### **D.2.1.6.2.13 SO 04-11-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů E.ON**

#### **D.2.1.6.2.14 SO 04-11-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů ALPIQ**

Předmětem tohoto SO je přeložka kabelového vedení ALPIQ mezi budovou č. 123 areálu SVIT a obchodním domem Albert.

Mezi budovou č.123 areálu SVIT a obchodním domem Albert jsou ve stávající době vedeny kabely vn (2ks kabelů AYKCY 3x120 6kV), kabely nn (2ks CYKY 12Cx4) a kabely sdělovací (2ks JYSTY 10x0,8). V rámci výstavby nadjezdu Prštenská příčka dojde k porušení, těchto kabelů a proto budou v rámci tohoto objektu přeloženy tak, aby jejich nové uložení respektovalo nové komunikační i kolejové řešení tohoto prostoru.

#### **D.2.1.6.2.15 SO 04-11-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů ČS MOL v km 8,750**

Předmětem tohoto SO je přeložka kabelových rozvodů a osvětlení v majetku čerpací stanice MOL naproti obchodnímu domu ALBERT.

V železničním km cca 8,8 se nachází u třídy Tomáše Bati čerpací stanice MOL.



V rámci stavby nadjezdu Prštenská příčka dojde k zásahu do osvětlení této čerpací stanice a k zásahu do elektrické přípojky pro tuto čerpací stanici. Vlivem toho dojde k Výměně dvou stožárů osvětlení, které jsou v současném stavu v kolizi s plánovaným nadjezdem. Ke stožárům budou položeny nové kabely ze sousedních stávajících stožárů, které nebudou stavbou dotčeny. Dále pak bude položena nová kabelová přípojka nn pro čerpací stanici ze stávající skříně E.ON, která se nachází naproti čerpací stanici na ulici L. Váchy.

#### **D.2.1.6.2.16 SO 04-11-07 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přeložky rozvodů Albert v km 8,750**

Předmětem tohoto SO je přeložka osvětlení v majetku obchodního domu Albert dotčené přeložkou kanalizace a vodovodu.

U oplocení prostoru pro vykládku zboží z kamionů pro obchodní dům Albert v městské části Zlín-Pršténé je situovány celkem 5 stožárů s reflektory instalovanými na výložnicích. V rámci výstavby mimoúrovňové křižovatky Prštenská příčka dojde k přeložkám vodovodního řádu i kanalizace ve značném rozsahu. Vlivem těchto přeložek je nutné jeden stožár s reflektory demontovat a přesunout do polohy, kde nebude v kolizi s vodovodem ani s kanalizací. Od tohoto stožáru pak budou položeny nové kabely k sousedním stožárům, které nebudou přeloženy.

#### **D.2.1.6.2.17 SO 05-11-01 ŽST Zlín střed, úpravy VO a rozvodů nn města Zlín**

Předmětem tohoto SO je:

- A. Přeložka veřejného osvětlení na železničním mostě přes ulici Devadesátá
- B. Přeložka veřejného osvětlení u přejezdu v km 9,609 železniční trati Otrokovice – Vizovice
- C. Přeložka veřejného osvětlení u nové výpravní budovy ŽST Zlín střed.
- D. Přeložka veřejného osvětlení na Benešově nábřeží

A) V rámci stavby dojde k rekonstrukci části železničního mostu přes ulici Devadesátá. Ve stávajícím stavu jsou na tomto mostě instalována 2 svítidla. Tato svítidla budou po dokončení opravných prací vyměněna a budou napojena novým kabelem ze sousedního stožáru veřejného osvětlení.

B) V rámci stavby dojde k rekonstrukci kolejiště i přejezdu v km 9,609. Z toho důvodu dojde k přeložkám stávajících inženýrských sítí včetně veřejného osvětlení. Nově budou instalovány dva stožáry veřejného osvětlení na obou koncích přejezdu na straně ve směru na Otrokovice. Tyto stožáry budou spojeny kabelem, vedeným pod novým kolejištěm a oba budou připojeny na stávající stožáry veřejného osvětlení, tak aby byly začleněny do stávajících rozvodů veřejného osvětlení.

C) Z důvodu vybudování nové výpravní budovy ŽST Zlín střed a velkým úpravám v prostoru autobusového nádraží bude velká část veřejného osvětlení demontována a nahrazena osvětlením novým. Nově budou osvětleny nové přístupové chodníky jak ze směru od Baťova areálu, tak ze směru od ulice Vodní a bude osvětlen i prostor před novou výpravní budovou. Nové veřejné osvětlení bude napojeno z posledního stávajícího stožáru veřejného osvětlení na ulici Trávník před křižovatkou ulic Trávník, Vodní a Bartošova ve směru od autobusového nádraží.

D) Z důvodu přeložky stávajícího tělesa „mlýnského náhonu“ ve vlastnictví ALPIQ Generation (CZ), s.r.o. dojde k úpravě pozemní komunikace na Benešově nábřeží, která bude mít dopad i na

stávající vedení a stožáry veřejného osvětlení. Z toho důvodu budou vyměněny a přesunuty 3ks + 1 ks osvětlovacích stožárů a bude vyměněn kabel veřejného osvětlení v rozmezí km 10,394 – 10,663. Přechod přes komunikaci Benešovo nábreží bude doplněn o 2 ks stožárů s osvětlením pro přechod přes komunikaci, jehož provedení bude dle městských standardů pro veřejné osvětlení Zlín. Dále bude veřejné osvětlení doplněno o 4 ks nových stožárů u přechodů přes koleje v km 10,423 a v km 10,729. Z posledního nového svítidla u přechodu v km 10,429 bude navíc veden kabel pod komunikací do stávajícího osvětlovacího stožáru u přechodu na ulici Vodní.

#### **D.2.1.6.2.18 SO 05-11-02 ŽST Zlín střed, přeložky rozvodů E.ON**

#### **D.2.1.6.2.19 SO 05-11-03 ŽST Zlín střed, přeložky rozvodů ALPIQ**

Předmětem tohoto SO je:

- A. Přeložka a demontáž kabelů vedoucích po stěně železničního mostu přes ulici Devadesáta
- B. Přeložka části osvětlení vykládkové koleje ALPIQ u skládky uhlí
- C. Přeložka kabelů vedoucích ve staré části energokanálu pod kolejištěm do nové části energokanálu
- D. Přeložka kabelů v kolektoru „Myší díra“

A) Ve stávajícím stavu jsou po stěně železničního mostu na ulici Devadesáta vedeny 2 silové kabely a jeden ovládací kabel pro soumrakové čidlo. V rámci stavby dojde k rekonstrukci části železničního mostu. Silové kabely dle správce nejsou již v provozu a lze je tedy v rozsahu mostu demontovat a oba konce zaslepit. Kabel vedoucí k soumrakovému čidlu, bude před započítím prací přeložen a po skončení opět umístěn na stěnu mostu. Pokud bude zjištěno, že i on již není funkční, bude demontován bez náhrady stejně jako oba silové kabely.

B) Z důvodu kolejových úprav vykládkové koleje ALPIQ u teplárny ALPIQ dojde k výměně a posunu jednoho stožáru osvětlení této vykládkové koleje. Nový stožár bude umístěn tak, aby respektoval nové kolejové řešení. Tento nový stožár bude v rámci přeložky napojen novým kabelem do sousedního stávajícího stožáru.

C) Ve stávajícím stavu kříží železniční trať v km 9,690 množství silových kabelů ve staré části energokanálu, který je pod kolejí založen mělce. Z důvodu úpravy celého kolejiště budou tyto kabely přeloženy do nové části energokanálu, který je uložen v dostatečné hloubce. Přeložka bude provedena kabely stejného typu, jako jsou kabely stávající a ty budou na obou stranách kolejiště, v místech kde se obě části energokanálu protínají, naspojovány na kabely stávající.

D) Ve stávajícím stavu kříží kolejiště v km 9,967 kolektor „Myší díra“. Na stropu tohoto kolektoru jsou vedeny dva kabely měření, jeden kabel AYKY 4x16 pro rozvaděč kondenzační jímky a kabel pro osvětlení tohoto kolektoru. V rámci rekonstrukce kolejiště bude snesen strop kolektoru a nahrazen novou krycí deskou. Po dobu výstavy budou tyto kabely přeloženy a sneseny ze stropu a uloženy ve žlabech. Po dokončení rekonstrukce budou opět připevněny ke stropu a bude instalováno i nové osvětlení kolektoru.

#### **D.2.1.6.2.20 SO 05-11-04 ŽST Zlín střed, přeložky VO a rozvodů AN**

Předmětem tohoto SO je přeložka osvětlení a rozvodů autobusového nádraží ve Zlíně.

V rámci stavby dojde ke značným stavebním úpravám autobusového nádraží Zlín. Bude vybudováno nové nástupiště místo stávajících odstavných míst u objektu sousedícího s nadjezdem Gahurova. V tomto prostoru budou demontovány 3 ks stožárů osvětlení autobusového nádraží a nahradí je 4 ks nových stožárů, které budou zakomponované do nových nástupišť. Dále pak dojde k nezbytným přeložkám rozvodů nn spojených s přestavbou autobusového nádraží.

#### **D.2.1.6.2.21 SO 06-11-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úpravy VO a rozvodů nn města Zlín**

Předmětem tohoto SO je:

- A. Doplnění veřejného osvětlení pro přístup na zastávku Zlín – Dlouhá od Benešova nábřeží
- B. Založení chráničky a kabelu veřejného osvětlení přes železniční přejezd v km 11,311
- C. Přeložka kabelového vedení VO města Zlínu železničního přejezdu v km 12,006
- D. Doplnění veřejného osvětlení u železničního přechodu v km 12,340
- E. Přeložky veřejného osvětlení v rámci výstavby nadjezdu Podvesná
- F. Přeložka kabelu veřejného osvětlení u železniční zastávky Zlín – Přiluky

A) V rámci stavby bude rekonstruován přístup na železniční zastávku Zlín – Dlouhá ze směru od Benešova nábřeží a bude doplněn o bezbariérový přístup. Pro tento rekonstruovaný přístup na nástupiště bude zřízeno nové veřejné osvětlení, které bude napájeno ze stávajícího stožáru veřejného osvětlení u restaurace Kapaba. Celkově budou doplněny 2 ks stožárů s jedním svítidlem pro schodiště a přístupový chodník k železničnímu přechodu a 1 ks stožáru se dvěma svítidly pro bezbariérový přístup.

B) V rámci stavby dojde k rekonstrukci železničního přejezdu v km 11,311. V rámci této rekonstrukce bude položen nový kabel v chráničce mezi stávajícími stožáry veřejného osvětlení na obou stranách přejezdu.

C) Během rekonstrukce železniční tratě a železničního přejezdu v km 12,006 dojde k porušení kabelového vedení veřejného osvětlení. V rámci tohoto objektu dojde k přeložení kabelu veřejného osvětlení mezi stávajícím stožárem u garáží na ulici Kvítková a stávajícím stožárem u křižovatky ulic Kvítková a Díly III, dále pak bude položen kabel pod koleji mezi stávajícími stožáry na křižovatce ulic Kvítková a Díly III a protějším stávajícím stožárem přes koleje a dále bude pokračovat kabel podél koleje ve směru staničení až ke stávajícímu stožáru u křižovatky ulic Hornomlýnská a Podvesná VI.

D) V rámci rekonstrukce železničního přechodu v km 12,340 bude pro tento přechod doplněno veřejné osvětlení. Celkově budou v rámci stavby instalovány 2 ks nových stožárů veřejného osvětlení a kabel pro napájení těchto stožárů bude veden ze stávajícího rozvaděče veřejného osvětlení na druhé straně kolejí u křižovatky ulic Hornomlýnská a Podvesná XI.

E) Z důvodů budování nadjezdu Podvesná bude kompletně vyměněno veřejné osvětlení na ulici Podvesná XVII v rozsahu od křižovatky třídy Tomáše Bati s ulicí Podvesná XVII po konec spodního parkoviště DSZO. Nové veřejné osvětlení bude instalováno na nové trakční stožáry DSZO a bude napájeno z rozvaděče VO u křižovatky třídy Tomáše Bati a ulice Podvesná XVII. Obě větve veřejného osvětlení ulice Podvesná XVII budou zakončeny ve stávajících stožárech veřejného osvětlení ulic Podvesná XVII a Dřevnická. Dále bude přeloženo a doplněno veřejné osvětlení pro upravený příchod k novému nadjezdu Podvesná z ulice.

Z důvodu zahloubení železniční tratě dojde k demontáži 2 ks stávajících stožárů veřejného osvětlení na ulici Hornomlýnská. Jedná o první dva stožáry na ulici Hornomlýnská ve směru od ulice

Podvesná XVII. A dále ze stejného důvodu bude demontováno prvních 6ks stávajících stožárů na ulici Broučkova ze směru od ulice Podvesná XVII. Jak dva stožáry na ulici Hornomlýnská tak šest stožárů kulici Broučkova bude nahrazeno novými stožáry, které budou instalovány a druhé straně obou ulic. Dále bude doplněno 6ks nových stožárů pro rekonstruovaný chodník spojující ulice Broučkova a Vizovická s přechodem přes koleje v km 12,938.

F) V neposlední řadě dojde bude přeložen kabel veřejného osvětlení u křižovatky ulic Vizovická a Pekárenská u železniční zastávky Zlín-Přiluky. Vlivem rekonstrukce kolejiště přejezdu u této křižovatky dojde k porušení kabelu mezi stožárem veřejného osvětlení u křižovatky cyklostezky a ulice Pekárenská a stožárem v zeleném ostrůvku u ulice Vizovická.

Kabel bude přeložen směrem do cyklostezky a pak protlakem překoná železniční i silniční těleso.

#### **D.2.1.6.2.22 SO 06-11-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přeložky rozvodů DSZO**

Předmětem tohoto SO je přeložka napájecích a zpětných kabelů DSZO ve Zlíně na ulici Podvesná XVII.

Na ulici Podvesná XVII bude v rámci této stavby vybudováno mimoúrovňové křížení této ulice s železniční tratí. Mimoúrovňové křížení bude provedeno vybudováním nadjezdu Podvesná a zahloubením železniční tratě do zářezu. Tyto stavební práce si vyžádají úpravu trakčního vedení, trakčních podpěr a napájecích a zpětných kabelů DSZO. V rámci tohoto objektu dojde k přeložce napájecích a zpětných kabelů DSZO od měničny DSZO k novému trakčnímu stožáru č. 36 před měničnou, na kterém budou instalovány odpojovače. K tomuto stožáru povedou z měničny 2 ks kabelu 1-AYY 1x500mm<sup>2</sup>.

Dále budou přeloženy 4 ks kabelu 1-AYY 1x500mm<sup>2</sup> z měničny až k novým odpojovačům umístěným na stávajícím trakčním stožáru na ulici Díly VI v blízkosti křižovatky komunikace I/49 a ulice Podvesná XVII. Tyto kabely povedou většinu své trasy v novém chodníku a v oblasti nadjezdu Podvesná povedou v tělese tohoto nadjezdu, kde pro ně budou nachystány chráničky. Po dobu výstavby nadjezdu na Podvesné je nutné zajistit napájení Trolejbusové trakce nedotčené výstavbou. Proto budou položeny provizorní napájecí kabely z měničny k odpojovačům na výše zmíněném místě na ulici Díly VI. Provizorní kabely povedou z měničny pod komunikací na ulici Podvesná XVII na pásu zeleně, kde povedou dle situace podél ulice Podvesná XVII v dostatečné vzdálenosti od výstavby nadjezdu, tak aby nedošlo k jejich porušení. Před křížením se zahlubovanou železniční tratí, budou pro provizorní kabely DSZO a provizorní kabely vn E.ON postaveny provizorní stožáry. Závěsnými kabely pak vedení DSZO překříží v dostatečné výšce nad koleji rekonstruovanou trať a za ní bude vedení na dalším provizorním stožáru opět svedeno do kabelu do zemní kabelové trasy. V ní budou kabely pokračovat až ke komunikaci I/49, kterou pomocí protlaku překonají a budou zakončeny na stávajícím stožáru na ulici Díly VI, na který budou doplněny odpojovače.

Provizorní kabely budou stejného typu a dimenze jako kabely definitivní přeložky tedy 1-AYY 1x500mm<sup>2</sup>. V rámci tohoto objektu dojde také napojení nových závor pro parkoviště DSZO. Napájení závorového systému horního parkoviště (parkoviště bližší železniční trati) bude provedeno stejným způsobem jako je tomu ve stávajícím stavu, pouze novými kabely. Horní závory budou napojeny z bývalé z objektu bývalé vrátnice a spodní závory pak přívodem z budovy. Nově doplněné závory spodního parkoviště budou napájeny kabelem vedeným ve společné kabelové trase s kabely veřejného osvětlení a napájecími a zpětnými kabely z měničny. Přesné zapojení bude konzultováno se správcí DSZO.

**D.2.1.6.2.23 SO 06-11-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přeložky rozvodů E.ON**

**D.2.1.6.2.24 SO 06-11-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přeložky VO Lidl v km 12,740**

Předmětem tohoto objektu je přeložka veřejného osvětlení parkoviště supermarketu LIDL na ulici Podvesná XVII.

Během výstavby nadjezdu Podvesná XVII, dojde k zásahu do osvětlení parkoviště supermarketu LIDL. Zejména dojde k demontáži jednoho stožáru osvětlení a porušení kabelu napájecího kabelu osvětlení. Z toho důvodu bude stožár demontován a přesunut a kabel přeložen tak, aby respektoval nové řešení ulice Podvesná XVII.

**D.2.1.6.2.25 SO 08-11-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přeložky rozvodů E.ON**

**D.2.1.6.2.26 SO 08-11-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava VO obce Želechovice**

Ve stávajícím stavu je veřejné osvětlení tvořeno výbojkovými svítidly napájené závěsným kabelem umístěné na kombinacích betonových dřevěných a dřevěných sloupů s betonovou patkou. Přeložka veřejného osvětlení je vyvolána úpravou stávajících pozemních komunikací. Části rozvodu dotčené stavebními úpravami budou demontovány a nahrazeny novými. Jako světelné zdroje budou použita svítidla s technologií LED. Rozsah úprav:

Nasvětlení nově vzniklé pozemní komunikace (spojení ulic Nádražní a Podřevnická) bude provedeno pomocí nových betonových sloupů se svítidly typu LED. Napájení svítidel bude zajištěno pomocí závěsného kabelu AES. Připojení nového kabelu bude pomocí propichovacích svorek ze stávajícího závěsného kabelu. Úprava pěší komunikace ul. Nádražní je v kolizi se stávajícími sloupy veřejného osvětlení tyto sloupy budou demontovány vč. svítidel a nahrazeny novými betonovými sloupy se svítidly typu LED. Napájení svítidel bude pomocí závěsného kabelu AES ze stávajícího rozvodu z nové skříně VRIS.

V km 16,465 dojde k vybudování nové kioskové trafostanice v majetku E.ON. Z tohoto důvodu bude instalován u kioskové trafostanice nový rozvaděč RVO, ze kterého budou napájeny podzemním kabelovým vedením dvě nová svítidla na nových betonových stožárech EON. V oblasti mostu v km 16,889 prochází kabel veřejného osvětlení v blízkosti pilíře mostní konstrukce, bude tedy v důsledku prací na mostní konstrukci poškozen a je nutné, aby byl v předstihu přeložen. Kabel bude napojen z nové skříně VRIS a naspojován na stávající kabel.

**D.2.1.6.2.27 SO 10-11-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, úprava VO obce Lípa nad Dřevnicí**

V oblasti přejezdu v km 18,893 prochází stávající kabel veřejného osvětlení nadželezniční tratí. Kabel bude na stávajících sloupech u přejezdu sveden do země přes nové přechodové skříně VRIS a v předstihu pomocí protlaku uložen pod železniční tratí.

#### **D.2.1.6.2.28 SO 10-11-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, úprava VO obce Zádveřice**

V oblasti přejezdu v km 21,217 kříží nadzemní vedení veřejného osvětlení obce železniční trať. Toto vedení bude přeloženo pomocí protlaku v předstihu pod železniční tratí. Bude zde umístěn nový betonový stožár s přechodovou skříní VRIS. Přes tuto přechodovou skříně bude kabel sveden do země a zapojen do trafostanice.

Další křížení nadzemního vedení veřejného osvětlení obce kříží žel. trať v km 21,752.

Toto vedení bude v předstihu přeloženo. Bude zde umístěn nový betonový sloup s přechodovou skříní VRIS. Kabel bude pomocí přechodové skříně sveden do země a pomocí protlaku uložen pod železniční tratí napojen přes novou přechodovou skříně na novém sloupu na stávající rozvod veřejného osvětlení

#### **D.2.1.6.2.29 SO 10-11-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přeložky rozvodů E.ON**

#### **D.2.1.6.2.30 SO 10-11-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přeložka kabelu nn v km 20,978**

Stávající kabelové vedení vedoucí pod tratí bude v důsledku stavebních prací poškozeno. Kabel bude tedy v předstihu přeložen pomocí protlaku uložen do chráničky a naspojován na stávající kabel a zatažen do stávající trafostanice.

### **D.2.1.6.3 Hydrotechnické objekty**

#### **D.2.1.6.3.1 SO 01-34-01 Žst Otrokovice, úprava protipovodňové stěny u mostu v km 155,509**

V řešené lokalitě se nachází stávající železniční most přes řeku Dřevnici v km 155,509.

Na tento most navazuje protipovodňová ochranná železobetonová zeď, vybudovaná v rámci akce „Dřevnice km 1,724 - 3,550, zajištění průtočnosti koryta - I. Etapa“ v roce 2004. Samotná protipovodňová ochranná železobetonová zeď je trasována na pravém břehu toku Dřevnice, od železničního mostu přes řeku Dřevnici cca. 350 m proti toku a slouží k protipovodňové ochraně přilehlého území při zvýšených průtocích v korytě řeky.

Výstavba nové opěrné zdi zabezpečí protipovodňovou ochranu okolního území po demolici protipovodňové zdi, kterou je nutné odstranit z důvodu rozšíření existujícího mostního objektu.

Po demolici části protipovodňové ochranné zdi nebude zabezpečena ochrana před zvýšenou hladinou řeky Dřevnice, ani zabezpečen svah, který leží blízko místní komunikace; je navržena monolitická železobetonová konstrukce pro její stabilizační a těsnicí funkci.

#### **D.2.1.6.3.2 SO 04-34-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava toku Slanického potoka pod žel. mostem v km 8,015**

Předmětná stavba se nachází na Slanickém potoku - levostranném přítoku řeky Dřevnice ve Zlíně v místní části Prštné.

Koryto Slanického potoka bude upraveno tak, aby navazovalo na stávající silniční mosty a nový železniční most.

V současné době Slanický potok od výtoku z propustku pod silnicí I/49 (Otrokovice – Zlín) teče asi 8 m v otevřeném korytě, dále následuje propustek pod železniční tratí v délce asi 9,2 m, za propustkem následuje 3,9 m otevřené koryto a propustek pod železniční vlečkou v délce 7 m. Pod železniční vlečkou je tok Slanického potoka veden v otevřeném korytě v délce 17 m a opět následuje propustek pod místní komunikací ulice Jateční.

Koryto Slanického potoka má ve dně proměnnou šířku od 0,80 m do 2,0 m. Svahy koryta mají sklon od 1:1,3 do 1:2,5 jsou neopevněné zatravněné. Podélný sklon dna je 2%.

Z důvodů zdvoukolejnění železniční tratě a zrušení koleje vlečky a také stanovenému povodňovému průtoku Q100 se stávající propustky pod železniční tratí a vlečkou zruší a vybuduje se nový železniční most se světlou šířkou 4,20 m a světlou výškou na vtoku pod most 2,14 m. Vzhledem k nově budovanému mostu je potřeba také upravit koryto vodního toku, aby hydraulicky navazovalo na nový železniční most.

#### **D.2.1.6.3.3 SO 06-34-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava koryta Jaroslavického potoka pod žel. mostem v km 13,095**

Předmětná stavba se nachází na Jaroslavickém potoku - levostranném přítoku řeky Dřevnice ve Zlíně.

Za stávajícího stavu prochází Jaroslavický potok pod mostem místní komunikace po 5 m následuje silniční most komunikace I/49 ulice Vizovická, kde je kóta dna 227,55m n.m. Následuje otevřené koryto v délce 17 m a následuje železniční most. Pod železničním mostem je otevřené koryto v délce 33,5 m, které končí silničním mostem pod ulicí Broučkovou. Dno koryta má na vtoku pod tento silniční most kótu 225,27 m n.m. Ve vzdálenosti 10 m nad tímto mostem je v korytě Jaroslavického potoka spádový stupeň o výšce 1,20 m. Koryto potoka má ve dně šířku kolem 2 m a je nad i pod stupněm opevněno kamennou dlažbou se sklonem břehů 1:1, pod stupněm je sklon svahu levého břehu 1:0,7. Podélný sklon dna mezi spádovým stupněm a železničním mostem je 3,5%. Podélný sklon mezi silničním mostem (I/49) a železničním mostem je 2,0%.

Vzhledem k podmínkám normy ČSN 73 6201 a stanovenému povodňovému průtoku Q100 = 15,5 m<sup>3</sup>/s, je třeba výškový rozdíl v niveletě dna potoka posunout směrem proti toku mezi stávající silniční most (I/49 – ul. Vizovická) a nový železniční most tak, aby pod železničním mostem byl větší průtočný profil.

#### **D.2.1.6.3.4 SO 06-34-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava náhonu**

Při provádění zemních prací bude zasahováno do hloubky cca 1,50m pod hlavu koleje. V místech křížení trati s kanalizacemi a vodovody vzniká potenciální nebezpečí kolize.

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně kanalizací v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů inženýrských sítí.

Podklady byly získávány jednáním se správci jednotlivých sítí a místním šetřením v místech křížení vodovodů a kanalizací s žel. tratí. Vzhledem ke skutečnosti, že některá křižující vedení byla budována před třiceti a více lety, nebylo možno získat podklady úplné. Podrobné situace byly získány jednak z podkladů jednotlivých správců sítí a jednak ze zaměření pro výstavbu elektrizace trati.

#### **Návrh opatření :**

##### **Kanalizace**

Budou provedeny dvě přeložky stávajícího náhonu Mimo přeložek kanalizací, které jsou vyvolány novým kolejovým řešením jsou stávající kanalizace ze železobetonu rekonstruovány jedním z následujících způsobů (dle stavu, profilu a hloubky uložení kanalizace).

- obetonováním stávající kanalizace v kolizních místech, kde je snížené krytí
- výměna stávající kanalizace za kanalizaci z trub železobetonových, kameninových, případně plastových PP nebo sklolaminátových SKL nebo PE-HD.

##### **Ochrany kanalizací**

V případě, že dojde při výkopových pracích k poškození kanalizace nebo jiných objektů (např. šachty, orientační sloupky apod.) bude o této skutečnosti neprodleně informován správce sítě. Dále bude poškozené místo opraveno (dle pokynů správce) a předáno protokolárně zjištěnému zástupci správce kanalizací. Je nutno respektovat trasu kanalizace, a to jak situačně, tak i výškově.

##### **Přehled přeložek:**

- Přeložka STOKAN1 – km 10,296-10,626 – DN1500 TZH v délce 333,8 m
- Přeložka STOKAN2 – km 12,669-12,715 DN1500 SKL délce 65,5m

#### **Úprava náhonu v km 10.296- 10,626**

##### **Stoka N1**

Stávající Náhon je veden v tomto staničení tak, že dochází ke kolizi s rozšířeným kolejovým polem a náhon kříží železniční trať. Stávající náhon je vymístěn mimo kolejiště a je nahrazen přeložkou z trub TZH DN1500 v délce 333,8m. Na trase je celkem 5ks typových prefabrikovaných šachet . Šachty napojené na stávající háhon budou s monolitickým dnem.

Stávající náhon bude demontován v celé délce přeložky tj. rozebráním stávajících šachet a zaplněním cementopopílkovou směsí (KOPOS). Délka cca 325m

#### **Úprava náhonu km 12,669-12,712 ulice Podvesná**

##### **Stoka N2**

Stávající Náhon je veden v ulici Podvesná tak, že dochází ke kolizi s silničním nadjezdem vedeným nad železniční tratí. Stávající náhon je nově veden potrubím z trub SKL DN1500 v délce 65,5m. Na trase jsou celkem 3ks typových prefabrikovaných šachet Šachty napojené na stávající háhon budou s monolitickým dnem.

Stávající náhon bude demontován v celé délce přeložky tj. rozebráním stávajících šachet a zaplněním cementopopílkovou směsí (KOPOS). Délka cca 60m



### D.2.1.7 Potrubní vedení

#### **Základní charakteristika technických a technologických plynovodních zařízení:**

Předmětem projektu je návrh technických opatření k ochraně a přeložkám plynovodů, v místech, kde zemní práce zasahují do předpokládaných průběhů inženýrských sítí. Přeložky plynovodů musí předcházet výstavbě modernizace a elektrizace trati. Výstavbu přeložek je nutno provádět mimo topnou sezónu.

Stávající plynovody jsou ve správě GasNet, s.r.o. (Innogy) nebo případně ve správě areálů, které jsou plynem zásobeny. Napojení navrhovaných přeložek na stávající plynovodní potrubí z PE bude pomocí natavovací elektrotvarovky, napojení na stávající ocelové potrubí bude přechodkou ocel / plast.

Přeložky NTL a STL plynovodních řadů jsou navrženy z plastových PE trub PE100-RC SDR17,6 a PE100-RC SDR11, přípojky z PE s ochranným pláštěm, chráničky a ochranné trubky jsou navrženy z plastových PE trub.

Veškeré rušené stávající plynovody vč. plynárenských zařízení budou demontovány odstraněním z výkopu v celém rozsahu, případně bude stáv. potrubí zaplněno cementopopílkovou suspenzí (v případě že je vedeno mimo výkop pro nové zařízení).

#### **D.2.1.7.1 SO 01-22-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 01-22-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky NTL plynovodů a přípojek v celkové délce 209,0m
- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 155,0m
- Přeložka STL plynovodu - SO 01-22-01\_01 (km 0,614)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Otrokovice podchází stávající kolejovou trať v souběhu s komunikací I/55 ulice Napajedelská. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo mimoúrovňové křížení železniční trati a komunikace I/55, s tím že železniční trať bude v tomto úseku zahlobena a umístěna do tunelu. Stávající plynovod je v místě křížení uložen v chráničce, v rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku plynovodu. Stávající plynovodní síť není v místě plánované přeložky dle údajů od provozovatele zaokružovaná, jedná se o koncovou část řadu, na kterou je napojen přilehlý průmyslový areál a rodinné domy. Z tohoto důvodu je nutné, po dobu stavby, zajistit provizorní zásobování těchto objektů plynem, a to vybudováním provizorní přeložky STL plynovodu, která bude pro provedení tunelu nahrazena finální přeložkou plynovodu. Po dokončení tunelu bude provedena finální přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení železničního tunelu bude plynovod uložen do ochranné trubky, v místě křížení komunikace III/36746 bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 01-22-01\_02 (km 0,937)

Stávající NTL plynovod PE dn63mm v k.ú. Kvítkovice u Otrokovic zásobuje nemovitosti parc.č.. 203 a parc.č.185 plynem. V rámci stavby modernizace trati je navrženo vybudování nové obslužné komunikace, která bude tento stávající plynovod křížit a dojde ke snížení krytí stáv. plynovodu. V rámci této stavby je navržena výšková přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm a přeložka NTL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm (k objektu na parc. č. 185).

- Přeložka přípojky NTL plynovodu pro TB Otrokovice - SO 01-22-01\_03 (km 154,980)

Stávající NTL plynovodní přípojku z PE dn63mm pro budovy nádraží Otrokovice bude nutno přeložit, a to z důvodu stavebních úprav nádraží Otrokovice a budování nové výpravní budovy v nové poloze. Navrženo je vybudování přeložky NTL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm, která bude zásobovat plynem technologickou budovu nádraží Otrokovice. Plynovodní přípojka bude ukončena v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr, a to uzávěrem DN50, za uzávěrem bude osazena nová NTL plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem. Dále bude navazovat vnitřní areálový rozvod plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm, který bude zásobovat plynem stávající objekt TB Otrokovice.

- Přeložka STL plynovodu - SO 01-22-01\_04 (km 155,560)

Stávající STL plynovod ocel DN150mm v k.ú. Otrokovice podchází stávající kolejovou trať v souběhu s tokem Dřevnice. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o dvě koleje a tím i rozšíření drážního tělesa, vč. mostu přes řeku Dřevnici. V rámci tohoto návrhu dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 01-22-01\_05 (km 155,760)

Stávající NTL plynovod ocel DN150mm v k.ú. Otrokovice podchází stávající kolejovou trať v souběhu s ulicí tř. Tomáše Bati. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o dvě koleje a tím i rozšíření drážního tělesa. V rámci tohoto návrhu dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku plynovodu a také přeložku stávající NTL přípojky ocel DN40 k domu na parc. č.373. V rámci této stavby je navržena přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající NTL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení NTL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm, přípojka bude obnovena až po HUP.

#### **D.2.1.7.2 SO 01-27-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

##### **SO 01-27-01 část A ŽST Otrokovice, přeložka hlavního kanalizačního sběrače**

V objektu přeložka kanalizace jsou následující hlavní části:

-Výustní objekt do řeky Dřevnice

**-Stoka A –železobeton DN 1600 s čedičem po obvodu trouby( hlavní stoka) –DL.1366,10m**

materiál po trase TZP-Q 160/200 CV 360° (úseky, které jsou mimo křížení s železniční tratí) –délka 1282,7m

materiál pro křížení s vlečkami Barum a Toma (mezi šachtami Š2 a Š3-úsek délka 31,4m)

materiál pro křížení s železniční tratí Přerov Břeclav (mezi šachtami Š16 a Š17-úsek délka 52m)

TZP-Q 160/200 SŽDC CV 360° s certifikátem pro SŽDC- délka 83,4m

**-Stoka A1- PVC SN 16 DN 200 DI. 15,3 m**

propojovací stoka mezi stávající kanalizací a odlehčovací komorou

- Osazení koncové šachty na stávajícím potrubí DN 1000

### **Výustní objekt**

Opevnění kolem výustního objektu se provede z kamenné dlažby do betonu.

Veškeré kameny musí splňovat normu ČSN EN 13383-1 Kámen pro vodní stavby a musí mít příslušné zkoušky dle ČSN EN 13383-2.

Jedná se o kamennou dlažbu do betonu z lomového kamene tl. 300 mm do 100 kg se zalitím spárovací hmotou.

Břehy kolem kamenné dlažby se opevní rovinaninou s vyklínováním tl. 300-400mm hmotnost 250-500 kg.

Na dně se provede kamenná patka zához 250-500kg.

### **Odlehčovací komora**

Odlehčovací komora o světých rozměrech  $\bar{S}=4,6$  L=7 m H=5,95 m tloušťka stěn 400 mm.

Konstrukce odlehčovací komory je z vodostavebního železobetonu.

Odlehčovací komora bude na odtoku do stávající stoky DN 1200 opatřena vřetenovým šoupátkem 200\*200mm

V odlehčovací komoře, na odlehčovacím potrubí DN 1600 do Dřevnice bude osazena zpětná klapka a oboustranně těsnící šoupátko ve standartu VAG-EROX plus vřetenové šoupátko B1600 H1600 – s prodlouženou tyčí.

V rámci komory se provede prostor pro čerpání rozdělený přepadovou stěnou, oddělující prostor pro čerpání od prostoru přepadového.

Koruna přepadu bude na úrovni rovnající se hladině při průtoku 100-leté vody.

Nátok pod čerpadlo bude veden z odlehčovací komory. Návodní stěna čerpací a přepadové šachty bude osazena ve výšce protipovodňové zdi řeky Dřevnice= 188,45. Vnitřní vrch stropu odlehčovací komory se osadí 1m nad přepadovou hranou.

### **Čerpání z odlehčovací komory při povodňových stavech**

Přečerpání přiváděných OV se bude provádět mobilním čerpadlem s připojením na náhradní zdroj elektrické energie.

Mobilní čerpadlo bude mít výkon  $Q=420$  l/s.

### **Křížení s vlečkami Barum a Toma překopem**

U stoky A dojde mezi šachtou Š2 a Š3 ke křížení s vlečkami TOMA a Barum překopem.

V místě překopu budou použity štětovnice. Předpokládaná doba překopu 14dní.

Vyspravení koleje se provede v rámci samostatného objektu. V rámci tohoto objektu je dohodnutý úroveň hrubých terénních úprav do úrovně 0,75m pod temenem nepřevýšené koleje.

Po tuto úroveň se provede zpětné zapravení šterkodrtí.

Po štětovou stěnu se provede panelová vozovky 3m pro přístup k výkopu po dobu výstavby délce 32m.

Pro křížení s vlečkami (výkop a pažení) předá zhotovitel před zahájením prací výrobní dokumentaci k odsouhlasení investorovi.

V rámci samostatného objektu se provede demontáž a zpětné osazení venkovního osvětlení včetně kabelu.

### **Křížení s tratí Přerov Břeclav překopem**

U stoky A dojde ke křížení s hlavní tratí.

Křížení s tratí se provede překopem. Výkop bude zajištěn pomocí štětovnic.

Dočasná dělicí stěna štětovnic se osadí mezi kolejemi č. 2 a 4.

Po štětovou stěnu se provede panelová vozovka 3m pro přístup k výkopu po dobu výstavby délce 26m a pro práce směrem k hlavní křižovatce se osadí panelová vozovka z opačné strany kolejí v délce 27m.

Po skončení prací vyspravení kolejí do původního stavu.

Vyspravení koleje se provede v rámci samostatného objektu. V rámci tohoto objektu je dohodnutý úroveň hrubých terénních úprav do úrovně 0,75m pod temenem nepřevýšené koleje.

Po tuto úroveň se provede zpětné zapravení štěrkokodrtí.

### **Vedení kanalizace v souběhu s tunelem a hlavní komunikací**

Kanalizace je vedena směrem k hlavní křižovatce I/49 a I/55.

### **Podchycení kanalizačních stok v hlavní křižovatce I/49 a I/55**

U hlavní komunikace se provede podchycení železobetonové stoky DN 1000.

### **Osazení nové koncové šachty na potrubí DN 1000**

Na konci stoky DN 1000 se osadí typizovaná armaturní betonová koncová šachta průměr 1500mm.

## **SO 01-27-01 část B ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

**V rámci objektu jsou řešeny 4 dílčí části (B1 – B4):**

### **Část B1- Křížení vodovodu s tratí Přerov Břeclav - vodovod podchod Otrokovice**

#### **Přeložka vodovodu – Řad A1 u podchodu km 155,772 trať Břeclav-Přerov**

Stávající vodovod litina DN 125 kříží stávající podchod železniční tratě. Stávající armaturní vodovodní šachta je osazena v těsné blízkosti drážního tělesa. U stávajícího protlaku pro vodovod pod dráhou je kolize se stávajícím plynovodem.

Stávající vodovod litina DN 125 bude podchycen před zahájením stavby nového podchodu a kolejí, neboť stávající vodovod navrhovaný podchod kříží. V důsledku návrhu nových kolejí dojde ke zrušení stávající armaturní šachty.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu

**ŘAD-A1 – 160\*14,6mm PE100RC SDR11DL. 77m**

### **Část B2- Křížení vodovodu s tratí Přerov Břeclav - vodovod u Dřevnice**

#### **Přeložka přípojky vodovodu - měnárna u Dřevnice km 155,4811 trať Břeclav-Přerov**

Stávající vodovodní přípojka PE - DN25 kříží stávající železniční trať. Stávající armaturní vodovodní šachta je osazena na vodovodní přípojce PE- DN 25.

Stávající vodovod PE DN 25 bude podchycen před zahájením stavby kolejí, neboť šachta na stávajícím vodovodu se nachází v místě navrhovaných kolejí. V důsledku návrhu nových kolejí dojde ke zrušení stávající armaturní šachty.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka přípojky vodovodu  
Přípojka PV1– 50\*4,6 mm PE100RC SDR11DL. 60m  
Přípojka PV2– 50\*4,6 mm PE100RC SDR11DL. 6m

### **Část B3- Křižovatka Otrokovice silnice I/49 – I/55 - vodovod**

#### **a) Přeložka vodovodu – ocel DN 500 km 0,64008 trat' Otrokovice -Vizovice**

Stávající vodovod ocel DN 500 kříží stávající železniční trať v křižovatce I/49 a I/55. Stávající armaturní vodovodní šachty jsou osazeny před a za stávajícími kolejemi v hlavní komunikaci v místě budoucího tunelu.

Stávající vodovod ocel DN 500 bude provizorně podchycen před zahájením stavby kolejí, neboť šachta na stávajícím vodovodu se nachází v místě navrhovaných kolejí. Délka provizorního převedení vodovodu A4P –PE100RC dn 315\*28,6 činí 126m. Částečně je potrubí vedeno po mostní konstrukci řešené v rámci samostatného objektu. Na mostě se osadí PE předizolované potrubí PIP PE D 315/560 s tepelnou izolací.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu DN 500.  
ŘAD-A4 – LITINA DN 500 DL. 44 m

#### **b) Přeložka vodovodu – ocel DN 200 km 0,62914 trat' Otrokovice -Vizovice**

Stávající vodovod ocel DN 200 kříží stávající železniční trať v křižovatce I/49 a I/55. Stávající armaturní vodovodní šachty jsou osazeny před a za stávajícími kolejemi v hlavní komunikaci v místě budoucího tunelu.

Na stávajícím vodovodu ocel DN 200 budou před zahájením stavby kolejí vybudovány nové šachty, neboť stávající šachty na stávajícím vodovodu se nachází v místě navrhovaných kolejí. V důsledku návrhu nových kolejí dojde ke zrušení stávajících armaturních šachet.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu DN 200.  
ŘAD-A3 – LITINA DN 200 DL. 48 m

#### **c) Přeložka vodovodu – ocel DN 300 km 0,61603 trat' Otrokovice -Vizovice**

Stávající vodovod ocel DN 300 kříží stávající železniční trať ve volném terénu. Stávající armaturní vodovodní šachty jsou osazeny před a za stávajícími kolejemi.

Stávající vodovod ocel DN 300 bude provizorně podchycen před zahájením stavby kolejí, neboť šachta na stávajícím vodovodu se nachází v místě navrhovaných kolejí.

Délka provizorního převedení vodovodu A2P –PE100RC dn 225\*20,5 činí 78m. Částečně je potrubí vedeno po mostní konstrukci řešené v rámci samostatného objektu. Na mostě se osadí PE předizolované potrubí PIP PE D 225/400.

V důsledku návrhu nových kolejí dojde ke zrušení stávající armaturní šachty nacházející se v zatravněné ploše.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu DN 300.

ŘAD-A2 – LITINA DN 300 DL. 141,5m

#### **Část B4- Křížení s tratí Otrokovice Vizovice - kanalizace u EONu v Kvítkovicích**

**V objektu části vodovodu část B4 jsou následující hlavní části:**

**a) Přeložka vodovodu souběh – litina DN100 km 0,679-1,244 trať Otrokovice –Vizovice na projektovaný stav PE100RC 110\*10mm**

Stávající vodovod litina DN 100 kříží stávající železniční trať a hlavní komunikaci a dále je veden v souběhu s tratí. Stávající armaturní vodovodní šachta je vybudována na jedné straně komunikace.

Pod dráhou se vodovod litina DN 100 zruší v délce 26m včetně a. šachet. Nový vodovod bude napojen na stávající vodovod DN 300.

Pro vyřešení kolize je navržena nová přeložka vodovodu DN 100.

**ŘAD-A5 – PE100RC SDR11 110\*10mm DL. 558,3 m**

V místě křížení s komunikacemi jsou navrženy chráničky.

**V objektu části kanalizace část B4 jsou následující hlavní části:**

**a) Rekonstrukce kanalizace beton – DN 600 km 1,183 trať Otrokovice –Vizovice na potrubí DN 1000**

Stávající kanalizace DN 600 osazená v ocelové chráničce DN 1400 s vnější betonovou stěnou 200mm a vnější chráničkou 1600mm kříží stávající železniční trať.

Stoka je ve vlastnictví města Otrokovice.

V místě stávající kanalizace se osadí nové železobetonové potrubí DN 1000.

**b) Nová kanalizace PVC – Stoka B- DN 600 km 0,6640-1183 trať Otrokovice -Vizovice**

Dešťové vody z komunikace jsou svedeny do příkopu, který bude zrušen.

Podél hlavní komunikace budou nově osazeny obrubníky a dešťové vpusti.

Vpusti se napojí do nové kanalizace DN 600, která bude sloužit jako trubní retence a napojí se na rekonstruovanou stoku DN 1000 v majetku města Otrokovice. Před napojením do rekonstruované stoky DN 1000 se osadí regulátor odtoku pro redukci odtoku.

**c) Nová kanalizace beton - Stoka B1- DN 800 km 1,183-1,3020 trať Otrokovice -Vizovice**

Dešťové vody z komunikace a dešťové vody z drážního tělesa jsou svedeny do příkopu, který bude zrušen.

Podél hlavní komunikace budou nově osazeny obrubníky komunikace a dešťové vpusti.

Vody z drážního tělesa budou svedeny přes retenci do kanalizace.

Vpusti se napojí do nové kanalizace DN 800, která bude sloužit jako trubní retence a napojí se na rekonstruovanou stoku DN 1000 města Otrokovice.

**d) Nová kanalizace PVC- Stoka C DN 300 km 1,065-1,183 trať Otrokovice -Vizovice**

Dešťové vody ze stávající komunikace jsou svedeny volně na terén.

Podél trati budou na nové komunikaci nově osazeny obrubníky a dešťové vpusti.

Vpusti se napojí do nové kanalizace DN 300, která bude sloužit jako trubní retence a napojí se na rekonstruovanou stoku DN 1000.

#### **e) Nová kanalizace PVC Stoka D - DN 400 1,183-1,330 trat' Otrokovice -Vizovice**

Dešťové vody z komunikace a dešťové vody z drážního tělesa jsou svedeny do příkopu, který bude zrušen.

Podél trati budou na nové místní komunikaci nově osazeny obrubníky a dešťové vpusti.

Vpusti se napojí do nové kanalizace DN 400, která bude sloužit jako trubní retence a napojí se na rekonstruovanou stoku DN 1000.

Před napojením do rekonstruované stoky DN 1000 se osadí regulátor odtoku.

### **SO 01-27-01 část C ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

#### **km 155,430-155,476 Vodovod pro DKV – plnění vozů**

Nový rozvod bude napojen ve stávající armaturní šachtě. Zde se umístí uzávěr a potrubí bude vedeno podél kolejí v zemi kolem objektu DKV a bude ukončen v typovém objektu plnění vozů uzávěrem. Materiál rozvodu je PE100 SDR11 RC v délce 74,5m. Na trase v místě křížení s kolejí bude potrubí uloženo v plastových chráničkách Pe160 na plastová sedla a čela chrániček se opatří gumovými manžetami.

#### **Stoka DKV-S**

V areálu DKV bude od nového typového objektu plnění a odsávání vozů vedena nová kanalizační stoka DKV-S z trub PVC-U SN16 v celkové délce 16m s napojením do stávající revizní šachty DKV-S-1 umístěné na areálové jednotné kanalizaci. Revizní šachta bude nově provedena z novým monolitickým dnem a výměnou betonových prefabrikátů včetně poklopu a úpravy kolem poklopu dlažbou ze žulových kostek do bet. lože.

Celkové množství odsávaných splaškových vod do kanalizace je **5m<sup>3</sup>/den**.

#### **Demontáže stáv. kanalizací v areálu DKV**

Stávající stoka DN200 vedená v prostoru, kde bylo stávající plnění vozů vodou, bude zrušena v délce 31m zaplněním potrubí cementopopílkovou směsí (KOPOS) a rozebráním stávajících šachet po jejich dna. Současně bude odstraněn rozvod vody z trub ocelových a rozebrány stávající mělké šachtičky pro plnění vozů cca 80m.

#### **Stoka D10**

V žst. Otrokovice se provede nová kanalizace označená jako stoka D10. Tato stoka odvede dešťové vody z nového zastřešení čerpací stanice do nového svodného kanalizačního potrubí (šachta Š251), které odvádí dešťové vody z odvodnění kolejiště do stávající dešťové kanalizace vedené do řeky Dřevnice. STOKA D10 je vedena z trub PVC-U SN16 DN 150 v délce 1,36m. Stoka je ukončena šachtou ŠD 10-1, do které je napojena přípojka z trub PVC-U SN16 v délce 8 m vedená od lapače splavenin umístěném na dešťovém svodu.

#### **Stoka D11**

Bude provedeno nové odvodnění nové úpravy komunikace v přednádražním prostoru a odvod vody ze střechy nového objektu, které bude zaústěno do nového svodného kanalizačního potrubí (šachta Š249), které odvádí dešťové vody z nových drenáží do stávající dešťové kanalizace vedené do řeky Dřevnice. STOKA D11 je vedena z trub PVC-U SN12 (v kolejišti SN16) DN 200 v délce 67,16m. Kanalizace vedená pod kolejí z trub PVC-U SN16 bude obetonována v délce 4,6m.

Na trase kanalizace jsou typové revizní plastové šachty.

#### **Stoka D12**

Bude provedeno nové odvodnění nové úpravy komunikace v přednádražním prostoru a odvod vody z odvodňovacího příkopu a odvodňovacích drenáží, které bude zaústěno do nového svodného kanalizačního potrubí (šachta Š245), které odvádí dešťové vody z nových drenáží do stávající dešťové kanalizace vedené do řeky Dřevnice. STOKA D12 je vedena z trub PVC-U SN16 DN 200 v délce 64,6m. Kanalizace vedená pod kolejí z trub PVC-U SN16 bude obetonována. Na trase kanalizace jsou typové revizní šachty z železobetonových prefabrikátů a šachty typové plastové.

#### **km 154,911-154,99 Ochrana rozvodu vody a úprava Vodoměrné šachty**

V přednádražním prostoru se bude provádět rozsáhlá rekonstrukce. Řada objektů v žst. Vizovice bude zrušena a kolejiště se rozšíří. Stávající vodovodní řad provedený z trub PE 110 vedený z vodoměrné šachty je veden kolem stávajících drážních budov v dostatečné vzdálenosti a předpokládá se tedy, že zůstane beze změny. Bude zajištěna jeho ochrana v celé délce cca 84m. Stávající přípojky na trase budou v případě demolice objektů odpojeny, šoupátka demontovány a stávající odbočky zaslepeny.

Objekt armaturní šachty s vodoměrem bude upraven a šachta bude zmenšena, protože je v kolizi se stavbou podchodu. Bude provedena nová stěna a stávající konstrukce bude rozebrána. Předpokládá se výměna krycí desky a umístění nového pojízdného poklopu.

Ve vodoměrné šachtě se odpojí stávající rozvody, které se ruší. Demontáž rušených rozvodů se uvažuje pouze na pozemcích, kde se budou provádět nové stavby, případně nové komunikace.

#### **Kanalizace v Žst. Otrokovice**

V kolejišti Žst. Otrokovice se provede nová úprava kolejiště a nástupišť, kde se provede i nové zastřešení těchto prostor. Současně bude provedeno nové odkanalizování tohoto prostoru. V místě podchodu pod kolejištěm budou na obou stranách provedeny nové dešťové kanalizace.

#### **Stoka D14**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť na straně oddělující nové nástupiště směrem ke Dřevnici. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN300 v délce 106,65m a DN200 v délce 6,04m. Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a plastové šachty.

Kanalizace je vedena od napojení na šachtu na novém svodném potrubí Š240 v kolejišti a dále jde kolem nového nástupiště a podchodu a je ukončena u nové Výpravní budovy. Odvede dešťové vody ze střech, zastřešení nástupišť a zpevněných ploch a jsou na ni napojeny stoky D14.1 a D14.2. Veškerá dešťová voda je vedena do stávající dešťové kanalizace v kolejišti, která je vedena do řeky Dřevnice.

#### **Stoka D14.1**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť do stoky D14. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 44,80m. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.



### **Stoka D14.2**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť do stoky D14. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 42,61m. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

### **Stoka D15**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť na straně oddělující nové nástupiště směrem ke Kvítkovicím. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN300 v délce 23,3m a DN200 v délce 36,24m po nástupišti a dále směrem do napojení do nové stoky dešťové kanalizace v šachtě ŠD 14-6. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

Kanalizace vedená pod kolejí z trub PVC-U SN16 bude obetonována.

### **Stoka D16**

Tato stoka odvede dešťové vody z nově upravených zpevněných ploch a dále z dešťových svodů do stávající jednotné kanalizace vedené v přednádražním prostoru. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 46,3m do napojení jádrovým vrtem a osazením odbočné tvarovky na stávajícím kanalizačním řádu. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

### **Demontáž stávajících kanalizací a přípojek**

Veškeré stávající kanalizace a přípojky v kolejišti i přednádražním prostoru budou demontovány rozebráním stávajících revizních šachet a odstraněním poklopů a prefabrikátů po dno šachty. Dna šachet a následně i kanalizační potrubí bude zaplněno cementopopílkovou směsí. Celková délka demontované kanalizace cca 350m.

### **Přípojky kanalizace**

Před zahájením prací se provede kamerový průzkum rušených kanalizací a budou lokalizovány stávající přípojky. Ty spolu s novými přípojkami budou napojeny na nové kanalizační řady přednostně na tvarovky s odbočkou.

### **km 0,568-0,768 Kanalizace v ŽST Otrokovice odvodnění podjezdu**

V tomto staničení je navržen podjezd. Z pohledu odvodnění je rozdělen na tři samostatné části. Jde o část vedenou v tunelu a dva nájezdy a výjezdy, které jsou volné tvořené betonovým žlabem.

Odvodnění je součástí konstrukce podjezdu a bude vyvedeno do třech čerpacích stanic označených jako ČS1, ČS2 a ČS3. Dešťové vody do čerpacích šachet jsou svedeny gravitačním kanalizačním potrubím (svody ČS1, ČS2 a ČS3) od drenážního potrubí, které bude vedeno v celé délce zahloubené železniční trasy.

Ve směru do Kvítkovické křižovatky bude vedena nová kanalizační stoka označena jako ČS. Tato stoka bude ukončena v objektu Retence dešťových vod.

Dešťové vody se budou čerpat z jednotlivých čerpacích stanic do objektu Retence dešťových vod. Retence dešťových vod je složena ze třech potrubí DN800, které jsou vedeny podle zahloubené trati. Na začátku retence bude umístěna šachta se škrťacím prvkem a je zde ukončena stoka ČS vedená do stávající stoky jednotné kanalizace v Kvítkovické křižovatce.

Čerpací šachty ČS1, 2 a 3 budou provedeny jako konstrukce z železobetonových prefabrikátů s usazovacím prostorem, kde budou osazena dvě ponorná kalová čerpadla.

Výtlač z čerpacích šachet je navržen samostatnými výtlačnými řady z PE potrubí označenými jako Výtlač ČS1,2 a3. Výtlačky jsou ukončeny v koncových kanalizačních šachtách umístěných před šachtami na objektu retence dešťových vod

#### **Svod ČS1**

Kanalizační svod dešťových vod je veden z železničního podjezdu do stoky čerpací stanice ČS1. Potrubí z trub PVC-U DN 300SN16 je vedeno v délce 4,03m a DN 250 v délce 9,27m. Potrubí je obetonováno jak v konstrukci žlabu, tak i ve volném prostoru před čerpací stanicí.

#### **Svod ČS2**

Kanalizační svod dešťových vod je veden z železničního podjezdu do stoky čerpací stanice ČS1. Potrubí z trub PVC-U SN16 DN400 je vedeno v délce 3,85m a DN 300 v délce 9,27m. Potrubí je obetonováno jak v konstrukci žlabu, tak i ve volném prostoru před čerpací stanicí.

#### **Svod ČS3**

Kanalizační svod dešťových vod je veden z železničního podjezdu do stoky čerpací stanice ČS1. Potrubí z trub PVC-U SN16 DN400 je vedeno v délce 4,04m a DN 300 v délce 9,27m. Potrubí je obetonováno jak v konstrukci žlabu, tak i ve volném prostoru před čerpací stanicí.

#### **Stoka ČS**

Tato stoka je vedena od napojení na stávající stoku jednotné kanalizace BT 1000/1500 ve Vítkovické křižovatce (šachta ŠČS-0). Dále je vedena potrubím z trub TŽH DN600 v délce 11,70m k šachtě ŠČS-1. V této šachtě bude napojena přípojka jednotné kanalizace vedená od objektu FORMAN. Dále je kanalizace navržena výhradně z trub korugovaných PP SN12 DN600 v délce 57,37m a jde z křižovatky podél žel. podjezdu až k napojení do retence (šachta ŠRT1).

Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované šachty. Šachta ŠČS-0 bude s monolitickým dnem.

#### **Demontáž stávajících kanalizací**

Stávající kanalizace BT DN1000/1500 vedená od šachty ŠČS-0 po podjezd v délce a 30m bude demontována rozebráním stávajících revizních šachet a odstraněním poklopů a prefabrikátů po dno šachty. Dna šachet a následně i kanalizační potrubí bude zaplněno cementopopílkovou směsí.

#### **Retence dešťových vod**

Celý objekt retence je vytvořen třemi kanalizačními troubami z trub PE-HD DN800 v celkové délce 514,46m. Na trase je navrženo celkem šest společných monolitických šachet ŠRT 1 až 6. Jde o dva retenční celky spojené jedním společným potrubím DN800. Rozdělení retence obchází čerpací stanici ČS3.

V šachtě ŠRT1 bude osazen regulační prvek - vírový ventil s přepadem a odtokem do stoky ČS. Odtok je škrcený na hodnotu 50,0 l/s. Vírové ventily jsou vyrobeny z oceli 1.4404 dle normy EN 10088-1 a svařování probíhá podle normy EN 729-3:1994. Jsou určeny pro regulaci odtoku na dešťové kanalizaci. Slouží k regulaci odtoku v závislosti na tlakové výšce mezi 0,5l/s – až 50l/s Vírové ventily jsou určeny k instalaci do betonových nebo plastových jímek či šachet na vnitřní stěnu (na odtoku), kde jsou uchyceny montážními prvky do konstrukce.

### **Výtlačky z ČS**

**Výtlaček z ČS1** je veden potrubím PE 100 SDR 11 DN 250 v délce 111m do revizní šachty ŠČS-4 před retenční nádrží.

**Výtlaček z ČS2** je veden potrubím PE 100 SDR 11 DN 300 v délce 44m do revizní šachty ŠČS-4 před retenční nádrží.

Oba výtlačky jsou vedeny do kanalizační šachty ŠČS-4 a dále jde potrubí DN500 z trub korugovaných PP SN12 v délce 3m do koncové šachty na retenci ŠRT-1.

**Výtlaček z ČS3** je veden potrubím PE 100 SDR 11 DN250 v délce 12m do revizní šachty ŠČS-5 před retenční nádrží.

Dále jde potrubí DN400 z trub korugovaných PP SN12 v délce 3,5m do rozdělovací šachty na retenci ŠRT-4.

### **Čerpací šachty ČS1, 2 a 3**

Jsou navrženy jako železobetonová nádrž s usazovacím prostorem, kde budou osazena dvě ponorná kalová čerpadla.

Je navržena konstrukce typová železobetonová.

Součástí dodávky jsou i vstupní komíny a zdvihací zařízení.

Šachty je vybavena dvěma čerpadly. Ponorné čerpadlo kompletní s elektromotorem 400V/50Hz, kabelem a spouštěcím zařízením.  $Q = 1400 \text{ l/min}$ ,  $H = 94,7 \text{ m}$ .

Jmenovitý výkon ....15 kW

Šachta bude uložena na betonovou desku.

### **Stoka F**

Tato stoka odvede nahradí stávající jednotnou kanalizaci v restauraci „FORMAN“ p.č.1549/1.

Stávající kanalizace bude zkrácena a její nová niveleta musí respektovat křížení s novou trasou vodovodu DN300. Propojení se stávající kanalizací bude v šachtě ŠF-1.

Stoka je navržena z potrubí PVC-U SN12 DN200 v délce 8,03m. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

### **Přípojka kanalizace FORMAN**

Tato stoka je novou kanalizační přípojkou pro restauraci „FORMAN“ p.č.1549/1.

Stávající přípojka bude zrušena a zaplněna cementopopílkovou směsí v délce 10m. Nová přípojka bude napojena na šachtu ŠČS-1 na stoce ČS.

Stoka je navržena z potrubí PVC-U SN12 DN200 v délce 10,09m.

## **D.2.1.7.3 SO 01-21-01 ŽST Otrokovice, ochrany a přeložky horkovodů**

Jedná se o přeložku části stávajícího horkovodního předizolovaného potrubí vedoucího z potrubního mostu v zemi ke stávající šachtě před kolejištěm v důsledku kolize s navrhovanou kanalizací DN 1,6 m. Dále pak o přeložku části kolektoru a stávající šachty za kolejištěm a napojení horkovodu na stáv. potrubí v důsledku s modernizací trati v železniční stanici Otrokovice, v místě křížení železniční tratě s horkovodem.

V souvislosti s modernizací železniční dráhy je plánována přeložka stávajícího horkovodního potrubí DN 500 a to:

a) Vedeného z potrubního mostu do země a předizolovaným potrubím vede do stáv. betonové šachty před kolejištěm. V důsledku nově navržené kanalizace DN 1600 mm, navržené severo - jižním směrem pod stávajícím kompenzátorem nefunkčního nadzemního vedení páry a zároveň křížuje stávající horkovodní vedení v zemi. Z tohoto důvodu musí být provedena částečná přeložka horkovodu vedoucího v zemi. Nové potrubí bude vedeno místo nefunkčního parního rozvodu volně po stávajících podpěrách na základových patkách. Na začátku přeložky na potrubním mostě budou osazena nové sekční uzávěry DN 500 – mezipřírubové klapky s ručním ovládáním. Za patkou č. 6 potrubí opět klesne do země a napojí se na stávající horkovodní předizolované potrubí.

Celá část stáv. parovodu mezi potrubním mostem a klesnutím do stáv. beton šachty bude demontována.

b) Vedeného stávajícím kolektorem mezi betonovou šachtou před a za kolejištěm. Bude provedeno odbourání stávající šachty za kolejištěm a části kolektoru. Nová šachta za kolejištěm bude v důsledku rozšíření kolejiště posunuta východním směrem. Zároveň bude provedeno cca 13,5 m nového kolektoru, navazujícího na kolektor stávající. Nové ocelové potrubí v nové šachtě a předizolované potrubí vedoucí ze šachty bude v dimenzi DN 500. Bude napojena na stávající potrubí vedoucí k ul. J. Jabůrkové a dále směrem do Malenovic. Zároveň musí být v nové šachtě provedena nová odbočka pro napojení na stávající předizolovaný rozvod do objektu DEPA.

V celé části stáv. kolektoru bude provedena demontáž parovodu.

#### **D.2.1.7.4 SO 02-21-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky horkovodů**

Jedná se o přeložku stávajícího horkovodního předizolovaného potrubí v délce 155,9m pro napojení připojených objektů v lokalitě Trávníky Otrokovice u hlavní komunikace, poblíž objektu EOn.

Nově navržený rozvod PI potrubí 2x DN 100 bude od lomu L5 směřovat západním směrem v zemi převážně v zeleném pásu přes lomy L5- L9, kde bude napojeno na stávající rozvody DN 100. Pod komunikací I/49 bude potrubí vedeno v protlaku (2 x chráničky DN 350 pro horkovod, 1 x DN 200 pro komunikační kabely). Před a za protlakem budou osazeny betonové šachty, před severní šachtou budou v nové skružové šachtě SŠ osazeny sekční uzávěry s jedním servisním ventilem. V trase L5 - L6 potrubí klesá, v protlaku stoupá k lomu L8, kde bude provedeno vypouštění přes přímou svislou T-odbočku DN 100/100.

Pro realizaci přeložky horkovodního potrubí je navrženo bezkanálové vedení předizolovaným potrubím s monitorovacím systémem NORDIC, serie izolace S2 Navržen je max. teplotní spád v zimě 125/70°C, PN 16 v zimě. Technologie montáže potrubí a kladecí plány budou řešeny v realizačním projektu stavby.

Hloubka uložení potrubí (osa) cca 1300 mm pod terénem. Výkop rýhy pro uložení nového horkovodu bude v šířce 900 mm.

#### **D.2.1.7.5 SO 02-22-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 02-22-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 69,5m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 32,0m
- Přeložka STL plynovodu - SO 02-22-01\_01 (km 1,404)

Stávající STL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Kvítkovice u Otrokovic podchází stávající kolejovou trať a krajskou silnici I/59 ul. Zlínská. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø 355mm.

- Ochrana VTL plynovodu Ocel DN400 - SO 02-22-01\_02 (km 1,945)

Stávající VTL plynovod ocel DN400mm v k.ú. Kvítkovice u Otrokovic podchází stávající kolejovou trať v ocelové chráničce DN600. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést ochranu stávajícího vedení VTL plynovodu prodloužením stávající chráničky. V rámci této stavby je navržena ochrana stávajícího VTL plynovodu ocel DN400, a to prodloužením stávající ocelové chráničky DN600, navrženo je osazení půlené ocelové chráničky DN600 (ocel Ø610/8.0mm opatřena ochrannou izolační vrstvou dle TPG 920 21) osazenou na stávající VTL plynovod DN400.

- Ochrana STL plynovodu PE dn160 - SO 02-22-01\_03 (km 4,771)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Malenovice u Zlína podchází stávající kolejovou trať v souběhu s krajskou silnicí III/43829 ul. Tečovská, a to ve stávající chráničce opatřené číchačkami. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající chránička PE dn225mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložka STL plynovodu - SO 02-22-01\_04 (km 5,569)

Stávající STL plynovod ocel DN80mm v k.ú. Malenovice u Zlína podchází stávající kolejovou trať a krajskou silnici I/59 ul. třída 3.května, a to ve stávající ochranné trubce. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště, posun osy kolejí apod.. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, v rámci stavby bude ale nutné provést výměnu stávajícího ocelového potrubí v ochranné trubce za nové PE potrubí plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø90/5.2mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod vtažen do stávající dvojité ochranné trubky DN300.

#### **D.2.1.7.6 SO 02-27-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

##### **km 2,486 a 2,487 ochrana kanalizace SKL DN 800 (ŘSD, Obchodní centrum)**

Stávající kanalizace z trub SKL 2x DN 800 je vedena pod stávajícím železničním tělesem v ocelových chráničkách. Nepředpokládá se přímé dotčení prací na železničním tělese. Předpokládá se

případná úprava výšky vstupu stávajících revizních šachet na novou úroveň terénu. Dále bude provedena ochrana kanalizací (např. obetonování, zajištění kanalizace při snížení krytí např. panely ochrana revizních šachet, značení a další).

#### **km 2,729 vodovod (Teplárna Otrokovice) PE 225**

Stávající vodovod PE 225 bude nově přeložen a pod rozšířeným kolejovým polem uložen v nové ocelové chráničce DN300 v délce 18m. Chránička bude provedena protlakem pod provozovanou kolejí. Pro provedení protlaku bude zřízena pažená startovací a koncová jáma. Potrubí chráničky bude vložkováno vtažením vložky z PE. Potrubí vodovodu se uloží na plastová sedla a čela chráničky se opatří manžetami. Celková délka přeložky vodovodu z trub PE100 SDR11 RC 225x20,5 je 22m. Součástí prací je i výměna šoupátka v armaturní šachtě a vyčištění a oprava této šachty.

#### **km 3,397 vodovod (Teplárna Otrokovice) PE 225**

Stávající vodovod PE 225 je veden v ocel. chráničce v délce 21,17m pod stávajícím silničním úrovnovým přejezdem železničního tělesa.

Nepředpokládá se dotčení tohoto vodovodu při práci na trati. Bude provedena ochrana vodovodu při snížení krytí (např. panely, zásypy a obsypy štěrkokáskem a zeminou). Před zahájením prací budou nalezeny kopanými sondami konce chrániček.

#### **km 3,437 dešťová kanalizace stoka D 01 SO 02-15-01 zastávka a technologický objekt Zlín-Malenovice**

Nová stoka dešťové kanalizace SD 01 z trub PVC-U SN16 DN200 v délce 9,2m bude vedena do stávající dešťové kanalizace DN600 vedené podél žel. Trati. Napojení bude jádrovým vrtem a osazením odbočné tvarovky. Přípojka odvede dešťovou vodu z odvodnění kolejiště a dále vodu ze zastřešení objektu a zpevněných ploch. Na stoce jsou typové plastové šachty.

#### **km 3,563 přeložka kanalizace DN 600 (ŘSD)**

Stávající kanalizace z trub ocelových DN 600 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Bude provedena vnitřní sanace této kanalizace bezvýkopovou metodou tj. vložkováním mezi dvěma stávajícími revizními šachtami v délce 18,5m. Součástí této sanace jsou i nové konstrukce stávajících revizních šachet tj. nové prefabrikáty a monolitická dna včetně poklopů a ráků.

#### **km 3,883 přeložka vodovodu (SMV) LT DN 150**

Stávající vodovod LT DN 150 je veden v ocel. chráničce v blízkosti stávajícího silničního úrovnového přejezdu. Vzhledem k nové úpravě a umístění další koleje bude nutno tento vodovod přeložit.

Stávající vodovod bude nově přeložen a uložen v nové ocelové chráničce DN300 v délce 13m. Chránička bude provedena protlakem pod provozovanou kolejí. Pro provedení protlaku bude zřízena pažená startovací a koncová jáma. Potrubí chráničky bude vložkováno vtažením vložky z PE 315. Potrubí se uloží na plastová sedla a čela chráničky se opatří manžetami. Celková délka přeložky vodovodu z trub TLT DN150 je 21m. Potrubí v chráničce bude z tvárné hrdlové litiny s jištěným spojem.

Součástí prací je i demontáž stávajícího potrubí cca v rozsahu přeložky tj. jeho zaplnění cementopopílkovou směsí v délce 21m.

#### **km 3,917 ochrana kanalizace DN 1000 (ŘSD)**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 1000 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v celkové délce cca 9,5m v místě, kde bude položena nová kolej.

#### **km 4,271 ochrana kanalizace DN 1200**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 1200 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace je uložena ve větší hloubce a nepředpokládá se dotčení této kanalizace pracemi na železničním tělese.

Předpokládá se ochrana kanalizací (např. zajištění kanalizace při přechodném snížení krytí např. panely, ochrana revizních šachet, značení a další).

#### **km 5,131 kanalizace DN 1000**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 1000 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním s ocelovou výztuží v celkové délce cca 9,5m v místě, kde bude položena nová kolej.

Předpokládá se i ochrana kanalizací (např. zajištění kanalizace při přechodném snížení krytí např. panely, ochrana revizních šachet, značení a další).

#### **km 5,134 Přeložka vodovodu (SMV) Pe 90**

Stávající vodovod Pe 90 je veden v chráničce PE110 pod stávajícím silničním úrovnovým přejezdem. Na vodovodu je stávající armaturní šachta. Vzhledem k nové úpravě přejezdu a umístění další koleje bude nutno tento vodovod přeložit do nové trasy včetně opravy stávající armaturní šachty.

Přeložka stávajícího potrubí bude vedena ze stávající armaturní šachty. Potrubí z trub z tvárné litiny bude uloženo do nové ocelové chráničky DN300 v délce 12,5m. Ta se provede protlakem v přejezdu. Pro provedení protlaku bude zřízena pažená startovací a koncová jáma. Potrubí chráničky bude vložkováno vtažením vložky z PE. Potrubí se uloží na plastová sedla a čela chráničky se opatří manžetami. Celková délka přeložky z trub PE 100 SDR11 RC 90x8,2 vodovodu je 23,5m. Součástí prací je i demontáž stávajícího potrubí cca v rozsahu přeložky a jeho odstraněním z výkopu, případně zaplněním cementopopílkovou směsí.

Stávající armaturní šachta bude vyčištěna a provede se úprava vstupu do šachty a výměna šoupátka v šachtě.

#### **km 5,188 ochrana kanalizace DN 500**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 500 s plastovou vložkou je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v celkové délce 8m. Opěrná zeď bude upravena tak, aby byl umožněn, prostup této kanalizace v místě nového nástupiště.

#### **km 5,463 Vodovod LT DN250 (UNI HOBBY+TERNO)**

Stávající vodovod je veden v ocel. chráničce pod stávajícím železničním tělesem a silnicí. Vzhledem k nové úpravě bude nutno tento vodovod, u kterého není známa délka a profil stávající chráničky chránit.

Nepředpokládá se přímé dotčení tohoto vodovodu při práci na trati. Bude provedena ochrana vodovodu při snížení krytí (např. panely, zásypy a obsypy štěrkoískem a zeminou). Před zahájením prací budou nalezeny kopanými sondami konce chrániček.

#### **km 5,541 Vodovod PE 315 (SMV)**

Stávající vodovod PE 315 je veden v ocel. chrániče DN500 pod stávajícím železničním a silničním tělesem.

Nepředpokládá se přímé dotčení tohoto vodovodu při práci na trati. Bude provedena ochrana vodovodu při snížení krytí (např. panely, zásypy a obsypy štěrkopískem a zeminou, ochrana šachty, úprava výšky poklopu šachty).

#### **km 5,642 ochrana kanalizace DN 2000/1700**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 2000/1700 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v celkové délce 8,5m.

Předpokládá se i ochrana kanalizace (např. zajištění kanalizace při přechodném snížení krytí např. panely, ochrana revizních šachet, značení a další).

### **D.2.1.7.7 SO 04-21-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky teplovodů**

#### **PŘECHOD V KM 7,561 (SAMOHÝL)**

Jedná se o přípojku tepla pro areál bývalých mrazíren). Stávající potrubí kondenzátu a páry 1,2 MPa je v současné době vedeno v tepelném kanále. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budov v areálu bývalých mrazíren – provoz celoroční.

#### **Provizorní opatření**

Stávající potrubí páry a kondenzátu bude v tepelném kanále přerušeno, část potrubí vedená pod kolejištěm k areálu býv. mrazíren bude demontována. Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím cca 5m bude provedený nový provizorní nadzemní potrubní most (dod. stavební části). Tento nový potrubní most bude vedený mimo průjezdný profil železnice (stávající i po modernizaci). Na nový provizorní potrubní most bude uloženo provizorní potrubí páry a kondenzátu a bude propojeno na stávající potrubí v tepelném kanále. Místa napojení provizorního potrubí na stávající potrubí v tepelném kanále jsou patrná z výkresové části dokumentace. Pro dočasně překládaná potrubí uložená na novém nadzemním potrubním mostě bude použito předizolovaných trub v tepelné třídě podle vedeného média (130°C, 240°C).

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí odpojena od rozvodu a demontována.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 20 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### **PŘECHOD V KM 8,020 (TECNIMETAL)**



Jedná se přípojku tepla pro areál bývalých mlékáren (v současnosti Tecnimetal). Stávající potrubí kondenzátu a páry 1,2 MPa je v současné době vedeno v tepelném kanále. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budov v areálu Tecnimetal – provoz celoroční.

#### **Provizorní opatření**

Stávající potrubí páry a kondenzátu bude v tepelném kanále přerušeno, část potrubí vedený pod kolejištěm k areálu Tecnimetal bude demontován. Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím cca 5m bude provedený nový provizorní nadzemní potrubní most (dod. stavební části). Tento nový potrubní most bude vedený mimo průjezdný profil železnice (stávající i po modernizaci). Na nový provizorní potrubní most bude uloženo provizorní potrubí páry a kondenzátu a bude propojeno na stávající potrubí v tepelném kanále. Místa napojení provizorního potrubí na stávající potrubí v tepelném kanále jsou patrná z výkresové části dokumentace. Pro dočasně překládaná potrubí uložená na novém nadzemním potrubním mostě bude použito předizolovaných trub v tepelné třídě podle vedeného média (130°C, 240°C).

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí odpojena od rozvodu a demontována.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 20 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### **PŘECHOD V KM 8,312 (PENAM)**

Jedná se přípojku tepla pro areál bývalých pekáren (v současnosti Penam). Stávající potrubí kondenzátu a páry 1,2 MPa je v současné době vedeno částečně v tepelném kanále, částečně po stávajícím nadzemním ocelovém potrubním mostě. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budov v areálu PENAM, provoz je v tuto dobu sezónní, avšak může se kdykoliv změnit na celoroční.

#### **Provizorní opatření**

Bude provedeno v rámci přeložky hlavního tepelného kanálu v KM 8,400 – 8,900.

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí odpojena od rozvodu a demontována.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 19 m přerušen a zdemontován.
- b) Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím bude pod kolejemi vybudován nový zalomený průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.

- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### PŘECHOD V KM 8,542 (NWT)

Jedná se přípojku tepla pro areál autoservisu. Stávající potrubí kondenzátu a páry 1,2 MPa je v současné době vedeno částečně v tepelném kanále. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budov v areálu autoservisu, provoz je v tuto dobu sezónní, avšak může se kdykoliv změnit na celoroční.

##### **Provizorní opatření**

Bude provedeno v rámci přeložky hlavního tepelného kanálu v KM 8,400 – 8,900.

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí odpojena od rozvodu a demontována.

##### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 19 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### PŘELOŽKA TEPELNÉHO KANÁLU V KM 8,400 - 8,900

Danou lokalitou prochází hlavní parní větev, zásobující celou obytnou, terciální a průmyslovou, západní část města Zlína. Potrubí jsou vedena v trase ve stávajícím zeleném pásu souběžně se stávající železniční tratí Otrokovice – Zlín a komunikací I/49.

Parní větev DN 300 má tlak 12 bar mírně přehřátá až sytá, podle vzdálenosti od zdroje. Kondenzátní větev DN 150 je provozována jako přečerpávací z jednotlivých uzlových přečerpávacích stanic. Do tohoto potrubí jsou zapojena tlaková odvodnění parní sítě. Provoz je celoroční s výjimkou letní provozní odstávky.

Hlavní potrubí jsou uložena v průchozím kanále 1500/1800 mm na typových podporách. Kompenzace dilatací obou potrubí, jak parního tak i kondenzátního, je řešena tvarovými U kompenzátory se záhybovými koleny o min  $R = 3D$  v kompenzačních komorách.

##### **Provizorní opatření**

Vzhledem k technické náročnosti stavebních prací od profilu 7/8 až po profil 21 /22 je nutno předpokládat, že provozování parovodu „západ“ nebude možné jen pomocí místních provizorií v kombinaci s krátkodobými výlukami. Napojení odběratelů tepla např. pekárny vyžadují nepřetržitou dodávku páry. Bude možné dohodnout jen několika hodinové výluky a to jen v jimi stanoveném čase. Z toho důvodu bude nutné souběžně s rekonstruovanou tratí, podél severní hranice stavby, vybudovat provizorní převážně podzemní parní a kondenzátní potrubí, z něhož budou po dobu výstavby

napojení odběratelé připojení v tomto pásmu. Kolmá křížení s komunikacemi a rekonstruovanou tratí ČD bude provedena provizorními trubními protlaky. Současně na konci provizoria bude napojen stávající parovod zásobující všechny odběratele až obchodní centra a areál bývalého VÚPS. Vzhledem k tomu, že se nepředpokládá, že rekonstrukce budou probíhat ve špičkovém zimním období bude přenosová schopnost provizoria snížena.

Celková délka bude u parního potrubí DN 250 dl. 502 m a kondenzátní výtlačné potrubí DN 150 dl. 495m

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a.) Nový podchod, plným profilem přetíná stávající parovod. Průchod společnou stavební konstrukcí není možný.
- b.) Na obou stranách podchodu budou ve stávajícím parovodním kanále vybudovány komory do nichž budou zaústěny ocelové chráničky z ocelových silnostěnných trub, vedené nad stropem podchodu, v konstrukci podkladu vozovky. Pro páru DN 800, pro kondenzát DN 600 a rezervní pro případné kabely a drobná vedení.
- c.) Ve stávajícím kanále bude oboustranně v délce asi 3,5m zvýšen strop nad úroveň horní hrany parní chráničky.
- d.) Nastoupání potrubí bude provedeno pod uhlím do 30°, tak aby změna směru zejména u parního potrubí, bylo možno považovat za vzpěr.
- e.) Na západní straně křížení bude ponechán prostor mimo kanál, aby případnou výměnu potrubí bylo možno provést z vykopané rýhy.
- f.) Vzhledem k tomu, že toto křížení je prakticky v nejnižším místě parovodu, bude nutné v obou přilehlých komorách vybudovat jímky pro osazení čerpadel pro přečerpání vod a vypouštění potrubí. Výtlačné potrubí bude zaústěno do nejbližší kanalizační šachty. Vzhledem k tomu že se jedná o havarijní a nebo najížděcí stav, tak vychlazovací jímka nebude uvažována.
- g.) Obě komory budou přístupné vstupem po žebříku.
- h.) Ve východní komoře bude před křížením s podchodem na parním potrubí osazen kalník s odvodněním. Odvodnění bude zapojeno do výtlačného potrubí kondenzátu. Současně bude osazeno havarijní vypouštění větve do jímky v podlaze pouze v případě poruchy při uzavřeném přívodu páry.
- i.) Parní potrubí bude provedeno z ocelových trub černých, tř 11, D = 324 x 7,5. Ohyby budou voleny záhybové R= 3D. Izolace bude segmenty z minerální plsti s povrchovou úpravou pozink. plechem
- j.) Kondenzátní potrubí bude provedeno z ocelových trub nerezových tř 17, D = 219 x 6. Ohyby v kompenzacích budou voleny hladké R = 3D. Izolace potrubí bude segmenty z minerální plsti, pro povrchovou teplotu 100°C, s povrchovou úpravou pozink. plechem.
- k.) Podpůrné konstrukce potrubí budou voleny dle ON. Stojiny budou z profilového materiálu kotveny na rámovou stavební konstrukci.
- l.) Kondenzátní potrubí bude vybaveno pouze vypouštěním do přečerpací jímky v podlaze komory.
- m.) Vyvýšená část výtlačného kondenzátního bude vybavena staženým odvzdušňovacím potrubím pro odvzdušnění po dlouhodobé odstávce.
- n.) U rekonstruovaných úseků bude signalizace překročení vnitřní teploty v kanále (havárie)

#### **PŘELOŽKA V PROSTORU VLEČKY SVIT**

V současné době je objekt OC Albert zásobován parou z areálového rozvodu ALPIQ v rámci Svit. Připojka současně zásobuje obj. (8656). Ve své části mezi obj. (8656) a (3921) přetíná nově budované vlečky a sjízdné rameno silničního nadjezdu.

Profil kanálu je částečně průchozí a částečně průlezný o výšce asi 1250 mm, navíc ve střední části má zúžený profil v němž je „U“ kompenzace. Ve zbývajících částech kanálu jsou použity osově

vlnovkové kompenzátory s omezenou životností. Toto rameno tepelného kanálu bude nutno rekonstruovat v celém rozsahu na průchozí profil o výšce 1800 mm ve výškové poloze vyhovující zatížení vozovkou a vlečkou. Vzhledem k tomu, že kompenzace by opět byla situována v exponovaném úseku, bude při novém řešení nahrazena tvarovými kompenzátory tvaru „P“ a „U“ na obou koncích úseku.

Z provozního hlediska je nutno v průběhu rekonstrukčních prací zachovat zásobení parou objekt OC Albert.

#### **Provizorní opatření**

Při zahájení rekonstrukčních prací bude parovod od jižní hranice odstaven. Pro zachování zásobení OC Albert bude parní přípojka těsně za odbočkou k (8656) zaslepena.

Pro zásobení objektu OC Albert bude vybudována nová provizorní parní přípojka DN 125 a kondenzátní přípojka DN 65 z lomového bodu za protlaky provizoria západní větve (Podhoří, Penam, VÚGTP, a OC). Provizorní potrubí bude instalováno jako podzemní.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a.) Vyřazený úsek parovodu, mezi obj (8656) a (3921), který bude s ohledem na rekonstrukce křížení s tratí ČD a vozovkami rekonstruován bude proveden v průchozím profilu 1600/1800 mm.
- b.) Kompenzace dilatací bude navržena tvarovými kompenzátory tvaru „L“ a „Z“, přičemž kompenzátor tvaru „Z“ bude umístěn v lomovém bodě pro napojení obj. (8656). Z tohoto důvodu bude nutné výsledné napojení obj. posunout ve stávajícím kanále asi 4m východním směrem.
- c.) V tomto úseku je předpokládáno, že v rekonstruovaném úseku tepelného kanálu bude budou vyměněny všechny doprovodné podpěrné konstrukce.
- d.) Parní potrubí DN 125 dl. 90m a kondenzát DN 65 dl. 90m
- e.) Vstupy do rekonstruovaného kanálu budou řešeny v místech, kde nebudou kolidovat s novým řešením komunikací a vleček.
- f.) V rámci řešení vleček bude nutno zvážit, zda nebude možno zkrátit konce vleček podél obj. (3921) posunutím koncových zarážděl.

#### **D.2.1.7.8 SO 04-22-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 04-22-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky NTL plynovodů a přípojek v celkové délce 120,0m
- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 215,5m
- Přeložka STL plynovodu - SO 04-22-01\_01 (km 7,247)

Stávající STL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Louky nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať v souběhu s komunikací ulice U Dřevnice, stávající plynovod je v místě křížení uložen v chráničce s číhačkami. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště, posun osy kolejí apod.. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, v rámci stavby bude ale nutné provést výměnu stávajícího ocelového potrubí v ochranné trubce za nové PE potrubí plynovodu. Dále je v rámci stavby navržena úprava trasy místní komunikace ulice U Dráhy, včetně přesunu silničního napojení na ulici U Dřevnice, tato úprava komunikace se dotkne stávajícího STL plynovodu ocel DN80mm, ocel DN200 a přípojek plynovodu, které bude nutné přeložit až za plánovanou hranici komunikačních úprav. V rámci této stavby je navržena jednak přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod vtažen do stávající dvojité chráničky vnitřního

průměru DN300mm. V rámci navržené přeložky plynovodu bude dále nutné přeložit dotčený stávající STL plynovod, který je veden v ulici U Dráhy a je napojený na překládaný plynovod DN200. Navržena je přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø90/5.2mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné rovněž přepojit 3ks dotčených stávajících STL plynovodních přípojek. Navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm pro objekt parc.č. 198, přípojka bude obnovena až po HUP, napojena bude dodatečným navrtávacím pasem na překládaný plynovod z PE Ø225mm. Dále je navrženo přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm pro objekt parc.č. 192, přípojka bude obnovena až po HUP, napojena bude dodatečným navrtávacím pasem na překládaný plynovod z PE Ø90mm. Dále je navrženo přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm pro objekt parc.č. 601, přípojka bude obnovena až po HUP, napojena bude dodatečným navrtávacím pasem na překládaný plynovod z PE Ø225mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 04-22-01\_02 (km 8,170)

Stávající STL plynovod ocel DN100mm v k.ú. Prštné podchází stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Třída Tomáše Bati). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø110/6.3mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø160mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 04-22-01\_03 (km 8,682)

Stávající STL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Prštné podchází stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Třída Tomáše Bati). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa, dále je v rámci této stavby navrženo vybudování mimoúrovňové silniční křižovatky. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí a komunikací I/49 bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø355mm.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 04-22-01\_04 (km 8,680)

Stávající NTL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Prštné podchází stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Třída Tomáše Bati). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa, dále je v rámci této stavby navrženo vybudování mimoúrovňové silniční křižovatky. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí a komunikací I/49 bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka NTL plynovodu - SO 04-22-01\_05 (km 8,750)

Stávající NTL plynovod PE dn225mm v k.ú. Prštné vede v ulici L. Váchy ve stávajícím chodníku. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo vybudování mimoúrovňové silniční křižovatky a stávající chodník bude dotčen opěrným pilířem. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm s uložením do chodníku mimo plánovanou polohu pilíře.

#### **D.2.1.7.9 SO 04-27-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

##### **km 5,6- 6,1 přeložka vodovodu TLT 200 (UNI HOBBY+TERNO)**

Stávající vodovod (litina DN200), který se dostane do kolize z novým kolejovým řešením je nutno přeložit do nové trasy vedené v souběhu s tratí a odvodněním kolejiště v celkové délce 822,5m.

Stávající vodovod bude demontován a odstraněn z výkopu v celém rozsahu přeložky v délce cca 815m.

##### **km 6,687 ochrana kanalizace v propustku v km 6,687**

Stávající dešťová kanalizace z trub železobetonových BT 1600/1900 je vedena do stávajícího železničního propustku. Oprava propustku je součástí stavebního objektu propustku. V tomto objektu jde o ochranu stávající kanalizace, revizní šachty ŠD17-0 s případnou výměnu prefabrikátů, poklopu a rámu, vyčištění šachty a úpravou výstupu z šachty na novou niveletu poklopu.

##### **km 6,916 ochrana kanalizace DN400 v km 6,916**

Stávající kanalizace z trub KTR DN400. Tato kanalizace je uložena ve větší hloubce a nepředpokládá se dotčení této kanalizace pracemi na železničním tělese.

V tomto objektu jde o ochranu stávající kanalizace, revizních šachet a případnou výměnu prefabrikátů, poklopu a rámu a vyčištění šachty.

##### **km 6,9-7,05 dešťová kanalizace**

Nová komunikace, která je prodloužením stávající komunikace U Dráhy bude odvodněna novou dešťovou stokou D17 s výtokovým objektem umístěným do stávajícího odvodňovacího příkopu za rekonstruovaným propustkem v km 6,9.

##### **Stoka D17**

Tato stoka odvede dešťové vody z nové úpravy komunikace ulice U Dráhy v km 6,9 až km7,05. Dešťová voda je vedena do výtokového objektu, který je umístěn ve stávajícím odvodňovacím příkopu.

##### **km 7,258 ochrana kanalizace DN 800**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 800 je vedena pod stávajícím železničním tělesem v blízkosti silničního přejezdu. Tato kanalizace je nově řešena jako propustek a je součástí stavebního objektu propustku. V tomto objektu jde o ochranu stávající kanalizace, revizní šachty ŠD17-0 s případnou výměnu prefabrikátů, poklopu a rámu, vyčištění šachty a úpravou výstupu z šachty na novou niveletu poklopu.

##### **km 7,278 ochrana kanalizace DN 400**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 400 je vedena pod stávajícím železničním tělesem v silničním přejezdu. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v délce cca 12m.

##### **km 7,281 Přeložka vodovodu TLT DN 100,150,200,PE160**

Stávající vodovod LT 100-200 je veden v chrániče pod stávajícím silničním úrovnovým přejezdem. Na vodovodu je umístěna stávající armaturní šachta. Bude provedeno rozšíření kolejiště, což si vyžádá přeložení vodovodů

Bude provedena kompletní přeložka vodovodů v prostoru železničního přejezdu a současně se osadí dvě nová armaturní šachta označená jako AŠV2-1. Tato šachta bude nově provedena jako monolitická s železobetonovým pojižděným stropem.

Stávající potrubí bude demontováno a odstraněno z výkopu v délce cca 360m.

#### **km 7,984 ochrana kanalizace DN 300**

Stávající kanalizace z trub BT DN 300 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v délce cca 13,5m. Součástí tohoto objektu je i ochrana stávající kanalizace v průběhu prací, opravy poškození a vyčistění potrubí výšková úprava stávající revizní šachty.

#### **km 8,016 přeložka přípojky pro železniční stavitelství**

Přeložka přípojky pro ŽS nahrazuje stávající trasu přípojky, která je vedena v místě kde dochází k rozšíření stávajícího propustku, ve kterém je vedeno koryto potoka.

Nová trasa je vedena v místě přechodu pro pěší a dále v nové komunikaci až ke stávající vodoměrné šachtě, kde se do této šachty potrubí napojí. Celková délka potrubí z trub PE

90x8,2 SDR11 RC je 57,5m.

#### **km 8,162 ochrana a sanace kanalizace DN 700 /1050**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 700/1050 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude chráněna obetonováním v délce cca 23m. Součástí tohoto objektu je i ochrana stávající kanalizace v průběhu prací, opravy poškození a vyčistění potrubí.

#### **km 8,305 Výměna chráničky vodovodu TLT DN100**

Stávající vodovod LT 100 (přípojka ROVENIKA) je veden v chráničce pod stávajícím železničním tělesem. Na vodovodu je jedna armaturní šachta.

Přeložka stávajícího potrubí bude vedena ze stávající šachty. Potrubí z trub z tvárné litiny bude uloženo do nové chráničky OC DN300 provedené protlakem v délce 18,5m.

Stávající vodovodní potrubí bude demontováno odstraněním z výkopu a chráničky a chránička bude zaplněna cementopopílkovou směsí (KOPOS).

#### **km 8,443 Výměna chráničky a vodovodu TLT DN80**

Stávající vodovod (přípojka OPEN OFFICE) PVC90 je veden v chráničce pod stávajícím železničním tělesem. Na vodovodu je stávající armaturní šachta.

Přeložka stávajícího potrubí bude vedena ze stávající šachty. Potrubí z trub z PVC 90 bude uloženo do nové chráničky provedené protlakem OC 300 v délce 17m.

Stávající vodovodní potrubí bude demontováno odstraněním z výkopu a chráničky a chránička bude zaplněna cementopopílkovou směsí (KOPOS)

#### **Přeložky vodovodů křižovatka ul. Tomáše Bati a L. Váchy**

Stávající vodovody LT 500, LT300 a LT 200, které jsou vedeny podél třídy T. Bati bude nutno přeložit v souvislosti s rozšířením komunikace a vybudováním nového podchodu v křižovatce T. Bati - Přímá a konstrukcí nového přemostění třídy T. Bati ve směru před Dřevnicí.

Přeložky jsou označeny jako vodovodní řady V3, V5 a V5.2.

#### **Vodovodní řad V3**

Nový řad o z trub z tvárné litiny DN500 se napojí na stávající řad z trub ocelových v místě, kde je situována čerpací stanice MOL.

Trasa tohoto vodovodního řadu je potom vedena v souběhu s řadem V4.1 a V4 podél třídy T Bati. Trasa prochází stávající armaturní šachtou AŠ V5-2, ve které je propojení na řad V4.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 260m.

#### **Vodovodní řad V5**

Nový řad z trub z tvárné litiny TLT DN300 se napojí na stávající řad v ulici T. Bati. Dále je veden místě přes novou armaturní šachtu AŠV5-1 kolmo přes třídu T. Bati v místě, kde je na ni napojen řad V5.1. Potrubí z trub z tvárné litiny bude uloženo pod třídou T. Bati do nové chráničky z trub ocelových DN500 v délce 28,5m. Chránička je napojena na armaturní šachtu AŠV5-1, kde bude napojen řad V5.2.

Trasa tohoto vodovodního řadu je vedena v souběhu s řadem V3 podél třídy.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 275m.

#### **Vodovodní řad V 5.1 (přípojka pro NWT)**

Stávající vodovod LT100 je veden pod stávajícím železničním tělesem. Ten bude nutno přeložit v celkové délce 47,53m do nové trasy označené jako V5.1.

Přeložka stávajícího potrubí bude vedena z nové armaturní šachty AŠV5-1 na řadu V5.

Potrubí z trub TLT 100 bude uloženo na sedla do chráničky. Stávající vodovodní potrubí bude demontováno v celém rozsahu 12m a odstraněno z výkopu.

#### **Vodovodní řad V5.2**

Je napojen na řad V5 v ulici T. Bati před odbočením do chráničky přes komunikaci. Řad je navržen z trub PE100 SDR11 RC 50x4,6 a je veden jako náhrada stávajícího řadu, který je ukončen napojením poslední přípojky.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 26m.

#### **Vodovodní řady Dřevnice**

V rámci stavby nové mimoúrovňové komunikace budou v místě nové komunikace vedené přes řeku Dřevnici provedeny přeložky a ochrany stávajících vodovodů.

Vodovodní řady jsou označené jako řady V4, V4.1, V4.2 a 4.2.1.

#### **Vodovodní řad V 4**

Vodovod DN 600-500 bude přeložen do nové trasy vedené od napojení na stávající vodovod DN600 v ulici L. Váchy. Vodovod Z TLT DN 600 je dále veden mimo novou konstrukci mostu k třídě T. Bati. Zde projde novou armaturní šachtou AŠV4-1, kde bude napojen řad V4.1 s uzávěry a dále projde do stávající rekonstruované armaturní šachty AŠV5-2, kde je napojen řad V4.2 a je tady i propojení s řadem V3. Dále je vodovod veden stávajícím technickým kanálem do rekonstruované revizní šachty AŠV5-3.

Dále řad V4 pokračuje přechodem přes komunikace ulice T. Bati a železniční těleso. Pod tělesem železnice bude veden vodovod v potrubí DN 900 v délce 15,5m.



Potrubí z trub TLT 500 s jištěným spojem bude uloženo na plastová sedla a čela chráničky se opatří manžetami. Pro vtažení potrubí bude zřízena pažená startovací a koncová jáma. Potrubí v chráničce bude trub z tvárné litiny v chráničce s jištěným spojem

Vodovod je dále veden v ulici Přímá, kde jde v souběhu se zatrubněným potokem v potrubí profilu 2600/2400 kolem Hypermarketu Albert a dále podél řeky Dřevnice až k napojení na stávající vodovod v místě přechodu přes Dřevnici.

Stávající vodovodní potrubí bude demontováno v celém rozsahu cca 70m a 315m a odstraněno z výkopu.

#### **Vodovod řad V4.1**

Je napojen na řad V4 v ulici T. Bati v nové armaturní šachtě AŠ V4-1. Řad je navržen z trub z tvárné litiny TLT DN300 a je veden jako náhrada stávajícího řadu, který je ukončen napojením na stávající řad v místě čerpací stanice MOL.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 50m.

#### **Vodovod řad 4.2**

V rámci stavby nové nájezdové rampy na most přes Dřevnici v místě kolem hypermarketu Albert bude nutno provést přeložku a demontáž stávajícího vodovodu LT DN200. Vodovod z tvárné litiny DN200 bude napojen na řad V4 v ulici T. Bati a bude dále veden pod železniční trať .

Vodovod je dále veden kolem objektu Hypermarketu, kde půjde souběhu s kanalizací DN 1200 kanálem. Potrubí je vedeno pod železničním tělesem (vlečková kolej).

Na řad je napojena přípojka pro objekt Hypermarketu z trub DN150.

Na konci trasy je napojen další řad a to V4.2.1 v nové vodoměrné šachtě VŠ-V4.2 která nahrazuje stávající šachtu na stávajícím řadu, která bude demontována demontáží potrubí a vybouráním železobetonového stropu šachty.

Stávající vodovodní potrubí bude demontováno v celém rozsahu cca 150m a odstraněno z výkopu.

#### **Přípojka vody pro ALBERT**

Stávající přípojka k objektu Hypermarketu Albert bude demontována odstraněním z výkopu včetně vodoměrné šachty. Nová přípojka v délce 4,53m bude provedena z trub litinových TLT DN150 a bude vedena do nové vodoměrné šachty, ve které se umístí vodoměr a další armatury.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 50m.

#### **Vodovod řad 4.2.1**

Vodovod řad V4.2.1 bude napojen na přeložený řad V4.2 v nové vodoměrné šachtě VŠ-V4.2 a vodovod bude veden do nové úpravy komunikace Malotova. Vodovod je veden kolem nové komunikace a podél nové vlečkové koleje. Pod železničním tělesem bude vodovod veden chráničce potrubí PE 315 v délce 12,5m. Potrubí z trub LT 150 s jištěným spojem bude uloženo na sedla do chrániček. Potrubí v chráničce bude trub z tvárné litiny v chráničce s jištěným spojem.

Dále je potrubí vedeno v původní trase v ulici Malotova, kde bude napojeno na stávající řad před objektem armaturní šachty.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 130m.

### **Vodovod řad V4.3**

Je napojen na řad V4 v lomovém bodě LB20. Vodovod z trub TLT DN200 je vedena kolem Albertu v nově upravené komunikaci ulice Malotova mezi Albertem a Dřevnicí. Řad V3 přejde komunikaci a je ukončen napojením na stávající vodovod vedená pod korytem Dřevnice. Celková délka je 50,84m.

Stávající potrubí bude demontováno z výkopu a odstraněno včetně armatur a šachet v délce cca 50m.

### **Úpravy vodovodů na komunikaci Hlavníčkovo nábřeží-Malotova**

V místě výměny vlečkové koleje u Hlavníčkova nábřeží bude na stávajícím vodovodu PE50 toto potrubí uloženo v chrániče z trub PE160 v délce 9m. Potrubí z trub PE50 bude uloženo na sedla do chrániček. Čela chráničky se opatří gumovými manžetami.

Dále je potrubí vedeno v původní trase v ulici a bude napojeno na stávající řad.

V místě dalšího křížení vlečkové koleje bude přeloženo stávající potrubí OC DN150.

Dále je potrubí vedeno v původní trase v ulici a bude napojeno na stávající řad.

V místě výměny vlečkové koleje je vedle vodovodu DN150 souběžně veden i vodovod PE50. Ten bude pod vlečkou uložen v chrániče z trub PE160 v délce 8m. Potrubí z trub PE50 bude uloženo na sedla do chrániček. Čela chráničky budou potom opatřena gumovými manžetami.

Dále je potrubí vedeno v původní trase v ulici a bude napojeno na stávající řad.

### **Přípojky**

Veškeré přípojky k překládaným vodovodům budou nově napojeny na odbočky napojené buď navrtávacími pasy nebo na odbočky z řadu. Dále bude provedeno osazení uzávěru se zemní soupravou a poklopem.

Přípojky budou propojeny na stávající trasy a v případě jejich špatného stavu budou vyměněny po objekty nebo vodoměrné šachty, případně kompletně vyměněny.

### **Kanalizace křižovatka ul. Tomáše Bati a L. Váchy, Přímá**

V rámci nového řešení komunikace na tř. T. Bati a napojení mostovky nového mostu na ulici L. Váchy bude nutno přeložit některé kanalizační stoky a zároveň budou pro odvodnění nových komunikací navrženy nové stoky.

V prostoru před podchodem v křižovatce ulic T. Bati a Přímá budou nově navrženy stoky D2, a J1.

### **Stoka D2**

Stoka D2 je napojena na stoku zatrubněného potoka 2600/2400 v šachtě označené jako ŠD2-1. Kanalizace je vedena v souběhu se stokou J1 pod železničním tělesem v protlaku z trub DN800 v délce 20m. Volný prostor bude zaplněn cementopopílkovou směsí. Kanalizace dešťová je dále vedena podél nového podchodu a dále směrem k Otrokovcům jde podél nadjezdu na novou mostovku.

Kanalizace dále pokračuje do šachty ŠD2-11, kde je ukončena na konci nové úpravy komunikace v ulici T. Bati. Na stoku jsou napojeny veškeré přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným i monolitickým dnem.

Stoka D2 z trub korugovaných PP SN 12 je vedena v profilu DN400 v délce 232,06m a v délce DN300 87,92m.

#### **Stoka D2.1**

Je napojena na stoku D2 v šachtě ŠD2-6 a je vedena v nájezdu na mostovku, který odvodňuje. Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným dnem a šachty plastové.

Stoka D2.1 z trub korugovaných PP SN12 je vedena v profilu DN250 v délce 31,27m.

#### **Stoka D2.2**

Je napojena na stoku D2 v šachtě ŠD2-6 a je vedena vedle nájezdu na mostovku, kde odvodňuje komunikaci. Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným dnem a šachty plastové.

Stoka D2.2 z trub korugovaných PP SN12 je vedena v profilu DN300 v délce 39,5m a DN250 v délce 32,99m.

#### **Stoka J1**

Stoka J1 je napojena na stoku DN500 v šachtě označené jako ŠJ1-1. Kanalizace je vedena v souběhu se stokou D2 pod železničním tělesem v protlaku z trub DN800 v délce 20m. Volný prostor bude zaplněn cementopopílkovou směsí. Kanalizace jednotná je dále vedena podél nového podchodu a dále směrem k Otrokovickým jde podél nadjezdu na novou mostovku.

Kanalizace dále pokračuje do šachty ŠJ1-10, kde je ukončena napojením na stávající stoku. Na stoku jsou napojeny přípojky splaškové a jednotné kanalizace od stávajících objektů. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným i monolitickým dnem.

#### **Přeložky kanalizací v křižovatce nadjezdu z ulice T. Bati a ulice L. Váchy.**

V komunikaci třídy T. Bati budou přeložena stávající kanalizace označené jako stoky J2 a D4

#### **Stoka J2**

Přeložka stávající stoky jednotné kanalizace mezi třídou T. Bati a ulicí L. Váchy je vyvolaná konstrukcí mostní konstrukce. Ze šachty označené jako ŠJ2-1 umístěné na stoce DN1200 před objektem Hypermarketu Albert jde nové kanalizační potrubí DN1200 pod železniční vlečkovou tratí. Navrženo je obetonování kanalizace s výztuží v místě křížení v délce 10m.

Kanalizace je dále vedena pod novou železniční trať a komunikací komunikací T. Bati.

Kanalizace je dále vedena napojena k ulici L. Váchy.

Napojení na stávající stoku DN 1000/1500 je v komunikaci J. Váchy v objektu stávající šachta označené jako ŠJ2-9.

#### **Stoka J2.1**

Na stoku J2 šachtu ŠJ2-5 bude napojena nová trasa stávající jednotné kanalizace. V šachtě ŠJ2.1-1 je napojena přípojky jednotné kanalizace DN300 z objektu čerpací stanice MOL.

#### **Stoka D4**

Přeložka stávající stoky dešťové DN900 mezi ulicí L. Váchy a stávající stokou se zatrubněným potokem je vyvolaná umístěním nové mostní konstrukce. Ze šachty označené jako

ŠD4-1 umístěné na stoce DN2200/2050 jde nové kanalizační potrubí DN900 z trub PE-HD SN12 do napojení na stávající stoku do šachty označené jako ŠD4-2.

### **Kanalizace mezi Dřevnicí a třídou T. Bati**

V této části jsou navrženy stoky J3, stoka D1, D1.1, D1.2, D1.3, D17, ORL1, Š1 a to jako přeložky stávajících kanalizací a i jako nové stoky.

### **Stoka J3**

Stávající stoka jednotné kanalizace DN 1300 je vedena do odlehčovací komory LZ29 bude přeložena, protože v místě jejího vedení podél bermy Dřevnice je v kolizi s konstrukcí nového nadjezdu na mostovku za Hypermarketem Albert.

Současně je nutné i přemístění odlehčovací komory LZ 29, která je v současné pozici také v kolizi s mostem. Navíc niveleta stávající kanalizace vyžaduje delší přeložku tak, aby byla přeložená stoka v potřebném spádu.

Kanalizace je vedena od napojení na stávající stoku v šachtě ŠJ3-1 před novou odlehčovací komorou LZ 29. Odlehčovací komora je navržena, stejného provedení jako stávající. Monolitická konstrukce s jednou boční přelivnou hranou s přepadem ukončeným výtokem, do řeky Dřevnice. Úprava břehu bude kamenná dlažba do betonového lože v souladu se současným provedením.

Kanalizace je dále vedena pod novým nadjezdem a v šachtě ŠJ3-3 bude napojena stávající stoka DN1200, která je také směrově posunuta a je na ní nová šachta.

Kanalizace jde potom podle břehu Dřevnice a stoka je ukončena napojením na stávající kanalizaci v šachtě označené jako ŠJ3-4.

### **Stoka J3.1**

Tato stoka je vedena ze šachty ŠJ3-3 a jde kolem Albertu do napojení na stávající stoku DN1200 v nové revizní šachtě ŠJ3-1.

### **Stoka D1**

Nová dešťová stoka D1 odvede dešťové vody z nově upravených ploch komunikací a nové mostovky do Dřevnice. Kanalizace je vedena od výtokového objektu pod násypem nového mostu a dále jde pod mostovkou ve směru do nové třídy. T. Bati. Na trase jsou napojeny stoky D1.1, D1.2, D1.3 a D1.4. Stoka D1 je vedena pod novou vlečkovou kolejí a současně i pod novou rozšířenou tratí.

Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí.

### **Stoka D1.1**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-3. Jde v novém parkovišti a dále do nové úpravy komunikace ulice Malotova.

### **Stoka D1.2**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-4. Jde kolem nové komunikace u parkoviště a je vedena do ORL je do ní napojena stoka ORL1.

### **Stoka ORL1**

Je vedena z odlučovače ropných látek a jde dále do parkoviště a potom až k objektu Hypermarketu Albert, kde odvede další vody z parkovacích ploch.

#### **Stoka D1-13**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-5. Jde v nové zpevněné ploše a odvede dešťové vody z této nové zpevněné plochy do stoky D1.

#### **Stoka D1-14**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-6. Jde v nové zpevněné ploše a odvede dešťové vody z této nové zpevněné plochy do stoky D1.

#### **Stoka D1.3**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-9. Jde v nové komunikaci třídy T. Bati ve směru na Vizovice a odvede veškeré dešťové vody z nové komunikační úpravy ulice T. Bati.

#### **Stoka D1.4**

Je vedena ze šachty označené jako ŠD1-9. Jde v nové komunikaci třídy T. Bati ve směru na Otrokovice a odvede veškeré dešťové vody z nové komunikační úpravy ulice T. Bati.

#### **Stoka S1**

Tato stoka je přeložkou stávající kanalizace BT DN300 v ulici Malotova. Je nutná z důvodů rekonstrukce stávajících tepelných kanálů.

Na stávající kanalizaci budou osazeny dvě revizní šachty s monolitickým dnem. Přeložka je vedena pod stávající vlečkovou kolejí a bude pod ní obetonována v délce 9m.

#### **Ochrany stávající kanalizace v ulici Malotova**

V rámci úpravy vlečkové koleje bude provedeno obetonování stávajících kanalizací v ulici Malotova.

#### **km 9,022 ochrana kanalizace DN 600/900**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 600/900 je vedena pod stávajícím železničním tělesem.

#### **km 9,134 ochrana kanalizace DN 400**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 400 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tato kanalizace bude nově chráněna obetonováním s ocelovou výztuží v délce cca 21,5m.

### **D.2.1.7.10 SO 05-21-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky teplovodů**

#### **PŘECHOD V KM 9,191 (92B)**

Jedná se přechod mezi budovami 92 a 93 v areálu bývalé společnosti Baťa (SVIT). Stávající kondenzátní potrubí DN 65 s max. provozní teplotou do 60°C je v současné době vedeno v tepelném kanále (betonové poloroury).

#### **Provizorní opatření**

Stávající potrubí kondenzátu bude před budovou 92 (mezi budovami 91 a 92 v areálu bývalé společnosti Baťa SVIT) přerušeno a konec vedený pod budovu 92 bude dočasně zaslepen. Kondenzát bude po dobu výstavby tepelného kanálu pro definitivní přeložku kondenzátu dočasně vypouštěno do

dostávající jímky před budovou 92. Odtud bude kondenzát přečerpáván do stávající kanalizační jímky.

Po realizaci definitivního přepojení bude potrubí kondenzátu před budovou 92 zpětně propojeno a zprovozněno.

**Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 25 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

**PŘECHOD V KM 9,311 (83B)**

Jedná se přechod mezi budovami 83 a 84 v areálu bývalé společnosti Baťa (SVIT). Stávající potrubí kondenzátu, páry 0,3 MPa a vody je v současné době vedeno v tepelném kanále. Potrubí páry a kondenzátu slouží pouze pro napojení budovy 83, potrubí vody slouží pro zokruhování rozvodů vody v areálu.

**Provizorní opatření**

Stávající potrubí páry, kondenzátu a vody bude v hlavním tepelném kanále vedeného před jižní fasádou budovy 84 přerušeno, část potrubí vedený pod kolejištěm k budově 83 bude demontován a konce pod budovou 83 dočasně zaslepeny.

V budově 83 budou instalovány elektrické zásobníkové ohřivače o součtovém objemu 800 l a součtovém elektrickém příkonu 12 kW. Zásobníkové ohřivače budou zapojeny do stávajícího okruhu ohřevu TV ve VST v budově 83 dle výkresové dokumentace.

Po realizaci definitivního přepojení bude potrubí kondenzátu pod a před budovou 83 zpětně propojeno na nové rozvody a zprovozněno.

**Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 18 m přerušen a zdemontován.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

**PŘECHOD V KM 9,590 (PŘEJEZD 64B)**

Jedná se přechod mezi budovami 65 a 84 v areálu bývalé společnosti Baťa (SVIT). Stávající potrubí tlakového kondenzátu, spádového kondenzátu, 2x páry 1,2 MPa (léto + zima), páry 0,3 MPa, 2x potrubí vzduchu (0,6 MPa + 0,9 MPa) a vody je v současné době vedeno v tepelném kanále. Jedná se o hlavní zásobovací trasy pro západní polovinu areálu i města a jejich provoz musí zůstat po celou dobu realizace stavebních prací zachován.

#### **Provizorní opatření**

Všechna stávající potrubí (kromě potrubí pára 1,2 MPa – léto) budou uložena do nových ocelových chrániček a uložena na dno stávajícího tepelného kanálu. Stávající tepelný kanál bude zaslepen. Mezery mezi chráničkami budou vyplněny ochranou betonovou směsí. Pro uložení kabelových a optických vedení bude uložena 1 rezervní chránička.

Pro izolovaná potrubí uložena v nových ocelových chráničkách bude použito předizolovaných trub v tepelné třídě podle vedeného média (130°C, 180°C, 240°C). Pro neizolovaná potrubí uložena v nových ocelových chráničkách bude použito standardních ocelových trubek.

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí v chráničkách kromě spádového kondenzátu odpojena od rozvodu, potrubí páry a spádového kondenzátu v chráničkách ponecháno (budou sloužit pro havarijní propojení), ostatní potrubí budou dle požadavku provozovatele (ALPIQ) v chráničkách ponechána nebo budou demontována. Vývody ponechaných potrubí na výstupu z chrániček budou zaslepeny, aby se zabránilo vnikání nečistot do potrubí.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 31 m přerušen a částečně zdemontován po výšce (po nejvyšší úroveň nejvyšší chráničky).
- b) Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím cca 25m bude pod kolejemi vybudován nový zalomený průchozí rámový propustek 1600/2200 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### **PŘECHOD V KM 9,803 (PŘEJEZD 46B)**

Jedná se přechod mezi areálem teplárny Zlín a budovou 46 v areálu bývalé společnosti Baťa (SVIT). Stávající potrubí tlakového kondenzátu, 2x páry 0,3 MPa (léto + zima), páry 1,2 MPa, potrubí vzduchu 0,6 MPa a vody je v současné době vedeno v tepelném kanále. Jedná se o hlavní zásobovací trasy pro jižní část areálu i města a jejich provoz musí zůstat po celou dobu realizace stavebních prací zachován.

#### **Provizorní opatření**

Všechna stávající potrubí (kromě potrubí pára 0,3 MPa – léto) budou uložena do nových ocelových chrániček a uložena na dno stávajícího tepelného kanálu. Stávající tepelný kanál bude zaslepen. Mezery mezi chráničkami budou vyplněny ochranou betonovou směsí. Pro uložení kabelových a optických vedení bude uložena 1 rezervní chránička.

Pro izolovaná potrubí uložena v nových ocelových chráničkách bude použito předizolovaných trub v tepelné třídě podle vedeného média (130°C, 180°C, 240°C). Pro neizolovaná potrubí uložena v nových ocelových chráničkách bude použito standardních ocelových trubek.

Po realizaci definitivního přepojení budou všechna provizorní potrubí v chráničkách odpojena od rozvodu, potrubí páry a spádového kondenzátu v chráničkách ponecháno (budou sloužit pro havarijní propojení), ostatní potrubí budou dle požadavku provozovatele (ALPIQ) v chráničkách ponechána nebo budou demontována. Vývody ponechaných potrubí na výstupu z chrániček budou zaslepeny, aby se zabránilo vnikání nečistot do potrubí.

**Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce asi 35 m přerušen a částečně zdemontován po výšce (po nejvyšší úroveň nejvyšší chráničky).
- b) Souběžně s trasou původního tepelného kanálu, avšak s odsunutím cca 5m bude pod kolejemi vybudován nový zalomený průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno ze standardního ocelového potrubí z ocelových trub černých s ohyby  $R = 3D$ . Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámů podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

**D.2.1.7.11 SO 05-22-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 05-22-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky NTL plynovodů a přípojek v celkové délce 111,0m
- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 289,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 16,0m
- Přeložka NTL plynovodu - SO 05-22-01\_01 (km 10,383)

Stávající NTL plynovod ocel DN500mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať (ŽST Zlín Střed). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa, dále je v rámci této stavby navržena přeložka stávajícího podzemního vodního náhonu k elektrárně. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. Dle požadavku technika innogy (GasNet) bude přeložka plynovodu provedena z profilu PE dn315mm. V rámci této stavby je navržena přeložka NTL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 05-22-01\_02 (km 10,404)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať (ŽST Zlín Střed). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navrženo rozšíření stávajícího kolejiště o další kolej a tím i rozšíření drážního tělesa, dále je v rámci této stavby navržena přeložka stávajícího podzemního vodního náhonu k elektrárně. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka přípojky STL plynovodu ŽST Zlín-střed - SO 05-22-01\_03 (km 10,200)



Stávající STL plynovodní přípojku z PE dn50mm v. k.ú Zlín pro výpravní budovu nádraží Zlín Střed bude nutno přeložit, a to z důvodu stavebních úprav nádraží Zlín Střed a budování nové výpravní budovy v nové poloze. Navrženo je vybudování přeložky STL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø50/4.6mm. Plynovodní přípojka bude ukončena v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr, a to uzávěrem DN40, za uzávěrem bude osazena nová STL plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem a regulátorem plynu. Dále bude navazovat vnitřní rozvod plynovodu ve výpravní budově (není součástí této stavby). Přeložka bude napojena na překládaný STL plynovod DN300 v rámci přeložky SO 05-22-01\_02.

- Přeložka plynovodu ALPIQ - SO 05-22-01\_04 (km 9,265)

Stávající areálový plynovod DN150mm ve správě spol. ALPIQ v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať vedený na nadzemních konzolách po stěně podjezdu pod tratí. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena rekonstrukce tohoto podjezdu a úprava stávajícího drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu, který zásobuje objekt firmy HAMAG parc.č. 2550/1. V rámci této stavby je navržena přeložka plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Ochrana plynovodu DN300 ALPIQ - SO 05-22-01\_05 (km 9,460)

Stávající areálový plynovod DN300mm ve správě spol. ALPIQ v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať. Dle poskytnutých podkladů od správce není patrné jestli je plynovod uložen do chráničky. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

#### **D.2.1.7.12 SO 05-27-01 ŽST Zlín střed, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

##### **km 9,311 Výměna vodovodu OC DN100 za PE110**

Stávající vodovod z trub ocelových DN100 je veden ve stávající chráničce pod železniční tratí. Na vodovodu je umístěna stávající armaturní šachta.

Potrubí z trub z PE 110 bude uloženo do stávající chráničky na plastová sedla v délce 18m. Stávající uzávěr bude vyměněn. Potrubí z trub ocelových DN100 bude demontováno v celém rozsahu přeložky.

##### **km 9,4695 ochrana kanalizace DN 500**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 500 je vedena pod stávajícím železničním tělesem.

##### **km 9,471 Ochrana vodovodu v chráničce**

Stávající vodovod ocel PE 110 je veden v chrániče pod stávajícím železničním tělesem. Na vodovodu je umístěna stávající armaturní šachta.

**km 9,542 přeložka kanalizace DN 500**

Stávající kanalizace je vedena v souběhu s kanalizací 600/900 v blízkosti stávajícího silničního úrovněvého přejezdu. Tuto kanalizaci je třeba přeložit do nové trasy, protože nové kolejové řešení neumožňuje ponechat kanalizaci v kolejišti.

Ze stávající kanalizace bude vedeno potrubí KTR DN 500. Kanalizace je vedena v demontovaném kolejovém úseku a je ukončena v nové revizní šachtě budované na kanalizaci 600/900.

Stávající kanalizace bude zrušena odstraněním poklopů a prefabrikátů stávající revizní šachty a zaplněním stávající kanalizace cementopílkovou směsí v délce 70m.

**km 9,572 ochrana kanalizace DN 600/900**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 600/900 je vedena pod stávajícím železničním tělesem v místě silničního úrovněvého přejezdu.

**km 9,789 ochrana kanalizace DN 600/900**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 600/900 je vedena pod stávajícím železničním tělesem.

**km 9,810 Přeložka vodovodu LT DN300**

Stávající vodovod z trub ocelových DN300 je veden v trase, která je v kolizi z rozšířeným kolejištěm. Stávající ocelový vodovod bude demontován a odstraněn v délce 120m a bude přeložen do nové trasy vedené v souběhu s trasou kabelovodu.

Potrubí bude z trub z tvárné litiny TLT DN300 v celkové délce 125m napojené na stávající ocelové potrubí DN300.

**km 9,968 ochrana kanalizace DN 300, vodovodů a rozvodů stlačeného vzduchu**

Stávající kanalizace z trub DN 300 je vedena ve stávajícím podchodu.

**km 10,138 Kanalizace v žst Zlín**

v žst Zlín budou v rámci změn kolejiště a výstavby nové Výpravní budovy a rekonstrukce přednádražního prostoru zrušeny některé kanalizace, vybudovány nové a některé budou chráněny v průběhu prací na trati.

Jedná se o kanalizace označené jako stoky J4, J4.1, J4.6, D4,D4.1,D4.2,D4.3,D4.4 D4.5,D5, D5.1, D5.1A, D5.2

Kanalizace DN1000 vedená v km 10,138 přes kolejiště bude obetonována v délce 32m. Na konci kolejiště bude umístěna nová revizní šachta ŠJ4-4. Na tuto kanalizaci se napojí nové dešťové stoky D4.1,D4.2,D4.3,D4.4.

**Stoka J4**

Jde o přeložku stávající jednotné kanalizace DN 1000 a DN600/900 v kolejišti a přednádraží. Kanalizace bude vedena kolmo přes kolejiště po napojení na stávající kanalizaci a dále bude vedena v nové trase po napojení na stávající kanalizaci ve stávající soutokové šachtě. Na kanalizaci jsou napojeny další stoky a přípojky včetně přípojky splaškové kanalizace z nové Výpravní budovy.

Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové i splaškové kanalizace stávající i nové. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným i monolitickým dnem.

Stoka J4 z trub TŽH DN1000 je vedena v profilu v délce 10,45m a DN 600/900 v délce 25,57m.

#### **Stoka J4.1**

Tato stoka odvede dešťové a splaškové vody z rušených kanalizací z přednádražního prostoru do stoky J4. Stoka je vedena potrubím TŽH DN300 v délce 7,50m v komunikaci. Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a šachty. Šachta ŠJ4.1-1 má monolitické dno.

#### **Stoka D4.1**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 30,02m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Na kanalizaci jsou umístěny typové šachty plastové.

#### **Stoka D4.2**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 41,44m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D4.3**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U DN200 v délce 41,5m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D4.3.1**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U DN200 v délce 20m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky D4.3. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D4.4**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U DN200 v délce 42,33m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Celkové množství dešťové vody z odvodňovaných nástupišť je 5,39l/s. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D4.5**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 45,93m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky jednotné kanalizace J4. Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a plastové šachty.

#### **Stoka D5**

Tato nová stoka dešťové kanalizace odvede dešťové vody z nástupišť, střechy nového zastřešení Výpravní budovy a částečně i přednádražního prostoru a i z odvodnění kolejiště do řeky Dřevnice. Kanalizace jde od výtokového objektu v souběhu s kanalizací 2500/1450. Přes kolejištěm

bude vedena v protlaku trubky DN800 v délce 23 m a 11m položené ve výkopu. Potrubí bude uloženo na sedla a volný prostor bude vyplněn cementopopílkovou směsí (KOPOS).

Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace stávající i nové. Na stoce jsou revizní šachty z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným i monolitickým dnem.

Stoka D5 z trub korugovaných PP SN12 DN600 je v délce 26,73m, DN400 D1.16,12m a DN 500 v délce 275,34m.

#### **Stoka D5.1**

Tato stoka odvede výhradně dešťové vody z odvodnění kolejiště a dále za zastřešení podchodu a objektu SO 05-15-04. Stoka je vedena potrubím PP SN12 DN300 v délce 2,4m a PVC – U SN16 DN200 v délce 110,68m.

Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a plastové šachty.

#### **Stoka EPZ-S1**

Tato stoka odvede výhradně splaškové vody z objektu SO 05-15-04. Stoka je vedena potrubím PVC–U SN16 DN150 v délce 61,80m.

Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka D5.1A**

Tato stoka odvede výhradně dešťové vody ze zastřešení a zpevněných ploch autobusového nádraží, které byly vedeny do rušeného odlučovače ropných látek. Stoka je ukončena před novým odlučovačem ropných látek. Dále pokračuje stoka ORL2. Stoka je vedena potrubím korugovaným PP SN12 DN400 v délce 22,29m.

#### **Stoka D5.2**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN250 v délce 18,35m a DN200 v D1.66,17m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky dešťové kanalizace D5. Na kanalizaci jsou umístěny typové prefabrikované a plastové šachty.

#### **Stoka D5.2.1**

Tato stoka odvede dešťové vody ze zastřešení nástupišť. Stoka je vedena potrubím PVC-U SN16 DN200 v délce 48,3m po nástupišti a dále směrem do napojení do stoky dešťové kanalizace D5.2. Na kanalizaci jsou umístěny typové plastové šachty.

#### **Stoka ORL2**

Je vedena z odlučovače ropných látek a jde dále do parkoviště a potom až k napojení na stávající šachtu dešťové kanalizace, kde jsou napojeny veškeré dešťové vody, které byly vedeny z prostoru autobusového nádraží do rušeného odlučovače ropných látek.

Stoka ORL2 je navržena z trub PVC-U SN12 DN 400 v délce 18,48m.

Na stoku jsou napojeny přípojky dešťové kanalizace od uličních a pásových vpustí.

Revizní šachty jsou z betonových prefabrikátů s prefabrikovaným a monolitickým dnem.

#### **km 10,306 ochrana kanalizace DN 2500/1400**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 2500/1400 je vedena pod stávajícím železničním tělesem za stanicí žst. Zlín - Střed.

**km 10,349 ochrana a sanace kanalizace DN 200**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 200 je vedena pod stávajícím železničním tělesem za stanicí žst. Zlín - Střed.

**km 10,413 přeložka kanalizace DN 600**

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 600 je vedena pod stávajícím železničním tělesem za stanicí žst. Zlín - Střed. Tato kanalizace bude přeložena potrubím z trub DTZH DN600 v délce 24m a bude chráněna obetonováním. Součástí této přeložky sanace je i provedení dvou nových revizních šachet a zaplnění stávající kanalizace cementopílkovou směsí v délce 26m.

**km 10,711 Ochrana kanalizace obetonováním DN 500 BT (Zlín)**

Stávající kanalizace z trub betonových DN 500 je vedena pod stávajícím železničním tělesem.

**Vodovodní řad V6**

Nový vodovodní řad bude veden z prostoru stávajícího autobusového nádraží . Jde o potrubí z tvárné litiny TLT DN100, které bude vedeno od napojení na stávající vodovodní řad přes novou komunikaci směrem k budoucímu objektu Výpravní budovy Zlín. Řad je ukončen koncovým podzemním hydrantem. Celková délka trasy je 58m. Před koncovým hydrantem je napojena přípojka vody pro nové odběry v kolejišti.

**Přípojka a rozvod vody k objektu SO 05-15-04**

Na konci vodovodního řadu TLT DN100 je napojena přípojka vodovodu k obj. SO 05-15-04 PE 32 v délce 2m. Tato přípojka je ukončena v typové vodoměrné šachtě, kde bude umístěna vodoměrná řada s armaturami a fakturační vodoměr. Za vodoměrnou šachtou je veden rozvod vody z trub PE50 SDR11 RC 50x4,6 v délce 126m. Pod kolejištěm je voda uložena v chráničce PE160 v délce 11,5m a 22m. Chránička délky 11,5m bude položena v otevřeném výkopu a chránička délky 22m bude protlačena pod kolejištěm, potrubí bude potom vtaženo do chráničky. Další chránička z trub PE160 v délce 8m bude uložena v otevřeném výkopu u objektu SO 05-15-04. Potrubí v chráničkách bude uloženo na plastová a sedla čela se opatří gumovými manžetami.

**D.2.1.7.13 SO 06-21-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky teplovodů**

**PŘECHOD V KM 11,160 (KUDLOVSKÝ POTOK)**

Stávající horkovodní potrubí DN 200 s max. provozní teplotou 130°C je v současné době vedeno povrchově na pozemních podporách, umístěných na hrané profilu Kudlovského potoka. Výškové osazení je nad maximálním průtočným profilem. Křížení je provedeno v rámci stávajícího drážního propustku.

Větev má dvě základní funkce, jednak slouží jako propojovací větev na „nábřežní horkovod“ a současně zásobuje obytné soubory v přilehlých ulicích (Na Potokách atd.)

**Provizorní opatření**

Horkovodní větev je možno natlakovat jak z jejího jižního konce, tak i z jejího severního konce. Díky tomu je možné část potrubí část potrubí, které bude překážet při realizaci nového železničního mostu nad Kudlovským potokem, po dobu výstavby demontovat. Aby byl zachován provoz navazujících potrubních větví bude nutné v dostatečném předstihu (nejpozději v době

poslední technologické odstávky předcházející zahájení stavebních na modernizaci železniční trasy v tomto úseku) provést instalaci dvou párů kombinovaných uzavíracích armatur.

**Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčeném místě, v délce asi 16 m přerušen a zdemontován. Před demontáží dotčeného úseku budou v rámci provizorních opatření jak z jižní tak i ze severní strany instalovány nové uzávěry.
- b) Demontovaný úsek bude na obou stranách zaslepen.
- c) Kolmo na osu koleje bude vybudován průchozí rámový propustek 1600/1800 mm ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno propustku (dod. stavební části)
- d) Šachty budou na odvrácených stranách opatřeny prostupy min mm pro prostup potrubí. Po montáži potrubí budou tyto montážní otvory zazděny. Po vybourání budou sloužit pro případnou výměnu potrubí.
- e) Nové potrubí v kanále bude provedeno z předizolovaných trub 200/315 mm. Potrubí vedená v zemině budou uložena na pískový podsyp, potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových ráků podpůrné konstrukce.
- f) Ve směru spádu budou potrubí opatřena odvodušněním.
- g) Po opuštění kanálu budou tato potrubí napojena rameny na stávající potrubí ohyby z ocelových trub černých  $R = 3D$ .
- h) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

**PŘECHOD V KM 11,995 (PODVESNÁ IV)**

Stávající horkovodní potrubí DN 200 s max. provozní teplotou 130°C je v současné době vedeno v tepelném kanále.

**Provizorní opatření**

Horkovodní větev je možno natlakovat jak z jejího jižního konce, tak i z jejího severního konce. Díky tomu je možné část potrubí část potrubí, které bude překážet při realizaci tratě nad tepelným kanálem u LIDLu, po dobu výstavby demontovat. Aby byl zachován provoz navazujících potrubních větví bude nutné v dostatečném předstihu (nejpozději v době poslední technologické odstávky předcházející zahájení stavebních na modernizaci železniční trasy v tomto úseku) provést instalaci dvou párů kombinovaných uzavíracích armatur.

**Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčeném místě, v délce m přerušen a zdemontován. Před demontáží dotčeného úseku budou v rámci provizorních opatření jak z jižní tak i ze severní strany instalovány nové uzávěry.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno z předizolovaných trub 200/315 mm. Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových ráků podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

**PŘECHOD V KM 12,727 (LIDL)**

Stávající horkovodní potrubí DN 200 s max. provozní teplotou 130°C je v současné době vedeno v tepelném kanále.

#### **Provizorní opatření**

Horkovodní větev je možno natlakovat jak z jejího jižního konce, tak i z jejího severního konce. Díky tomu je možné část potrubí část potrubí, které bude překážet při realizaci tratě nad tepelným kanálem u LIDLu, po dobu výstavby demontovat. Aby byl zachován provoz navazujících potrubních větví bude nutné v dostatečném předstihu (nejpozději v době poslední technologické odstávky předcházející zahájení stavebních na modernizaci železniční trasy v tomto úseku) provést instalaci dvou párů kombinovaných uzavíracích armatur.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce m přerušen a zdemontován. Před demontáží dotčeného úseku budou v rámci provizorních opatření jak z jižní, tak i ze severní strany instalovány nové uzavěry.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 2500/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno z předizolovaných trub 200/315 mm. Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### **PŘECHOD V KM 12,852 (ZELENÉ KOUPALIŠTĚ)**

Stávající horkovodní potrubí DN 200 s max. provozní teplotou 130°C je v současné době vedeno v tepelném kanále.

#### **Provizorní opatření**

Horkovodní větev je možno natlakovat jak z jejího jižního konce, tak i z jejího severního konce. Díky tomu je možné část potrubí část potrubí, které bude překážet při realizaci tratě nad tepelným kanálem u LIDLu, po dobu výstavby demontovat. Aby byl zachován provoz navazujících potrubních větví bude nutné v dostatečném předstihu (nejpozději v době poslední technologické odstávky předcházející zahájení stavebních na modernizaci železniční trasy v tomto úseku) provést instalaci dvou párů kombinovaných uzavíracích armatur.

#### **Návrh technického řešení potrubní části.**

- a) V době provádění přípravných a stavebních prací bude potrubní úsek v dotčené místě, v délce m přerušen a zdemontován. Před demontáží dotčeného úseku budou v rámci provizorních opatření jak z jižní, tak i ze severní strany instalovány nové uzavěry.
- b) V trase původního tepelného kanálu, avšak výškově níž bude pod kolejemi vybudován nový průchozí rámový propustek 1600/1800 mm. Tento nový propustek bude ukončený na obou stranách vstupními šachtami s hloubkou po dno tepelného kanálu (dod. stavební části)
- c) Kanál bude vyspádován k severní šachtě, kde bude instalována jímka pro případné čerpání vody.
- d) Nové potrubí v kanále bude provedeno z předizolovaných trub 200/315 mm. Potrubí vedená v tepelném kanále budou uložena na ocelové konstrukce dle ON a ukotvena do ocelových rámců podpůrné konstrukce.
- e) Ve směru spádu budou potrubí opatřena vypouštěním.
- f) Po novém napojení bude nutno upravit na každé straně minimálně dvě následující podpory.

#### **D.2.1.7.14 SO 06-22-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 06-22-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky NTL plynovodů a přípojek v celkové délce 56,0m
- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 802,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 31,0m
- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_01 (km 10,674)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať v místě přejezdu. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_02 (km 10,818)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín je veden v souběhu se stávající kolejovou tratí a zároveň v souběhu se stávajícím podzemním vodním náhonem pro elektrárnu. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího plynového vedení, které by zůstalo uloženo pod tělesem dráhy. Z tohoto důvodu bude nutné provést přeložku plynovodu, která bude muset být z prostorových důvodů vymístěna až za stávající náhon, nově bude plynovod uložen jednak do komunikace (ul. Benešovo nábreží) a dále bude veden v souběhu s novou hranou drážního tělesa ve vzdálenosti cca 3,0m od paty násypu. Touto stavbou bude také dotčena stávající STL přípojka pro objekt na parc. č. 8291, která kříží trať a bude nutné ji rovněž přeložit. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místech křížení přeložky plynovodu se stávajícím podzemním náhonem bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající STL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm, přípojka bude obnovena až po HUP. V místě křížení přeložky plynovodní přípojky s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø63mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_03 (km 10,892)

Stávající STL plynovod ocel DN80mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø90/5.2mm. V místech křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø160mm. Přeložka bude napojena na přeložku plynovodu z PE dn315 SO 06-22-01\_02. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit 2ks dotčených stávajících STL plynovodních přípojek. Navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø63/5.8mm pro objekt parc.č. 388 a 389/1, přípojka bude přepojena na stávající potrubí. Dále je navrženo přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm pro objekt parc.č. 6354, přípojka bude přepojena na stávající potrubí.



- Přeložka NTL plynovodu - SO 06-22-01\_04 (km 11,132)

Stávající STL plynovod ocel DN300mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať v souběhu s Kudlovským potokem. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu a také přeložku stávající STL přípojky ocel DN32 k domu na parc. č.3780/1. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø450mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající STL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø40/3.7mm pro objekt na parc. č. 3780/1, přípojka bude obnovena až po HUP.

- Ochrana STL plynovodu PE dn225 - SO 06-22-01\_05 (km 11,947)

Stávající STL plynovod PE dn225mm v k.ú. Zlín podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem mezi ul. Hornomlýnská a Kvítková, a to ve stávající chráničce PE dn315mm opatřené číchačkami. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). V rámci této stavby bude zajištěno stávající nefunkční plynovodní potrubí DN200, které je uloženo pod drážním tělesem (km cca 11,990) a přilehlých komunikacích, toto potrubí bude v rámci stavby zaplněno cementopopílkovou suspenzí. Stávající chránička PE dn315mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_06 (km 12,700)

Stávající STL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Zlín vede v souběhu se stávající kolejovou tratí v ul. Broučkova. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková a směrová úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa, dále je zde navržena silniční mimoúrovňová křižovatka s tratí, která bude mít vliv na výškové řešení ul. Broučkova. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu a také přeložku stávající STL přípojky ocel DN32 k domu na parc. č.8248. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm. V místě křížení přeložky plynovodu se silnicí ul. Podvesná XVII, bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø355mm. V rámci přeložky plynovodu bude nutné přepojit dotčenou stávající STL plynovodní přípojku, navrženo je přepojení STL přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø40/3.7mm pro objekt na parc. č. 8248, přípojka bude obnovena až po HUP.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_07 (km 12,877)

Stávající STL plynovod ocel DN400mm v k.ú. Zlín kříží stávající kolejovou trať a komunikaci (ul. Broučkova). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena výšková úprava stávajícího kolejiště, zahroubení trati s umístěním do zárubních zdí, z důvodu návrhu mimoúrovňového křížení se silnicí v ul. Podvesná XVII. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího plynového vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. Dle požadavku technika innogy (GasNet) bude přeložka plynovodu provedena z profilu PE dn315 a dn225mm. V rámci této stavby je navržena jednak přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6

Ø315/17.9mm. V místě křížení přeložky plynovodu s ulicí Broučkova a tratí bude přeložka plynovodu provedena z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø225/12.8mm, napojena bude za tratí na stávající STL ocelový plynovod DN200, tato část přeložky bude pod tratí a silnicí uložena do chráničky z plastových trub PE Ø355mm. V rámci přeložky je navrženo rovněž přepojení na stávající potrubí plynovodu PE dn160, které vede podél ulice Broučkova, a to přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_08 (km 13,912)

V km 13,730 až 14,353 staničení trati, v k.ú. Příluky u Zlína je navržena změna polohy drážního tělesa mimo stávající trasu kolejiště, a to z důvodu plánovaného nového silničního propojení ul. Broučkova s napojením na silnici I/49 (ul. Vizovická), toto propojení není součástí této stavby. V rámci úpravy polohy kolejiště dojde k dotčení stávajícího STL plynovodu z PE dn160mm, který je v současné době veden nevhodně vůči trase navrženého nového kolejiště, dále jsou v rámci této stavby navrženy silniční objekty s násypovými tělesy, pod kterými je rovněž veden stávající plynovod. Z tohoto důvodu bude nutné provést směrovou přeložku stávajícího plynovodu v dotčené části území. V rámci této stavby je navržena přeložka plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm, včetně nového propojení na stávající STL plynovod křižující stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Vizovická) z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm, napojen bude na vysazenou odbočku z hlavní trasy přeložky plynovodu. V místě křížení přeložky plynovodu s novou tratí a novým silničním tělesem bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 06-22-01\_09 (km 14,266)

V km 13,730 až 14,353 staničení trati, v k.ú. Příluky u Zlína je navržena změna polohy drážního tělesa mimo stávající trasu kolejiště, a to z důvodu plánovaného nového silničního propojení ul. Broučkova s napojením na silnici I/49 (ul. Vizovická), toto propojení není součástí této stavby. V rámci úpravy polohy kolejiště dojde k dotčení stávajícího STL plynovodu z PE dn160mm, který je v současné době veden nevhodně vůči trase navrženého nového kolejiště. Z tohoto důvodu bude nutné provést směrovou přeložku stávajícího plynovodu v dotčené části území. V rámci této stavby je navržena přeložka plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s novou tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

#### **D.2.1.7.15 SO 06-27-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Příluky, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

##### Ochrana kanalizace DN 1680/1530 BT v km 11,005 (Zlín)

Stávající jednotná kanalizace DN 1680/1530 BT kříží trať v km 11,005. Kanalizace bude v místě křížení dodatečně chráněna obetonováním betonem C 25/30 v délce 13,5 m.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

##### Přeložka kanalizace DN 800 BT v km 11,124 (Zlín)

Stávající kanalizace z trub betonových DN 800 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Kanalizace nebude v tomto úseku kapacitně využita, protože napojující se stoka DN 800 bude zrušena. Kanalizace bude pod tratí vyjmuta a nahrazena novým potrubím DN 500 PVC SN 16 v délce 27,5 m po novou revizní šachtu ŠJ5-1. Šachta v místě zrušené kanalizace DN 800 bude zrušena vybouráním.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Přeložka kanalizace ul.Hornomlýnská (Zlín) v km 11,124-11,639

Stávající stoka DN 800, 500, 300 BT vedoucí od ul.Dlouhá souběžně s tratí vpravo po ul.Lešetín VI bude zrušena v délce 514 m, protože vede v trase nového kolejiště. Dále bude zrušena stoka DN 300 BT vedoucí vlevo od tratě na ul.Hornomlýnská, napojující se na rušenou stoku od úrovně ul.Lešetín IV až po konec stoky. Rušené stoky nahradí nová stoka J5 včetně všech přepojení navazujících bočních stok. Jedná se o stoky J5.1-6.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Ochrana kanalizace DN 1680/1370 v km 11,939 (Zlín)

Stávající jednotná kanalizace DN 1680/1370 BT kříží trať v km 11,9339. Kanalizace je uložena ve velké hloubce, takže nebude obetonována. Jde o ochranu kanalizace a šachet před poškozením v průběhu stavebních prací a případné opravy.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Přeložka vodovodu DN 300 TLT v km 12,004 (Zlín)

Stávající vodovod DN 300 LT kříží trať v km 12,004 a je veden v ocelové chráničce (předpoklad délka 13m). Na obou stranách se nachází armaturní šachty.

Potrubí bude pod tratí od šachty k šachtě vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka vodovodu DN 500 TLT v km 12,063 (Zlín)

Stávající vodovod DN 500 LT kříží trať v km 12,063 a je veden v ocelové chráničce (předpoklad délka 13m). Na straně vlevo se nachází armaturní šachta.

Potrubí bude pod tratí od šachty vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka vodovodu DN 200 TLT – Řad V7 v km 12,716 (Zlín)

V místě mimoúrovňového křížení komunikace ulice Podveská a železniční trati bude nutno provést přeložku stávajícího vodovodu LT DN 200 označenou jako řad V7 v celkové délce 283,2 m.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka vodovodní přípojky DN 100 TLT ul. Podvesná (Zlín)

Přípojka DN 100 do Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice bude v kolizi s navrženou přeložkou řadu V7. Přípojka bude přeložena v délce 8,0 m.

Vlastníkem a správcem vodovodu je Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s.r.o.

Přeložka vodovodu PE 50 TLT ul. Podvesná (Zlín)

Stávající řad PE 50, který je veden pro rodinné domy určené k demolici bude pro zokruhování sítě přepojen na přeložku řadu V7.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přeložka kanalizací ul.Podvesná (Zlín)

V ulici Podvesná budou nutné přeložky stávajících jednotných kanalizací a navrženy nové dešťové kanalizace. Návrh vychází z celkového řešení komunikace, opěrných zdí, mostu mimoúrovňového křížení s železniční tratí i s ulicí Hornomlýnskou a Broučkovou.

Jednotné kanalizace jsou označeny jako stoky J6, J6.1, J6.2, J6.3 a dešťové jako D7, D7.1 a D8.

#### Jednotná Stoka J6

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 900/1350 je vedena pod stávajícím železničním tělesem. Tuto kanalizaci bude nutno přeložit a vést mimo konstrukci nadjezdu. Na přeložku stoky J6 budou připojeny všechny navazující stoky, které jsou napojeny na rušenou stoku. Jedná se o přeložky stok J6.1 až J6.3.

#### Dešťová stoka D7 a D7.1

Nová dešťová stoka D7 odvede dešťové vody z nově upravených zpevněných ploch komunikací, parkovacích stání a nové mostovky do toku Dřevnice. Kanalizace je vedena od výtokového objektu ve stávající a nové komunikaci ul. Podvesná XVII a jde pod mostovkou ve směru do třídy T. Bati. Na stoku jsou napojeny nové přípojky od dešťových vpustí, svody z mostu a stoka D7.1.

#### Dešťová stoka D8

Pro odvedení dešťových vod z rekonstruované části ul. Hornomlýnská je navržena dešťová kanalizace DN 250.

Správcem kanalizací bude MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

#### Ochrana kanalizace DN 800 BT v km 13,073 (Zlín)

Stávající kanalizace z trub betonových DN 600 je vedena pod stávajícím železničním tělesem mírně šikmo.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

#### Přeložka vodovodu DN 200 TLT v km 13,075 (Zlín)

Stávající vodovod DN 200 LT kříží trať v km 13,075 a je veden v ocelové chrániče (předpoklad délka 9 m). Na pravé straně se nachází armaturní šachta.

Potrubí bude pod tratí od šachty vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

#### Přeložka vodovodu DN 300 TLT v km 13,604 (Přiluky u Zlína)

Stávající vodovod DN 300 LT kříží trať v km 13,604 a je veden v ocelové chrániče (předpoklad délka 11 m). Za železničním tělesem by se měla nacházet stávající armaturní šachta (je přesypána a zaasfaltována).

Potrubí bude pod tratí vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

#### Ochrana kanalizace DN 400 PVC v km 14,215 (Přiluky u Zlína)

Stávající kanalizace DN 400 z trub PVC je vedena pod stávajícím železničním tělesem v km 14,215.

Správcem kanalizace je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s

Přeložka vodovodu DN 100 TLT v km 14,499 (Příluky u Zlína)

Stávající vodovod DN 100 OC kříží trať v km 14,499 mírně šikmo a je veden od armaturní šachty v ocelové chráničce (předpoklad délka 12 m).

Potrubí bude pod tratí od šachty vyměněno.

Vlastníkem a správcem vodovodu je MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, a.s.

Přehled přeložek:

- Kanalizace – km 11,124 – DN 500 PVC v délce 27,5 m
- Kanalizace - km 11,124-11,639
  - Stoka J5 – DN 800 PVC v délce 281,7 m
    - DN 600 PVC v délce 87,8 m
    - DN 500 PVC v délce 73,0 m
    - DN 400 PVC v délce 71,3 m
    - DN 300 PVC v délce 13,4 m
  - Stoka J5.1 – DN 500 PVC v délce 20,6 m
  - Stoka J5.2 – DN 400 PVC v délce 16,3 m
  - Stoka J5.3 – DN 400 PVC v délce 12,6 m
  - Stoka J5.4 – DN 300 PVC v délce 4,6 m
  - Stoka J5.5 – DN 400 PVC v délce 14,1 m
  - Stoka J5.6 – DN 300 PVC v délce 12,9 m
- Vodovod – km 12,004 – DN 300 TLT v délce 10,5 m
- Vodovod – km 12,063 – DN 500 TLT v délce 12,2 m
- Vodovod – km 12,716 – DN 200 TLT v délce 283,2 m
- Vodovod – ul.Povesná – DN 100 TLT v délce 8,0 m
- Vodovod – ul.Povesná – PE 50 v délce 9,5 m
- Kanalizace - ul.Povesná
  - Stoka J6 – DN 1400 TZH v délce 148,8 m
    - DN 1200 TZH v délce 107,0 m
    - DN 1200 SKL v délce 30,0 m
    - DN 600/900 TZH v délce 36,4 m
  - Stoka J6.1 – DN 300 PVC v délce 30,3 m
  - Stoka J6.2 – DN 300 PVC v délce 16,6 m
  - Stoka J6.3 – DN 600/900 TZH v délce 19,2 m
  - Stoka D7 – DN 300 PP v délce 161,1 m
    - DN 250 PP v délce 125,9 m
  - Stoka D7.1 – DN 250 PP v délce 62,4 m
  - Stoka D8 – DN 250 PP v délce 72,8 m

**D.2.1.7.16 SO 08-22-01 T.ú. Zlín-Příluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 08-22-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Příluky, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 68,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 41,0m
- Ochrana STL plynovodu PE d160 - SO 08-22-01\_01 (km 16,453)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem ul. Příční, a to ve stávající ochranné trubce PE dn225mm. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající ochranná trubka PE dn225mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložka STL plynovodu - SO 08-22-01\_02 (km 16,718)

V rámci modernizace trati v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí je navrženo nové silniční propojení ul. Nádražní a silnice III/4913 (ul. Poddřevnická), tento nový silniční objekt kříží stávající STL plynovod PE dn160mm. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tělesem komunikace bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Přeložka STL plynovodu - SO 08-22-01\_03 (km 16,775)

V rámci modernizace trati v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí je navrženo nové silniční propojení ul. Nádražní a silnice III/4913 (ul. Poddřevnická), tento nový silniční objekt kříží v místě napojení na ul. Poddřevnickou stávající STL plynovod PE dn160mm. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9.1mm. V místě křížení přeložky plynovodu s tělesem komunikace bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

- Ochrana STL plynovodu PE d90 - SO 08-22-01\_04 (km 17,240)

Stávající STL plynovod PE dn90mm v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať a silnici I/49 (ul. Osvobození), a to ve stávající ochranné trubce PE dn160mm. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající ochranná trubka PE dn160mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Ochrana STL plynovodu PE d160 - SO 08-22-01\_05 (km 17,674)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem silnice III/4918 (ul. Pražanka), a to ve stávající chráničce ocel DN200mm. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale

nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající ocelová chránička DN200mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložky STL plynovodních přípojek SO 08-22-01\_06.1 až 06.4 (km 16,131 až km 16,476)

V rámci modernizace trati v k.ú. Želechovice nad Dřevnicí je navržena úprava místní komunikace v ul. Nádražní, v rámci které bude nutné provést úpravu stávajících oplocení v nichž jsou osazeny přístřešky pro HUP a plynoměr pro přilehlé objekty. V rámci této stavby jsou navrženy přeložky STL plynovodních přípojek pro objekty na parc. č. 1043, 1078, 1098 a 1106. Přeložky budou provedeny z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm. Plynovodní přípojka bude ukončena v místě nového oplocení v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr uzávěrem DN25, za uzávěrem bude osazen regulátor plynu a nová plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem. Dále bude v rámci přeložek plynovodních přípojek provedeno přepojení vnitřního rozvodu plynu z přístřešku na stávající vnitřní plynový rozvod k RD.

#### **D.2.1.7.17 SO 08-27-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

##### Dešťová kanalizace DN 250 (Želechovice) km 16,566-16,609

Stávající propustek v km 16,609 bude zrušen. Propustek převádí dešťové vody z drážního příkopu a dešťového svodu z přilehlé dvougaráže na p.č.1133/2. Drážní příkop bude zrušen a nahrazen trativodem. Dešťový svod z dvougaráže musí být zachován, protože majitel má smlouvu se ČD s.o. z 2.5.1998 s využíváním propustku pro srážkovou vodu a jeho udržování ve funkčním stavu.

Propustek bude vybourán v rámci objektů demolice. Pro zachování odvodu srážkových vod ze střechy garáže bude v místě propustku vybudována nová dešťová kanalizace. Do šachty ŠD3(8) bude napojena stávající kanalizace.

##### Přeložka vodovodu DN 200 TLT (Želechovice) v km 16,734 + provizor obtok

Stávající litinový vodovod DN 200 kříží stávající železniční trať v km 16,734 a je veden v ocel. chráničce. V místě křížení bude niveleta tratě zvednuta o cca 1,2 m, přistavena nástupní hrana a po obou stranách budou vybudovány opěrné zdi. Dále stávající vodovod bude křížit navrženou komunikaci k nádraží objekt SO 08-18-04.

Vodovod bude od místa křížení s novou komunikací až za trať přeložen v celkové délce.

##### Přeložka vodovodu DN 100 TLT (Želechovice) v km 16,941 + provizor obtok

Stávající litinový vodovod DN 100 kříží stávající železniční trať v km 16,942 a je veden v ocel. chráničce. V místě křížení bude niveleta tratě zvednuta o cca 1,2 m a po obou stranách budou vybudovány opěrné zdi. Vodovod zde bude přeložen překopem.

##### Přeložka vodovodu DN 100 TLT (Želechovice) v km 17,359-17,610

Stávající litinový vodovod DN 100 je veden podél trati mezi dvěma stávajícími silničními úrovněmi přejezdy. V místě trasy vodovodu bude v souběhu s tratí vybudována nová komunikace objekt SO 08-18-07. Vodovod bude proto přeložen mimo navrženou komunikaci.

Přeložka bude provedena z hrdlového litinového potrubí DN 100.

#### Přeložka vodovodu DN 200 TLT (Želechovice) v km 17,610-17,651

Stávající litinový vodovod DN 200 je veden souběžně s komunikací ulice Pražanka a v km 17,649 kříží stávající trať. Před přejezdem bude vybudována nová komunikace objekt SO 08-18-07, u přejezdu nový RD. Vodovod bude proto přeložen mimo navržené objekty.

Přeložka bude provedena z hrdlového litinového potrubí DN 200.

Přehled přeložek:

- Kanalizace – km 16,566-16,609 – DN 250 PP v délce 53,7 m
- Vodovod – km 16,734 – DN 200 TLT v délce 47,4 m
- Vodovod – km 16,941 – DN 100 TLT v délce 16,0 m
- Vodovod – km 17,359-170,610 – DN 100 TLT v délce 253,7 m
- Vodovod – km 17,610-170,651 – DN 200 TLT v délce 120,1m

#### **D.2.1.7.18 SO 09-22-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 09-22-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 12,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 10,0m
- Ochrana STL plynovodu PE d110 - SO 09-22-01\_01 (km 18,864)

Stávající STL plynovod PE dn110mm v k.ú. Lípa nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem místní komunikace (ul. Lipská), a to ve stávající chráničce ocel DN150mm. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající ocelová chránička DN150mm je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Přeložka přípojky STL plynovodu ŽST Lípa n. D. - SO 09-22-01\_02 (km 18,569)

Stávající STL plynovodní přípojku z PE dn32mm pro budovu ŽST Lípa nad Dřevnicí bude nutno přeložit, a to z důvodu navržených stavebních úprav výpravní budovy ŽST Lípa n. D.. Navrženo je vybudování přeložky STL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm, která bude zásobovat plynem výpravní budovu ŽST Lípa n. D.. Plynovodní přípojka bude ukončena v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr, a to uzávěrem DN25, za uzávěrem bude osazen regulátor plynu a nová plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem. Dále bude navazovat vnitřní rozvod plynovodu, který bude zásobovat plynem objekt VB Lípa n. D..



#### **D.2.1.7.19 SO 09-27-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

##### Přeložka jednotné kanalizace DN 500 (Lípa nad Dřevnicí) km 18,162

Stávající kanalizace DN500 KT, kříží trat v km 18,162. Na obou stranách kolejiště se nachází revizní šachty. Kolejiště bude rozšířeno a šachta na straně obce Lípy bude v kolizi s novou kolejí č.1. Šachta bude kompletně vyjmuta a přesunuta o 4,8 m dále od kolejí. Potrubí mezi starou a novou šachtou bude vyjmuto a nahrazeno novým kameninovým potrubím DN 500.

##### Rušení šachet kanalizace 2 x DN 600 (Lípa nad Dřevnicí) km 18,465

Stávající kanalizace z trub betonových 2 x DN 600 kříží trat v km 18,465. Pod navrženou kolejí č. 2 se nachází 2 revizní šachty. Šachty pod navrženou kolejí č. 2 budou částečně ubourány, zastropeny a změněny na skryté šachty.

##### Dešťová Kanalizace žst.Lípa (Lípa nad Dřevnicí) km 18,534-18,574

Stávající výpravní budova má dešťové svody napojeny na stávající jednotnou kanalizaci DN 1000 BT. Výpravní budova bude demolována a nahrazena novou výpravní budovou spojenou s novou technologickou budovou. Za budovami se bude nacházet zpevněná plocha z dlažby.

Dešťové vody z nových budov budou svedeny do revizní šachty ŠD6(9). Dále bude vedeno potrubí DN 200 PP do šachty ŠD5(9). Za šachtou bude navazovat potrubí DN 800 PP, které bude sloužit jako retence. Do retence budou napojeny 2 uliční vpusti ze zpevněné plochy. Za potrubím bude šachta DN 1000. Potrubí bude napojeno na hlavní stoku DN 1000. Před napojením bude osazena plastová šachta DN 630.

##### Splašková přípojka žst.Lípa (Lípa nad Dřevnicí) v km 18,570

Splaškové vody ze stávající výpravní budovy jsou svedeny do revizní šachty vedle budovy a odvedeny do jednotné kanalizace s napojením přímo do šachty. Výpravní budova bude demolována a nahrazena novou výpravní budovou spojenou s novou technologickou budovou.

Splaškové vody budou svedeny do revizní šachty ŠS2(9) DN 400 za výpravní budovou v místě stávající přípojky a napojeny na stávající stoku ve stejné trase a s výměnou potrubí za PVC DN 150.

##### Přeložka vodovodní přípojky žst.Lípa (Lípa nad Dřevnicí) v km 18,573

Stávající vodovodní přípojka PE 32 je vedena z příjezdové komunikace do budovy přes vodoměrnou šachtu, která se nachází za budovou. Nová výpravní budova bude mírně rozšířená a bude zasahovat do šachty. Šachta bude zrušena vybouráním.

Přípojka bude přepojena v délce 4,6 m na nové napojovací místo do budovy a měření bude osazeno ve výpravní budově v technické místnosti.

##### Přeložka vodovodu DN 200 TLT (Lípa nad Dřevnicí) v km 18,853

Stávající litinový vodovod DN 200 kříží stávající železniční trať v km 18,850 a je veden v ocel. chrániče. V místě křížení bude kolejiště mírně rozšířeno.

Vodovod zde bude přeložen do nové trasy za zarážedla kusích kolejí. Přeložka bude provedena z potrubí DN 200, s uložením pod tratí do chráničky PE 500.

Přehled přeložek:

- Kanalizace – km 18,162 – DN 500 KT v délce 4,8 m

- Kanalizace - 18,534-18,574 – DN 200 PP v délce 6,3 m
  - DN 800 PP v délce 8,0 m
  - DN 150 PP v délce 29,6 m
- Splašková přípojka – km 18,570 – DN 150 PVC v délce 7,4 m
- Vodovodní přípojka – km 18,573 – PE 32 v délce 4,6 m
- Vodovod – km 18,853 – DN 200 TLT v délce 28,7m

#### **D.2.1.7.20 SO 10-22-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 10-22-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 59,0m
- Ochrana stávajících plynovodů v celkové délce 49,0m
- Ochrana VTL plynovodu Ocel DN200 - SO 10-22-01\_01 (km 19,379)

Stávající VTL plynovod ocel DN200mm v k.ú. Lípa nad Dřevnicí podchází stávající kolejovou trať ve stávající dvojité ocelové chráničce vnitřního průměru Ø530/10mm (vnější ochranné ocelové potrubí Ø920/14mm s mezikružím zaplněným betonem) opatřené na obou stranách číchačkou. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající dvojitá chránička je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Ochrana STL plynovodu PE d160 - SO 10-22-01\_02 (km 21,689)

Stávající STL plynovod PE dn160mm v k.ú. Zádveřice podchází stávající kolejovou trať v souběhu s přejezdem silnice III/0495, a to ve stávající chráničce. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi na trati, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, apod.). Stávající chránička je dle dostupných podkladů položena v dostatečné délce a bude vyhovovat i pro nové kolejové řešení. Hloubka uložení plynovodu bude před zahájením stavby ověřena kopanými sondami. Při křížení potrubí v chráničce musí být dodržena min. svislá vzdálenost dle ČSN a TKP staveb státních drah, kapitola 12. V případě provádění rekonstrukce železničního spodku není nutné provádět žádné opatření na chráničce, pokud zůstane krytí nad chráničkou min. 0,5m. V opačném případě je nutné provést ochranu stávající chráničky.

- Ochrana STL plynovodu PE d63 - SO 10-22-01\_03 (km 21,689)

Stávající STL plynovod PE dn63mm v k.ú. Zádveřice podchází stávající místní komunikaci v souběhu s kolejovou tratí. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava silničního tělesa místní komunikace, která se bude dotýkat stávajícího plynového vedení a zařízení na něm. Nepředpokládá se přímé dotčení plynovodu pracemi, bude ale nutné provést ochranu stávajících plynových zařízení (objektů na plynovodu, chránička, případně potrubí plynovodu uloženého v malém krytí apod.). Ochrana stávajících plynových zařízení (objektů) bude realizována jednak po

dobu stavby (např. ochranou orientačních sloupků, uzávěrů, číchaček apod. betonovými skružemi). Po dokončení stavby budou tyto zařízení výškově upraveny tak aby vyhovovaly novému výškovému řešení drážního tělesa a přidruženému výškově upravenému terénu. V případě zjištění malého krytí stávajícího plynovodu (dle ČSN 73 6005) v místě navržené úpravy místní komunikace bude nutné tento plynovod dodatečně ochránit, a to dle požadavku správce plynovodu např. geomříží.

- Přeložka STL plynovodu - SO 10-22-01\_04 (km 24,077)

Stávající STL plynovod ocel DN150mm v k.ú. Vizovice podchází stávající kolejovou trať. V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést výškovou přeložku plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø160/9. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø225mm.

#### **D.2.1.7.21 SO 10-27-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

##### Přeložka dešťové kanalizace (Lípa nad Dřevnicí) v km 18,887

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 800 BT kříží trať šikmo v místě přejezdu v km 18,887. Dle podkladů se v místě přejezdu pod kolejí na ni napojuje kanalizace DN 500 BT bez revizní šachty. To si vyžádá přeložky těchto kanalizací a osazení revizních šachet.

Kanalizace DN 800 bude pod tratí vyjmuta a nahrazena novým potrubím DN 800.

Potrubí DN 500 bude zafoukáno k současnému vtokovému objektu. V místě vtokového objektu bude vybudována revizní šachta ŠD4(10). Z šachty bude vedeno potrubí DN 600 a napojeno na kanalizaci DN 800 v nové revizní šachtě ŠD2(10).

##### Ochrana kanalizace DN 300 BT obetonováním (Zádveřice) v km 21,207

Stávající odlehčovací stoka jednotné kanalizace DN 300 BT je vedena mírně šikmě přes trať. Na jedné straně kolejiště se nachází stávající revizní šachta.

##### Přeložka vodovodu DN 100 TLT (Zádveřice) v km 21,226 + provizor obtok

Stávající litinový vodovod DN 100 kříží stávající železniční trať v km 21,226 a je veden v ocelové chráničce. V místě křížení bude niveleta tratě mírně zvednuta a přejezd rekonstruován. Vodovod zde bude přeložen překopem z potrubí DN 100.

##### Přeložka vodovodu DN 100 TLT (Zádveřice) v km 21,667

Stávající vodovodní řad DN 100 LT je veden kolmo na trať v km 21,657. Vzhledem k nové úpravě bude nutno tento vodovod přeložit do nové trasy mimo nové nástupiště.

##### Přeložka vodovodní přípojky do objektu č.p.286 (Zádveřice) v km 21,659

Stávající přípojka pro objekt na p.č.286 je napojena na rušený řad DN 100 LT. Z tohoto důvodu bude provedena úprava trasy přípojky.

##### Přeložka dešťové kanalizace DN 500 (Zádveřice) v km 21,698

Stávající kanalizace z trub železobetonových DN 500 je vedena pod kolejištěm za zastávkou Zádveřice v km 21,706 a je uložena mezi dvěma revizními šachtami. Nová kolej bude mírně

posunuta. Kanalizace bude mezi šachtami vyjmuta včetně šachet a nahrazena novým potrubím DN 500

Ochrana vodovodu PE 50 (Vizovice) v km 23,787

Stávající vodovod PE50 je veden kolmo na trať v km 23,787. Vodovod je uložen v chráničce PE 160 v délce 62,16m.

Přeložka vodovodu DN 150 LT (Vizovice) v km 24,287 + provizorní obtok

Stávající litinový vodovod DN 150 kříží stávající železniční trať v km 24,287 a je veden v ocelové chráničce.

Vodovod zde bude přeložen překopem z potrubí DN 150.

Přehled přeložek:

- Kanalizace – km 18,887 – DN 800 TZh 800 v délce 12,9 m  
- DN 600 PP v délce 18,1 m
- Vodovod – km 21,266 – DN 100 TLT v délce 21,6 m
- Vodovod – km 21,667 – DN 100 TLT v délce 40,2 m
- Vodovod – km 21,659 – PE 32 v délce 12,6 m
- Kanalizace - km 21,698 – DN 500 TZh v délce 8,0 m
- Vodovod – km 24,287 – DN 150 TLT v délce 10,9m

**D.2.1.7.22 SO 11-22-01 ŽST Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů**

V rámci objektu SO 11-22-01 ŽST Vizovice, ochrany a přeložky plynovodů jsou navrženy:

- Přeložky STL plynovodů a přípojek v celkové délce 131,0m
- Přeložka STL plynovodu - SO 11-22-01\_01 (km 24,374)

Stávající STL plynovod ocel DN100mm v k.ú. Vizovice podchází stávající kolejovou trať (ŽST Vizovice). V rámci stavby modernizace trati je v tomto úseku navržena úprava stávajícího kolejiště a tím i úprava drážního tělesa. V rámci výkopových prací dojde k dotčení stávajícího vedení a bude nutné provést přeložku stávajícího plynovodu. V rámci této stavby je navržena přeložka STL plynovodu z plastových trub PE100-RC SDR17.6 Ø110/6.3mm, přeložka bude ukončena ve stávajícím přístřešku, kde bude rovněž vyměněn stávající HUP. V místě křížení přeložky plynovodu s tratí bude plynovod uložen do chráničky z plastových trub PE Ø160mm.

- Přípojka STL plynovodu ŽST Vizovice - SO 11-22-01\_02 (km 24,660)

Pro nově navrženou výpravní budovu nádraží Vizovice bude nutno vybudovat plynovodní přípojku. Navrženo je vybudování přípojky STL plynovodní přípojky z plastových trub PE100-RC SDR11 Ø32/3.0mm. Plynovodní přípojka bude ukončena v nadzemním plynoměrném přístřešku pro HUP a plynoměr uzávěrem DN25, za uzávěrem bude osazena plynoměrná sestava s fakturačním plynoměrem a regulátorem plynu. Dále bude navazovat vnitřní rozvod NTL plynovodu ve výpravní budově. Plynovod bude sloužit pro pokrytí potřeb vytápění, ohřev TV.

**D.2.1.7.23 SO 11-27-01 ŽST Vizovice, ochrany a přeložky vodovodů a kanalizací**

Přeložka jednotné a dešťové kanalizace (Vizovice) km 24,281-24,637

Stávající jednotná kanalizace DN 500 BT kříží trať v km 24,281 a dále k přejezdu v km 24,329 je vedena v nezpevněném terénu podél tratě. U přejezdu se nachází spojná šachta, kde je na jednotnou kanalizaci napojena drážní dešťová kanalizace DN 300. Jednotná kanalizace dále vede v komunikaci a pak mírně odbočuje do prostoru přilehlých firem. V tomto úseku jsou na kanalizaci napojeny přípojky. Tyto přípojky nejsou ověřeny. Za firmami opět vede v komunikaci. Dešťová drážní kanalizace vede ve zpevněné ploše podél tratě, dále mezi výpravní budovou a kolejí a končí ve zpevněné ploše za budovou ve vzdálenosti 35 m.

Kanalizace bude pod tratí ke spojně šachtě vyjmuta a nahrazena novým potrubím DN 500 TBH (pod tratí) s obetonováním a dále DN 500 PVC SN12. Od spojně šachty bude kanalizace vedena v ose jízdního pruhu nové komunikace s přepojením stávajících přípojek. Před přepojením bude osazena šachta a potrubí vyměněno dle stávající dimenze z PP. V nové šachtě ŠJ6(11) bude propojena se stávající kanalizací. Dále bude vedena z potrubí DN 300 a 250 z PP SN 12 a 16. Pro vytvoření retence bude úsek mezi šachtami ŠD7(11) a ŠD9(11) z potrubí DN 800 v délce 62,7 m.

#### Rušení studny Vizovice) km 24,347

Stávající nevyužívaná studna na pozemku č.5380 v krajnici u přejezdu v km 24,329 ve Vizovicích bude v rámci rozšíření kolejiště zrušena bez náhrady. Studna bude ubourána min. 2,20 m pod terén a zasypana dle ČSN 75 5115 článek 6.6. Ve zvodněné vrstvě se doporučuje provést zához čistým šterkem a nad zvodněnou vrstvou inertní zeminou, v povrchové vrstvě omezeně propustnou.

Vlastníkem studny je SŽDC

#### Přeložka jednotné přípojky (VB Vizovice) km 24,542

Stávající jednotná přípojka z rušené výpravní budovy bude zrušena v délce 10,0 m. Napojení na stoku bude zrušeno zaslepením a zafoukáním potrubí. Přípojka bude nahrazena novou jednotnou přípojkou DN 150 a ukončena plastovou šachtou ŠJ16(11). Do šachty bude napojeno potrubí vnitřní splaškové kanalizace DN150 a 3 ks dešťových svodů DN 150. Ostatní dešťové svody budou napojeny do dešťové kanalizace DN 300 PP.

#### Přeložka vodovodní přípojky (VB Vizovice) km 24,543

Stávající vodovodní přípojka je napojena na řad DN 100 LT v ul. Nádražní a je vedena uličkou mezi p.č.846/1 a 1028/2 kde je osazena šachta s měřením. V šachtě se nachází měření i pro jiné objekty. Přípojka bude zrušena odpojením a odstraněním měření.

Nová přípojka bude z potrubí PE100 v nové trase s napojením na řad DN 125 LT v křižovatce ul. Nádražní.

Přehled přeložek:

- Kanalizace – km 24,281-24,637 – DN 500 TBH v délce 12,6 m  
DN 500 PVC SN 12 v délce 144,4 m  
DN 300 PP SN 12 v délce 56,3 m  
DN 800 PP SN12 v délce 62,7 m  
DN 250 PP SN 12 v délce 28,0 m  
DN 250 PP SN 16 v délce 68,9 m
- Kanalizační přípojka – km 24,542 – DN 150 PVC SN16 v délce 10,1 m  
DN 1250 a 150 PP SN 8 v délce 47,6 m
- Vodovodní přípojka – km 24,543 – PE100 SDR11 PN16 d 63x5,8 v délce 45,0 m

### **D.2.1.8 Tunel**

#### **D.2.1.8.1 SO 01-29-01 ŽST Otrokovice, zárubní zeď v km 0,217 – 0,568**

Zárubní zdi v délce 351m se budou nacházet po obou stranách dvojkolejné železniční tratě v obvodu železniční stanice Otrokovice (VMP 3,0) a navážou na portál vjezdového tunelu. Zárubní zdi jsou navrženy především z důvodu zabránění průsakům podzemní vody do zářezu a z důvodu omezení záborů soukromých vlastníků. U zárubních zdí bude proměnná šířka stěn od 500mm do 1000mm, tak i výška stěn od 1,5m do 10,5m. Zárubní zdi budou ve spodní části spojeny příčlím. V horní části stěn bude provedena římsa, na kterou budou osazeny sloupky zábradlí, nebo podpěry trakčního vedení. Římsy, stěny a spodní příčel bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 a budou vyztuženy betonářskou ocelí B 500B. Nosná konstrukce bude provedena na podkladním betonu, který bude proveden na nepropustném dně. Pro zřízení zárubních zdí bude stavební jáma zajištěna proti průsakům podzemní vody pažící konstrukcí. Pažící konstrukce bude tvořena železobetonovými pilotami a pilíři vytvořených pomocí tryskové injektáže. Piloty a pilíře se budou vzájemně překrývat a vytvoří nepropustnou konstrukci vůči podzemní vodě. Dno stavební jámy bude utěsněno vzájemně se překrývajícími se pilíři a bude mít mocnost 1,5m. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou. Pro provizorní převedení kabelového a trubního vedení přes stavební jámu bude zřízena ocelová lávka, která po vybudování tunelu bude odstraněna.

#### **D.2.1.8.2 SO 01-29-02 ŽST Otrokovice, železniční tunel v km 0,568 – 0,768**

Železniční tunel pro dvě koleje délky 200m umožní mimoúrovňové křížení železniční tratě s komunikací II. třídy, která navazuje v bezprostřední blízkosti na komunikaci I. třídy. Mimoúrovňové křížení zajistí plynulost silniční dopravy a především bezpečný provoz dráhy. Tunel se bude nacházet v obvodu železniční stanice Otrokovice a v přímé, proto bude použit STTP 3,0. Tunel bude tvořit železobetonová rámová konstrukce, která bude provedena v těsněné stavební jámě. Před průsaky podzemní vody do stavební jámy budou stěny těsněny pažící konstrukcí a dno bude těsněno pilíři, které se budou vzájemně překrývat. Pažící konstrukce stěn bude vytvořena piloty a pilíři. Pilíře budou vytvořeny pomocí tryskové technologie. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou. Železniční trať bude elektrifikována 25kV/50Hz.

Tunel bude vybaven nouzovým osvětlením, rozhlasem, kamerovým systémem. Obetonované kabelové vedení s šachtami povede po stranách tunelu a vytvoří pochozí plochu. Podél kabelového vedení bude uložena perforovaná trubka se šachtami.

Pro zajištění autobusové a trolejbusové dopravy bude přes stavební jámu vloženo mostní provizorium.

#### **D.2.1.8.3 SO 01-29-03 ŽST Otrokovice, zárubní zeď vpravo v km 0,768 - 1,285**

Zárubní zdi v délce 517m se budou nacházet po obou stranách dvojkolejné železniční tratě v obvodu železniční stanice Otrokovice (VMP 3,0) a navážou na portál vjezdového tunelu. Zárubní

zdi jsou navrženy především z důvodu zabránění průsakům podzemní vody do zářezu, z důvodu zřízení nové komunikace a z důvodu omezení záborů soukromých vlastníků. U zárubních zdí bude proměnná šířka stěn od 500mm do 1000mm, tak i výška stěn od 1,5m do 10,0m. Zárubní zdi budou ve spodní části spojeny příčlí. V horní části stěn bude provedena římsa, na kterou budou osazeny sloupky zábradlí, nebo podpěry trakčního vedení. Římsy, stěny a spodní příčel bude z betonu C35/45 XC4, XD3, XF4 a budou vyztuženy betonářskou ocelí B 500B. Nosná konstrukce bude provedena na podkladním betonu, který bude proveden na nepropustném dně. Pro zřízení zárubních zdí bude stavební jáma zajištěna proti průsakům podzemní vody pažící konstrukcí. Pažící konstrukce bude tvořena železobetonovými pilotami a pilíři vytvořených pomocí tryskové injektáže. Piloty a pilíře se budou vzájemně překrývat a vytvoří nepropustnou konstrukci vůči podzemní vodě. Dno stavební jámy bude utěsněno vzájemně se překrývajícími se pilíři a bude mít mocnost 1,5m. Nosná konstrukce bude z rubu opatřena SVI proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou a z líce bude opatřena SVI proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou.

#### **D.2.1.9 Pozemní komunikace**

##### **D.2.1.9.1 SO 01-18-01 ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících v km**

V rámci stavby je navrženo zahloubení trati pod stávající kvítkovickou křižovatkou v Otrokovících. Realizace zahloubení trati vyvolají řadu přeložek inženýrských sítí a v rámci ZOV vznikne potřeba dočasného záboru přilehlého jízdního pruhu po celé délce navrženého zahloubení. Z tohoto důvodu je v celém řešeném úseku navržena výměna celé konstrukce vozovky v šířce jednoho jízdního pruhu a ve zbytku již pouze souvislá údržba krytu. Celá kvítkovická křižovatka bude uvedena do původního stavu z hlediska uspořádání a řazení jízdních pruhů jen s úpravou severozápadního a severovýchodního nároží křižovatky. Tato úprava je vyvolána odstranění úrovněvého křížení trati č.331 Otrokovice – Vizovice.

##### **SO 01-18-01 část A ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících v km, silnice I/49, I/55**

Na východním rameni křižovatky (silnice I/49) jsou řadící pruhy šířky 3,25 m a řazení jízdních pruhů zůstává ve stejné podobě, jako jsou ve stávajícím stavu. Je zde upraven směrový ostrůvek pro zabezpečení bezpečnosti chodců a cyklistů. Silnice I/49 pak dále pokračuje směrem na Zlín v šířkovém uspořádání 3,50 m v obou směrech. Nově bude pak po levé straně navržena místo otevřeného příkopu zpevněná krajnice s obrubníkem a betonovou předlažbou. Z důvodu blízkosti tunelu a zahloubení trati, je zde umístěno svodidlo. Po pravé straně bude pak výškově upravena stávající zpevněná krajnice s obrubou a stávající uliční vpusti. Vodící proužek s funkcí odvodňovacího proužku je po pravé straně ve směru staničení navržen šířky 0,50 m a po levé straně pak z důvodu nízkých sklonů podélného profilu šířky 0,75 m tak, aby vodící proužek po levé straně byl v příčném sklonu 2,50-6,00% . Výsledný sklon komunikace je minimálně 0,50%.

Sjezdy a napojení po celém úseku budou směrově a výškově napojeny. Na konci úseku bude zrekonstruována zastávka MHD v jízdním pruhu směrem na Otrokovice a bude zachována ve stejném délkovém, šířkovém a prostorovém uspořádání a to šířky 3,50 m a nástupní hrana délky

37,00 m a výšky 200 mm z bezbariérového obrubníku. Zastávkový záliv je posunut blíže ke Zlínu, aby byl zajištěn požadavek výjezdu ze zálivu, tak aby mohl trolejbus zajet i do průběžného jízdního pruhu.

Na severním rameni (silnice I/55) jsou jízdní pruhy navrženy šířky 3,00 m a po obou stranách komunikace je navržen jízdní pruh pro cyklisty v šířce 1,50 m s tím, že další návaznost bude řešit samostatně město Otrokovice. Dle požadavku města Otrokovice je křižovatka nachystána pro budoucí smíšený provoz chodců a cyklistů.

Na jižním rameni (silnice I/55) jsou jízdní pruhy navrženy v šířce 3,50 m. Je zde upraven směrový ostrůvek pro zabezpečení bezpečnosti chodců a cyklistů.

**SO 01-18-01 část B ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících v km, silnice III/36746**

Šířky jízdních pruhů na západním rameni (silnice III/36746) jsou navrženy v šířce 3,50 m, odbočovací pruh směrem do Otrokovic je v šířce 3,25 m. Řazení v křižovatce zůstává ve stejné podobě. Je zde upraven dělicí ostrůvek s výhledem pro budoucí převádění cyklistické dopravy, ostrůvek je šířky 2,50 m.

**SO 01-18-01 část C ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících v km, místní komunikace IV. třídy**

Podél západního ramene křižovatky je zachována dělená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 5,00 m. V místě křižovatky jsou na větvích upraveny komunikace pro pěší. Na severním rameni od přechodu pro chodce směrem do Otrokovic je navržena dělená sdružená stezka pro chodce a cyklisty. Stezka je ukončena v místě sjezdu, kde jsou cyklisty vyvedení do jízdního pruhu pro cyklisty v šířce 1,50 m. Na konci úseku směrem na Zlín je zrekonstruována zastávka MHD. Komunikace pro pěší navazují na přechod přes železniční přejezd.

**SO 01-18-01 část D ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících v km, manipulační plocha**

Z komunikace I/55 je upraven sjezd do Pizzerie U Formanů. V areálu pizzerie je upravena manipulační plocha.

**D.2.1.9.2 SO 01-18-02 ŽST Otrokovice, místní komunikace Otrokovice-Trávníky v km 0,7 - 1,35**

Ve stávajícím stavu existuje místní komunikace, která obsluhuje nemovitosti severně od koleje mezi Otrokovicemi a Zlínem. Stavbou dojde ke zdvojkolejnění úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem a nahrazení žel. přejezdu v km 1,286 přechodem. Nahrazením žel. přejezdu přechodem znemožní motorovým vozidlům obsluhu přilehlých nemovitostí. Zdvojkolejněním bude původní vozovka zdemolována a nahrazena novou komunikací.



Zájmové území řešení spadá do jižní oblasti města Otrokovice a zasahuje do příměstské části Trávníky. Stávající zpevněná komunikace začíná mezi domy č.p. 1173 a 1172 v místě křižovatky ul. Luční a ul. SNP a pokračuje v kolmém směru na novou dvoukolejnou trať poté odbočí doleva a je vedena v souběhu se železniční tratí Otrokovice-Zlín-Vizovice k železničnímu přejezdu v km 1,286. Tento přejezd bude zrušen a nahrazen přechodem pro chodce.

Dále je nutné vybudování komunikace k technologickému objektu tunely (SO 01-15-08) Tato komunikace začíná přibližně v km 0,696 železniční trati a končí napojením na hlavní osu (větev A-B v žel. km 0,941) Na konci hlavní trasy A-B je navrženo obratiště. Komunikace je vedena podél nově navržené protihlukové stěny v souběhu se železniční tratí směrem na Zlín. Vzhledem ke zrušení železničního přejezdu v km 1,286 železniční trati pokračuje dále podél nově navrženého železničního tunelu. V celém úseku je trasa směřována tak, aby prošla v minimální vzdálenosti od zárubních zdí nového žel. tunelu.

Na začátku trasy v místě napojení na ul. SNP je vedena komunikace jako dvou pruhová š. pruhu 2x6,5m po cca 60 m dojde ke zúžení ke změně ze dvoukruhové na jednapruhovou š. 3,5 m, kde jsou po trase vytvořeny dvě výhybny. Rozšíření vozovky na 6,5 m. V místě kde se vozovka přimkne k zárubním zdem žel. tunelu bude již šířky 3,5m. Celková délka nové vozovky hlavní trasa cca 680 m, délka vedlejší trasy k technologické budově je 245 m.

Řešení se vyznačuje snahou po minimálním zásahu do okolní zástavby. V podstatné míře je využito území nad stávajícími komunikacemi a předpokládají se jen s minimální demolice objektů.

Dešťová voda z povrchu komunikací bude odváděna do nezpevněných vsakovacích případně odpařovacích příkopů na odvrácené straně od zárubních zdí tunelu.

#### **D.2.1.9.3 SO 01-18-03 ŽST Otrokovice, zpevněné plochy u budovy EPZ**

Nová zpevněná plocha bude zabezpečovat napojení pro nové budovy EPZ a příjezd cisterny k tankovacímu zařízení. Podél koleje bude zpevněná plocha mít šířku 3,0 m, v místě napojení na komunikaci bude mít šířku 6,0 m. Zpevněná plocha bude držet směrové a výškové vedení krajní koleje. Při budově EPZ je navrženo podélné parkování pro 3 osobní vozidla. Zpevněná plocha je vypsádována 2,0% od koleje.

#### **D.2.1.9.4 SO 01-18-04 ŽST Otrokovice, chodníky u přechodu v km 0,214**

Stávající chodník šířky cca 2m, vedoucí od nadjezdu na ul. Objízdné k ul. Nádražní a žst. Otrokovice přes žel. přechod v km 0,214 bude stavbou z velké části dotčen a je nutné jej zřídit znovu v návaznosti na přesunutý železniční přechod. Navržen je v šířce 1,5m v úseku od žst. po železniční přechod a od přechodu ve stávající šířce 2,0m a s krytem z betonové zámkové dlažby. V úseku, kde je veden v těsném souběhu s tratí je po pravé straně chodníku navrženo ocelové zábradlí v 1,1m se svislou výplní.

#### **D.2.1.9.5 SO 01-18-06 ŽST Otrokovice, úprava chodníku s cyklostezkou pod mostem v km 155,509**

Obsahem stavebního objektu je úprava stávajícího chodníku s cyklostezkou vyvolaná rozšířením železničního mostu přes řeku Dřevnici v Otrokovících. Stávající most bude rozšířen o dvě

koleje směrem proti proudu řeky, tj. o cca 10m. Chodník s cyklostezkou je v polohové kolizi s rozšířenou opěrou mostu a ve výškové kolizi s novou nosnou konstrukcí mostu.

Chodník s cyklostezkou bude pod novou částí mostu prodloužen v přímé a následně veden v protisměrných obloucích o poloměru 30m s mezipřímou. Pro vyrovnání výškového rozdílu mezi cyklostezkou pod mostem a stávající komunikací na levém břehu je navržen podélný sklon 9,75%. Návrhové prvky cyklostezky jsou v souladu s TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Podjezdná výška pod mostní konstrukcí je min. 2,90m, stejná jako stávající.

Šířka cyklostezky je navržena v celé délce rekonstrukce 3,0m – stávající a s krytem z cementového betonu. Podél cyklostezky nad řekou bude zřízeno ocelové zábradlí výšky 1,3m se svislou výplní a to včetně výměny stávajícího v místě mimo zásah stavbou. Jelikož se při směrové úpravě cyklostezka dostává nad šikmou část koryta, bude stejně jako v současnosti podél cyklostezky zřízena betonová opěrná zídka, svah koryta pod zídkou bude zpevněn kamennou dlažbou do betonu, s navázáním do stávajícího odláždění.

#### **D.2.1.9.6 SO 01-18-07 ŽST Otrokovice, úprava zpevněných ploch u budovy SZZ**

V rámci objektu budou zrekonstruovány a opraveny veškeré chodníky a zpevněné plochy mezi kolejíštěm a stávajícími budovami (SZZ, restaurace, VB) a mezi nimi. Chodníky jsou navrženy s minimální šířkou 1,50m, s výjimkou místa u vchodu do restaurace, kde bude v krátkém úseku zúžen na 1,20m. Od prostoru kolejíště budou zpevněné plochy v celé délce odděleny novým ocelovým zábradlím v 1,1m se svislou výplní. Místa, kde bude možný vjezd vozidel z ulice Nádražní, budou provedena se zesílenou konstrukcí vozovky.

#### **D.2.1.9.7 SO 01-18-08 ŽST Otrokovice, úprava zpevněných ploch v přednádraží**

Obsahem tohoto stavebního objektu je úprava stávajících ploch v přednádražním prostoru (ul. Nádražní) v návaznosti na rekonstrukci nástupišť a výstavbu nové výpravní budovy železniční stanice Otrokovice. Zahrnuje jednak úpravu části ulice Nádražní podél nové výpravní budovy a rekonstruovaného podchodu dotčenou realizací přípojek inženýrských sítí, jednak úpravu ploch podél vnějšího nástupiště (u koleje č. 9) v místě demolovaných drážních objektů, ploch a zařízení.

Stávající pojezdové plochy ul. Nádražní před výpravní budovou budou po ukončení stavebních prací uvedeny do původního stavu s využitím stávajícího materiálu dlážděného krytu (drobné kamenné dlažební kostky, betonová pravoúhlá dlažba) s doplněním chybějícího materiálu shodného typu a barvy. Budou provedeny nové bezbariérové prvky.

Stávající chodník podél ul. Nádražní (od parkoviště mezi ul. Nádražní a Jožky Jabůrkové po asanované objekty železničních skladišť) bude ponechán (bude pouze doplněn obrubník v místech asanovaných drážních budov) – chodník slouží pro přístup k podélným parkovacím stáním podél ulice Nádražní. Bude pouze zrušen snížený vjezd na rušené parkoviště ČD a chodník bude prodloužen až k hranici křižovatky s odbočnou komunikací k pěšímu nákladíšti. Část plochy po asanovaných drážních budovách (mimo chodník) bude výškově upravena, opatřena vrstvou ornice a zatravněna. Pro zkrácení přístupu na vnější nástupiště u koleje č. 9 jsou navrženy dva spojovací chodníky šířky 3,00 m k terénním schodům na nástupiště.

#### **D.2.1.9.8 SO 01-18-10 ŽST Otrokovice, manipulační plocha u kanalizační jímky**

V rámci stavebního objektu je navrženo zřízení manipulační plochy u kanalizační jímky, která bude při povodňových stavech používána k přečerpávání do řeky. Pro zajištění příjezdu k čerpací jímce nové kanalizace bude vybudována nová příjezdná účelová komunikace, která kříží koleje vleček BARUM a TOMA, napojena na bude místní komunikaci ul.Kučovaniny a ukončena bude v místě čerpací jímky úvratovým obratištěm. Areál bude ze strany od příjezdu včetně křížení s vlečkovými kolejemi oplocen. Vjezdová brána bude umístěna ve vzdálenosti 12m od nebezpečného pásma. Vlastní křížení v uzavřené dopravní ploše bude provedeno celopryžovými přejezdovými konstrukcemi se závěrnými zídkami v rámci samostatného objektu SO 01-17-05. V rámci objektu bude provedeno i prodloužení zatrubnění železničních příkopů podél vleček.

V lokalitě je investorem Continental Barum s.r.o. připravována stavba parkovacích ploch, která by měla drážní stavbě předcházet a je s ní v souladu. Část příjezdné komunikace od napojení na MK ul.Kučovaniny po navržené oplocení bude zřízena v šířce 5,5m s asfaltovým krytem v předstihu soukromým investorem a bude společná pro oba záměry. Od vjezdové brány po obratiště bude komunikace zřízena v šířce 5,0m.

#### **D.2.1.9.9 SO 01-18-11 ŽST Otrokovice, úprava příjezdu k čerpací jímce tunelu**

Obsahem stavebního objektu je úprava stávajícího příjezdu k soukromým nemovitostem. Stávající příjezd bude narušen výstavbou přilehlého železničního tunelu a je nutné jej obnovit. Po dokončení výstavby bude plocha sloužit i jako příjezd a manipulační plocha u čerpací jímky odvodnění tunelu. Sjezd ze silnice I/55 bude ve stávající pozici a bude rekonstruován v rámci stavebního objektu SO 01-18-01 ŽST Otrokovice, úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících. Poměry na sjezdu se výrazně zlepší odstraněním přilehlého úrovněvého železničního přejezdu.

Minimální volná šířka komunikace je 3,50m a je navržena s krytem z asfaltového betonu. Za čerpací jímku je v místě, kde to prostorové poměry dovolí, navrženo obratiště, pro vozidla délky do 10m. Pod komunikací bude umístěna čerpací šachta a výtlačné potrubí odvodnění tunelu.

Odvodnění povrchu vozovky je navrženo podélným sklonem vozovky max.8,5%, min.0,5%, s vyústěním do plochy nacházející se v místě odtěžené části původního tělesa dráhy. Tyto plochy sloužící jako odpařovací – vsakovací budou zatravněny.

#### **D.2.1.9.10 SO 02-18-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, chodníky u přechodu v km 3,895**

Ve stávajícím stavu navazuje chodník na přechod pro pěší a je šířky 2m.

Navržený chodník v poloze stávajícího chodníku navazující na žel. přechod je šířky 2m, délka úpravy je 8 m. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy.

#### **D.2.1.9.11 SO 02-18-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, komunikace u přejezdu v km 4,789**

Komunikace navazuje na komunikaci III. třídy na přejezdu a pokračující úprava je v délce 4,5m na pravé straně přejezdu a 2,4m na levé straně. Vozovka šířky 11,5m bude lemovaná obrubníky, souběžný chodník bude mít šířku 2m.

**D.2.1.9.12 SO 02-18-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, chodníky u přechodu v km 5,133**

Ve stávajícím stavu navazuje chodník na přechod pro pěší a je šířky 4m.

Navržený chodník navazující na žel. přechod je šířky 4m, délka úpravy je 5,5m v poloze stávajícího chodníku. Z obou stran přechodu budou v chodníku signální a varovné pásy.

**D.2.1.9.13 SO 04-18-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava MK podél trati v ul. U Dráhy v km 6,90 - 7,05**

Stávající komunikace (ul. U Dráhy) bude z důvodu nedostatečného vzdálenosti od nově navržené koleje přeložena. Jedná se o jednopruhovou obousměrně pojížděnou místní komunikaci s šířkou vozovky 3,0m s nezpevněnými krajnicemi š. 0,5m. V rámci projektu bude stávající zábradlí demolováno a nahrazeno zárubní zdí s protihlukovou stěnou. Levá strana vozovky bude přizpůsobena stávajícím vjezdům k nemovitostem. Dále zde dojde ke směrovým přeložkám stávajícího oplocení včetně úprav vjezdových bran.

Směrově je komunikace vedena v souběhu s přilehlou kolejí. Trasa se skládá z jednoho směrového oblouku s poloměrem 40m s krajními přechodnicemi o délkách 5 a 10m. Výškově je komunikace navržena celkem se 4 oblouky o poloměrech 350, 450 a 650m. Minimální podélný sklon je 0,4%, maximální pak 5,7%. Příčný sklon vozovky je navržen s hodnotou 3,0%.

Komunikace bude odvodněna vlastním podélným a příčným spádem vozovky do okolního terénu. Plán vozovky bude odvodněna prostřednictvím trativodu, který bude napojen do kanalizace.

**D.2.1.9.14 SO 04-18-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, komunikace u přejezdu v km 7,270**

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky.

Podélný profil je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ( $R_v=150$  m a  $R_u=200$  m).

V oblasti přejezdu je vozovka vedena v přechodnicové a kruhové části směrového oblouku. Komunikace je navržena s šířkou zpevnění mezi obrubami 7,50 m. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

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

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

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

Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Směrem k třídě Tomáše Bati (z městské části Louky) na návěsti A31a před přejezdem dojde k záměně značky A30 za A29. Směrem k městské části Louky (z třídy Tomáše Bati) na návěsti A31c dojde k záměně značky A30 za A29. Na třídě Tomáše Bati a na MK v ulicích U Dráhy vlevo i vpravo budou instalovány značky A31a, A31b a (A31c + A29) včetně dodatkových tabulí. Na ulicích u Dráhy vlevo i vpravo od přejezdu dojde k umístění nově P6 (STOP). Před i za přejezdem budou umístěny značky B24b pro zákaz odbočení vlevo při jízdě přes přejezd na MK v ulic U Dráhy (vlevo i vpravo od přejezdu)

#### **D.2.1.9.15 SO 04-18-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava komunikace k obchodnímu areálu Zlín-Louky v km 6,557**

V oblasti přejezdu je komunikace vedena ve směrové přímé. Šířka zpevněné plochy mezi obrubami je navržena s hodnotou 17,50m (4 x jízdní pruh + dělicí ostrůvek). Nároží křižovatky bude upraveno z důvodu rozšíření komunikace za přejezdem. Konstrukce vozovky je navržena z asfaltového betonu.

Stávající chodník v blízkosti obchodní pasáže bude rozšířen na šířku 2 m, stávající zelený pás bude zachován. Chodník na opačné straně místní komunikace bude v rámci stavebních úprav posunut a bude přímo navazovat na obrubu nově rozšířené vozovky. Tento chodník je navržen šířky 1,50 m.

Podélný profil je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ( $R_v=200$  m a  $R_u=200$  m)

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

Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem (240 m) dojde k záměně značky A30 za A29. Na návěstech A 31b za přejezdem (160m) budou doplněny značky A29. Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením s polovičními závory. 6x výstražník s polovičními závory. Stávající dopravní značení IP 19 bude nahrazeno novou značkou IP 19 popisující nové řazení.

Z důvodu rozšíření pozemní komunikace a omezením velikostí pozemku dané komunikace je pro překonání výškového rozdílu mezi horním povrchem komunikace a přilehlým terénem navržena **železobetonová monolitická opěrná zeď**. Opěrná zeď celkové délky 50 m je navržena z pěti dilatačních celků každý délky 10 m. Zeď bude v půdoryse přímá s jedním zalomením pod úhlem 5°. Lom rozděluje opěrnou zeď na dvě ramena délek 12,85 a 37,15 m. Směrově i výškově bude zeď kopírovat niveletu přilehlého chodníku. V řezu bude zeď tvaru obráceného písmene „T“. Pata zdi je navržena tloušťky 300 mm, vyložená 200 mm před líc dířku a 700 – 1500 mm za jeho rub (liši se pro

jednotlivé dilatační celky). Dřík šířky 300 mm navazuje na patu buď přímo, nebo pomocí jednostranného náběhu 1:1 výšky 300 mm.

Opěrná zeď bude založena s rozdílnou hloubkou základové spáry, která bude ve čtyřech výškových úrovních: 204,330; 204,530, 204,830 a 205,250 m n. m. Výškově proměnlivý bude pouze dřík zdi, základová spára je vždy vodorovná. Pod patou zdi bude provedena vrstva podkladního betonu o tloušťce 100 mm (C12/15 – X0).

Opěrná zeď je navržena z betonu C30/37 – XC4, XD3, XF4 – Cl 0,4 – Dmax=22, výztuž vázaná B500B. Tvar a poloha výztuže viz dokumentace. Konstrukce bude v pohledově uplatněných částech betonována v kvalitě pohledového betonu.

Na horní hranu opěrné zdi bude kotveno ocelové zábradlí výšky 1,1 m. V dříku budou provedeny prostupy pro odvedení možné zasáknuté vody za zdi před její líc.

#### **D.2.1.9.16 SO 04-18-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova**

Důvodem k této stavbě Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je zajištění propojení uvedených měst rychlou a moderní železniční dopravou s návazností na další již elektrizované celostátní a regionální tratě.

Jedním z omezujících prvků elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je stávající úrovně, světelná křižovatka spojující třídu Tomáše Bati a ulici Přímou, která křižuje stávající železniční trať v části Zlín - Prštné. Železniční trať je v tomto úseku navržena jako dvoukolejná, což vede k problematice dopravního řešení stávající úrovně křižovatky, kde by došlo k celkové změně délek odbočovacích pruhů (k jejich zkrácení), dále ke změně intenzity dopravního proudu na dvoukolejném železničním přejezdu, kde by došlo k problematice na Ulici Přímé a nevyhovující vzdálenosti hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu.

Tento dopravní problém je vyřešen návrhem mimoúrovňového křížení dvoukolejné železniční tratě a místní komunikace (Prštenská příčka), dále je nově navržena mimoúrovňová křižovatka místní komunikace I/49 třída Tomáše Bati a Prštenské příčky. Na Prštenské příčce jsou navrženy dvě průsečné křižovatky (jedna se SSZ) a jedna styková křižovatka pro napojení místních obslužných komunikací (ulic L. Váchy, Malotova a Přímá) vše pro řešení automobilové dopravy.

Pro pěší a cyklistickou dopravu je navrženo více dopravních možností. Pro propojení žel. Zastávky Zlín – Prštné a Autobusové/Trolejbusové zastávky Zlín - Prštné je navržen mimoúrovňový podchod vedoucí pod dvoukolejnou trať a pod 4 pruhovou třídu Tomáše Bati, dále na Prštenské příčce je navržena srušená stezka pro chodce a cyklisty spojující část ulice L. Váchy a levý břeh řeky Dřevnice přesněji ulice Hlavníckovo nábřeží.

Mimoúrovňové řešení křižovatky spadá do místní části Prštná v západní oblasti města Zlín. Zasahuje území mezi ulicí L. Váchy a levého břehu řeky Dřevnice. Stavbou je nejvíce zasažena ulice L. Váchy, třída Tomáše

#### **SO 04-18-04 část A T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, komunikace "Prštenská příčka"**

Navržená Prštenská příčka je z důvodu výstavby dvoukolejné elektrifikované železniční tratě a zrušení stávající stykové křižovatky. Vzniká tak mimoúrovňová křižovatka, kde se protíná třída

Tomáše Bati a Prštenská příčka a mimoúrovňové křížení dvoukolejně žel. tratě a jednokolejně žel. vlečky v areálu Svit.

Prštenská příčka začíná úpravou ulice L. Váchy a vytvořením tak úrovňové stykové křižovatky, která se v místě napojení zvedá o cca 0,4 – 0,5 m, pro lepší sklonové poměry max. 6,00 % a dostačující podjezdnou výšku min. 4,80 m na komunikaci tříde Tomáše Bati a odbočujícího pruhu na benziku MOL.

Ulice L. Váchy se nejen výškově upravuje, ale je zde i změna v šířkovém uspořádání prostoru místní komunikace je zde po o obou stranách vedený chodník v šířce 2,0 – 1,5 m, šířka jízdních pruhů je 3,00 m po pravé straně ve směru staničení je zde úprava stávajícího parkovacího stání na normové hodnoty, sjezdu od MMZ v šířce 6,00 m přes 2 cm snížený obrubník. Po levé straně ve směru staničení je veden chodník šířky 2,0 m, který v místě křižovatky přechází do sdružené stezky pro chodce a cyklisty v šířce 3,50 m z důvodu pro budoucí napojení cyklistické dopravy od centra města Zlína s možností vedení cyklistů po ulici L. Váchy v místě křižovatky na větví Prštenské příčky je navržen sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty v šířce 4,0 m s ochranným ostrůvkem v šířce 3,0 m. Tato křižovatka je navržena na násypu, pouze v části u benziky MOL je vedena v opěrné zdi viz. SO 04-19-61 část F.

Prštenská příčka je ve velké části vedena po spojitě monolitické mostní konstrukci s předpjatého betonu. Most je tvořen větví „Příčka“ o 9-ti polích viz. stavební objekt SO 04-19-61 část A. Na této větví vzniká průsečná úrovňová křižovatka se SSZ, kde se protínají rampy ze směru Zlín a Otrokovice. Dále přechází dvoukolejnou žel. trať, žel. vlečku, MK Albert a parkoviště až do nově navržené úrovňové průsečné křižovatky, kde se protínají větve ulic Malotova, Přímá a Prštenská příčka s budoucím pokračováním komunikace přes řeku Dřevnici.

#### **SO 04-18-04 část B T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, úprava silnice I/49**

Navržená úprava silnice I/49 třídy Tomáše Bati. Třída Tomáše Bati je navržena v navazujících úsecích na stávající stav jako čtyřpruhová směrově nerozdělená komunikace, jinak je vedena jako směrově rozdělená komunikace díky dělicím ostrůvkům a ramp Prštenské příčky.

Stavební práce při takto složité stavbě vyvolají řadu přeložek inženýrských sítí, založení spodní stavby mostu a podchodu. Proto je v celém řešeném úseku navržena výměna celé konstrukce vozovky. Směrové řešení jízdních pruhů na Třídě Tomáše Bati je v šířce 3,25 m, šířka autobusových/trolejbusových zálivů je 3,0 m a šířka jízdního pruhu pro odbočení na čerpací stanici je 3,25 m.

#### **SO 04-18-04 část C T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Otrokovice**

Navržená rampa je v části vedena v opěrných zdech po obou stranách viz. SO 04-19-61 část B a C a po spojitě monolitické mostní konstrukci s předpjatého betonu viz. SO 04-19-61 část A.

Směrové řešení jízdních pruhů na rampě směr Otrokovice je v šířce 3,00 m.

#### **SO 04-18-04 část D T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, rampa směr Zlín - Centrum**

Navržená rampa je v části vedena v opěrných zdech po obou stranách viz. SO 04-19-61 část B a C a po spojitě monolitické mostní konstrukci s předpjatého betonu viz. SO 04-19-61 část A.

Směrové řešení jízdních pruhů na rampě směr Otrokovice je v šířce 3,00 m.

**SO 04-18-04 část E T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, komunikace Malotova**

Navržená úprava komunikace Malotova je vyvolaná řadou přeložek inženýrských sítí, založení spodní stavby mostu a opěrných zdí, nové vlečkové vedení, které vyvolá i mnoho nových vlečkových žel. přejezdů, proto je v celém řešeném úseku navržena výměna celé konstrukce vozovky.

Směrové řešení jízdních pruhů na ulici Malotova je ve směrovém oblouku šířky 4,00 m a v přímé části 3,00 m, vpravo ve směru staničení se nachází styková křižovatka s místní komunikací v šířce jízdního pruhu 3,50 m sloužící pro příjezd k podzemním garážím objektu Albert a na tuto komunikace se napojují účelové komunikace vedoucí k parkovacím stáním či k přístupu různých zpevněných ploch, dále za touto komunikací pokračuje ulice Malotova do průmyslové části Svit, kde se nachází vlečkové žel. přejezdy a úrovňové křižovatky s dalšími ulicemi, či zpevněné plochy. Směrové řešení ulice Přímá je v šířce 3,25 m, vlevo ve směru staničení se nachází čtyři podélná, parkovací stání a jeden přístupový sjezd k objektu Albert.

**SO 04-18-04 část F T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, komunikace pro pěší a cyklisty**

Návrh komunikace pro pěší a cyklisty je navržený v části ulice L. Váchy, kde se navrhuje v křižovatce po levé straně ve směru staničení jako sružená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 3,50 m s možností vyústění cyklistů do ulice L. Váchy a pokračování, buď směr Otrokovice nebo směr Zlín – Centrum, kde se v místě stávající stykové křižovatky s ulicí A. Randýskové mohou napojit na sruženou stezku pro chodce a cyklisty vedoucí od Zlín – Centrum a po pravé straně chodník v šířce 1,50 m. Dále na větví Prštenské příčky ve směru staničení po levé straně je navržená sružená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 3,50 m až ke druhé výhledové průsečné křižovatce, kde je peší a cyklistická vazba řešená pomocí přechodů pro chodce a přejezdu pro cyklisty a jejich výhledové napojení do budoucna dále přes vodoteč Dřevnice, pouze chodník na větví k ulici Malotova je veden podél této komunikace v šířce 2,00 m a pokračující dále do průmyslového areálu Svit či k objektu Albert pod mostní estakádou.

**SO 04-18-04 část G T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, komunikace pro pěší podél silnice I/49**

Návrh komunikace pro pěší podél komunikace I/49 je po obou stranách, ve směru staničení po pravé straně je navržený chodník, který vychází ze stávajícího chodníku a pokračuje podél komunikace přes autobusovou/trolejbusovou zastávku, až k vyústění k podchodu a zde pokračuje až k ulici L. Váchy, chodník je navržený v šířce 2,50 m, opětovné vedení podél komunikace I/49, zde je navržena sružená stezka pro chodce a cyklisty v šířce 3,50 m pro budoucí přivedení cyklistů od centra Zlín pokračující dále na ulici L. Váchy, Prštenskou příčku atd. Po pravé straně je nově



navržený chodník, který začíná od nově navržené autobusové/trolejbusové zastávky a pokračuje dále směrem na centrum města Zlína v šířce 3,00 m. Převedení pěších vazeb přes silnici I/49 třída Tomáše Bati je navrženo jako mimoúrovňovým podchodem viz. SO 04-19-62.

#### **D.2.1.9.17 SO 04-18-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, chodníky u přechodu v km 5,846**

Navržený nový chodník navazující na žel. přechod je šířky 2m plus 2x0,1 m obrubníky, délka chodníku je na pravé straně od koleje 20,5 m, na levé straně 44 m. Chodník bude lemován drátěným oplocením.

#### **D.2.1.9.18 SO 04-18-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, chodníky u přechodu v km 8,004**

Nové chodníky budou navázaný na přechod pro chodce od úrovně výstražníku. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do chodníkových obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. V délce úpravy chodníku bude obrubník vysunutý o 100 mm nad vozovku chodníku a bude vytvářet vodící linií. Na straně vodního toku bude vedle chodníku osazeno silniční zábradlí.

#### **D.2.1.9.19 SO 05-18-01 ŽST Zlín střed, zpevněné plochy a obslužná komunikace v přednádražním prostoru**

Ve stávajícím stavu se v místě budoucí výpravní budovy nachází odstavná zpevněná plocha pro autobusy povrchu ze živice. Tyto stávající zpevněné plochy budou v rámci tohoto stavebního objektu odstraněny.

Stavbou výpravní budovy dojde k nutnosti úpravy organizace dopravy na tomto nádraží včetně nového dopravního napojení. Návrh zpevněných ploch okolo výpravní budovy vychází z požadavků města Zlín a majitele stávajících pozemků firmy Z-Group a.s.. ***Návrh těchto zpevněných ploch je dle požadavku města Zlín, SŽDC a Z-Group pouze dočasný a v budoucí fázi přestavby okolních pozemků v majetku Z-Group a.s. dojde k jeho odstranění. Budoucí vzhled tohoto prostoru okolo výpravní budovy bude vypadat dle studie proveditelnosti, kterou zpracovala firma CENTROPROJEKT. Námi navržené řešení je pouze provizorní!!!***

V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo nové směrové vedení místní komunikace ulice Trávník s novým prodloužením a vyústěním na MK ulici Desátá, kde vzniká nová styková křižovatka. Řešená MK ul. Trávník je navržena o šířce 7m s rozšířením v obloucích. Na tuto komunikaci navazuje nově navržená účelová komunikace zajišťující příjezd do podzemních garáží o šířce 6m.

Dále jsou zde navrženy nové autobusové zálivy, parkovací stání a zpevněné plochy z betonové dlažby tl. 80 mm. V prostoru bývalého „Parníku“ je navrženo nové nástupiště. Nástupní hrana je délky 63m. Tato délka nástupní hrany umožňuje zastavení čtyřech autobusů o délce 12m při polotěsném řazení s odstupem mezi autobusy o šířce 5m. Z důvodu stavby nástupiště je nutné provést rozšíření stávající zpevněné plochy autobusového nádraží. Rozšířená komunikace je povrchu z asfaltového betonu. Rozšíření je v šířce cca 9,1~9,2m. Pro zajištění přístupu mezi stávajícím autobusovým nádražím a nově navrženou výpravní budovou jsou navrženy nové chodníky povrchu z betonové dlažby tl. 80 mm.

#### **D.2.1.9.20 SO 05-18-02 ŽST Zlín střed, úprava chodníku v ulici Trávník**

Ve stávajícím stavu se podél stávající místní komunikace ul. Trávník se v části úseku nachází chodník šířky 2 m povrchu ze živice. Chodník je oddělen od MK pomocí zeleného postranního pásu šířky 1,5~2,5m. V části budoucího chodníku je stávající zpevněná plocha, která slouží pro odstavení autobusů. Z důvodu změny směrového vedení kolejí dojde k zásahu do tohoto chodníku.

V rámci tohoto objektu je tedy navrženo nové směrové vedení chodníku. Nově je v části úseku navržen chodník šířky 2,5 m, který je trasován podél MK bez zeleného postranního pásu. V úsecích, kde je dostatečný šířkový prostor je navržen postranní zelený pás šířky 1,5 m a chodník je šířky 2m. Chodník je navržen povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm.

#### **D.2.1.9.21 SO 05-18-03 ŽST Zlín střed, úprava chodníku v ulici Benešovo nábreží**

V rámci tohoto stavebního objektu je řešen chodník na ulici Benešovo nábreží. Tato úprava chodníku je vyvolaná přesunem přechodu pro chodce přes kolejiště.

Chodník je navržen v šířce 2,00 ~3,00 m, povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm a plynule navazuje na chodník spadající do stavebního objektu SO 05-18-05 ŽST Zlín střed, úprava MK ulic Hlavníčkovo nábreží a Benešovo nábreží. Dále se pak navazuje na stávající chodník šířky 2,00 m. V místě kde je chodník trasován přes místní komunikaci Benešovo nábreží, je navržen přechod pro chodce šířky 3,00 m.

#### **D.2.1.9.22 SO 05-18-04 ŽST Zlín střed, prodloužení chodníku do ulice Hlavníčkovo nábreží**

V rámci tohoto stavebního objektu je řešen chodník na ulici Hlavníčkovo nábreží. Tato úprava nového chodníku je vyvolána přístupovým chodníkem z podchodu Zlín střed a dále navazující pěší trasa na chodník na ulici Benešovo nábreží.

Chodník je navržen v šířce 2,00 ~3,00 m, povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm. V místě kde je chodník trasován přes místní komunikaci Hlavníčkovo nábreží, je navrženo místo pro přecházení šířky 3,00 m.

#### **D.2.1.9.23 SO 05-18-05 ŽST Zlín střed, úprava MK ulic Hlavníčkovo nábreží a Benešovo nábreží**

Důvodem této stavby je napojení přístupového chodníku SO051809, který navazuje z podchodu SO151903 a návrh kolektoru SO052701 vedený ve velké části pod stávající místní komunikací na ulici Hlavníčkovo nábreží a Benešovo nábreží.

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena úprava místní obslužné komunikace ulic Hlavníčkovo nábreží a Benešovo nábreží s šířkovým uspořádáním MO2 7,5/6,0/40, kde šířka komunikace mezi obrubami je 6,00 m. Povrch komunikace je navržen z asfaltového betonu. Celková délka navrhované komunikace je 316,74 m. Podél upravované místní komunikace je navržen chodník z betonové dlažby tl. 60 mm široký 1,50 m, který na začátku navazuje na stávající chodník a na konci

se napojuje na chodník patřící do stavebního objektu SO 05-18-03 ŽST Zlín střed, úprava chodníku v ulici Benešovo nábřeží.

#### **D.2.1.9.24 SO 05-18-06 ŽST Zlín střed, nákladiště**

Nová zpevněná plocha je navržena pro krajní kolej tratě. Plocha bude napojena přes vlečkovou kolej celopryžovým přejezdem délky 10,8 m. Rozsah plochy vychází z požadavku kolejového řešení. Odvodnění plochy bude řešeno liniovými žlaby, které budou napojeny do kanalizace. Zemní plán bude odvodněna trativodem.

#### **D.2.1.9.25 SO 05-18-07 ŽST Zlín střed, komunikace u přejezdu v km 9,609**

Nové chodníky a komunikace bude navázána na nový přejezd v km 9,609. Komunikace bude dvoupruhová s asfaltobetonovým krytem. Souběžně s komunikací bude veden i chodník šířky 2,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby a osazen bude do obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. Výškové řešení komunikace na přejezdu je ovlivněno výškou napojení krajních kolejí do areálu Svitů.

#### **D.2.1.9.26 SO 05-18-08 ŽST Zlín střed, chodníky u přechodu v km 10,729**

Nové chodníky budou navázány na nový přechod pro chodce. Nový chodník bude mít šířku 3,0 m. Chodník bude mít kryt z dlažby s tl. 80 mm a osazen bude do silničních obrubníků. Před a za přechodem bude vytvořen signální a varovný pás. V délce úpravy chodníku bude jeden obrubník vysunutý o 100 mm nad vozovku chodníku a bude vytvářet vodící linií. Chodníky budou využívány jízdou vozidel Barum Rally. Chodník za přechodem bude nasměrován na stávající lávku pro chodce.

#### **D.2.1.9.27 SO 05-18-09 ŽST Zlín střed, zpevněná plocha u budovy EPZ**

Nová zpevněná plocha bude zabezpečovat napojení pro nové budovy EPZ a příjezd cisterny k tankovacímu zařízení. Podél koleje bude zpevněná plocha mít šířku 3,0 m, v místě napojení na komunikaci bude mít šířku 6,0 m. Zpevněná plocha bude držet směrové a výškové vedení krajní koleje. Při budově EPZ je navrženo podélné parkování pro 3 osobní vozidla. Zpevněná plocha je vyzpádována 2,0% od koleje.

#### **D.2.1.9.28 SO 06-18-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII**

Z důvodu výstavby propustnější, polozahloubené a elektrifikované železniční trati a související stavby přivaděče k dálnici D49 je navrženo mimoúrovňové křížení místní komunikace Podvesná XVII. Trasování vlastní komunikace je ovlivněno stávající zástavbou a nutností zajistit přístup k těmto nemovitostem, objektům komerčního využití či občanské vybavenosti. Jedním z omezujících prvků elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice je stávající úrovně křížení trati

s trolejbusovým trakčním vedením v km 12,743 ve Zlíně Podvesná. Trať je v tomto úseku navržena jednokolejná. Problém křížení trolejbusového a železničního vedení je jedním z hlavních důvodů mimoúrovňového řešení křižovatky. Předkládané řešení se zabývá převedením místní komunikace nad částečně zahloubenou železnici. Zahlobením železnice v tomto prostoru dojde ke vzniku bariéry jak z hlediska automobilové dopravy, tak z hlediska dopravy pěší. Automobilová doprava bude převedena po nadjezdu. Převedení pěší dopravy bude řešeno více možnostmi. Po jedné straně nadjezdu je navržena dělená stezka pro chodce a cyklisty a po druhé chodník. V bezprostřední blízkosti železnice jsou navržena schodiště a výtahy umožňující pohyb chodců z ulice Hornomlýnská na nástupiště zast. Zlín-Podvesná, které bude umístěno na rozdíl od stávajícího stavu vpravo od kolejí. Vzniknou nová parkovací stání pod silničním nadjezdem a bude mírně upraveno situování zastávek MHD.

Mimoúrovňové řešení křižovatky spadá do místní části Podvesná ve východní oblasti města Zlín. Zasahuje území mezi tř. T.Bati a ulicí Dřevnická na levém břehu řeky Dřevnice. Stavbou je nejvíce zasažena ulice Podvesná XVII, dále pak ulice Broučkova a Hornomlýnská.

#### **SO 06-18-01 část A T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, přeložka silnice v ulici Podvesná XVII**

Začátek úseku je situován v křižovatce I/49 tř. T.Bati x Podvesná XVII. Řazení pruhů v křižovatce zůstává ve stejné podobě, pouze budou změněny délky řadících pruhů a bude zde nově vložen ochranný ostrůvek. Šířky jízdních pruhů jsou v celém úseku 3,50m. Křižovatka bude i nadále řízena světelně signalizačním zařízením. Úsek je ukončen v místě, odkud je koncepčně, směrově i výškově navázán na související projekt „Silnice II/490 ZLÍN: PROPOJENÍ R49-I/49-3.USEK“OBCHVAT ZÁLEŠNĚ“. Celková délka úpravy činí 311m. V celém úseku je navržen příčný sklon vozovky jako střechovitý 2,50%. Po levé straně MK Podvesná XVII je ve směru staničení vedena dělená stezka pro chodce a cyklisty šířky 3,50m, v místě mostního 4,25m. Po pravé straně je navržen chodník šířky 2,50~4,00m. Nástupní hrany je navržena délky 31m a výšky 200mm. Šířka zastávkového zálivu je 3,25m. Odvodnění komunikace je do nově navržených uličních vpustí. Vpusti jsou vyústěny do nově navržené dešťové kanalizace, která je součástí samostatného stavebního objektu.

#### **SO 06-18-01 část B T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, úprava parkoviště v ulici Podvesná XVII**

Parkoviště je rozšířeno oproti původnímu počtu 41 stání na 61, z toho jsou 4 místa vyhrazena pro osoby těžce pohybově postižené. Komunikace v rámci parkoviště je šířky 6,00m. Parkovací stání jsou délky 4,50m s přesahem 0,50m. Šířka parkovacích stání je 2,50m, krajní stání jsou rozšířena na 2,75m. Parkovací stání pro osoby těžce pohybově postižené jsou šířky 3,50m a krajní stání je rozšířeno na 3,75m.

V místě pod estakádou je situován závorový parkovací mechanismus, sloužící pro zaměstnance a návštěvy DSZO, a.s. Výjezd z parkoviště je pak vybaven závorovým mechanismem. Šířka jízdního pruhu v místě závorového mechanismu je 3,50m a šířka ostrůvku je 1,50m. Odvodnění komunikace v místě parkoviště a parkovacích stání je do nově navržených uličních vpustí. Vpusti jsou vyústěny do nově navržené dešťové kanalizace, která je součástí samostatného stavebního objektu.

**SO 06-18-01 část C T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, přeložka MK Hornomlýnská - Broučkova**

Je navržena úprava této komunikace spočívající v zahloubení nivelety v místě mostního objektu. Šířka jízdních pruhů je na začátku úseku 3,00m a v místě nového sjezdu se pak rozšiřuje na 3,25m. Střechovitý příčný sklon 2,50% v místě pod estakádou střídá jednostranný příčný sklon 2,50% z důvodu lepšího výškového napojení sjezdu k čerpací stanici pohonných hmot ROBIN OIL. Na konci úseku pak plynule přechází opět ve střechovitý sklon 2,50%. Odvodnění komunikace je do nově navržených uličních vpustí. Vpusti jsou vyústěny do nově navržené dešťové kanalizace, která je součástí samostatného stavebního objektu.

**SO 06-18-01 část D T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, zast. Zlín - Podvesná, chodník k nástupišti**

V místě železniční zastávky je navržen přístupový chodník šířky 2m, který dále pokračuje k okolní zástavbě a na silniční nadjezd v podobě příjezdové komunikace pro IZS o proměnné šířce 2~5,50m.

**SO 06-18-01 část E T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, mimoúrovňové křížení Podvesná XVII, prodloužení odbočovacího pruhu na silnici I/49**

Tento pravý odbočovací pruh bude prodloužen na 70,00m. Tato délka se skládá z vyřazovacího úseku  $L_v=24,00\text{m}$ , zpomalovacího úseku  $L_d=35,00\text{m}$  a čekacího úseku  $L_c=11,00\text{m}$ . V rozsahu SO je navržena nová skladba konstrukčních vrstev vozovky a napojení na sousední stávající konstrukční vrstvy bude pomocí zařezání asfaltového krytu. Odvodnění komunikace je do stávající stávající uliční vpusti.

**D.2.1.9.29 SO 06-18-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístup na nástupiště - severní část**

Stavební objekt řeší přístup na nástupiště v zastávce Zlín – Dlouhá. S ohledem na to, že ze severní strany je přístup na nástupiště navržen přes zabezpečený úrovnňový přechod a výškový rozdíl mezi navrhovaným přechodem a stávající přístupovou komunikací je 4,55 m, je navržena přístupová komunikace a přístupové schodiště. Přístupová komunikace bude provedena na novém zemním tělese v délce min. 54,6 m, bude provedena ve sklonu min. 1:12 a bude sloužit jako bezbariérový přístup na nástupiště. Zemní těleso bude provedeno z inertního materiálu vyztuženého geosyntetickými prvky. Nově navrhované svahy zemního tělesa budou opatřeny zatravnovacími geotextiliemi a v části budou zkráceny pomocí železobetonové opěrné zdi. Povrch přístupové komunikace bude proveden ze zámkové dlažby, která bude oboustranně uzavřena prefabrikovanými obrubníky. Přístupová komunikace bude vybavena zábradlím (včetně madel pro bezbariérový přístup). Pro urychlení překonání výškového rozdílu mezi stávajícím přístupem a nově navrhovaným přechodem bude

provedeno železobetonové schodiště s prefabrikovanými nástupnicemi, které bude napojeno na nově navrhovanou rampu cca ve 2/3 výšky. Šířka schodiště a přístupové komunikace bude min. 2,0 m.

#### **D.2.1.9.30 SO 06-18-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace k přejezdu v km 14,083**

Jedná se o jednosměrnou účelovou slepou komunikaci sloužící k přístupu k pozemku 1463/8 ve vlastnictví města Zlín. Na pozemku se v současné době nachází kynologický klub. Směrovým i výškovým vedením trasa komunikace kopíruje přilehlý terén. Samotná šířka této pozemní komunikace se pohybuje v rozmezí 2,0 m až 4,0 m. Vodorovné dopravní značení není na této komunikaci použito v celém jejím rozsahu. Stávající svislé dopravní – B01 Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech) s dodatkovou tabulkou „mimo vozidel s povolením KK zem. technicky a vozidel SŽDC. Dopravní značení zabezpečující žel. přejezd P06 Stůj, dej přednost v jízdě bude sneseno. Nově bude žel. přejezd zabezpečen světelným signalizačním zařízením se závory. Povrch vozovky je tvořen z vibrovaného šterku s viditelnými poruchami způsobenými klimatickými vlivy a samotným užíváním této komunikace vozidly.

Nová komunikace je budována z důvodů přeložky tratě (posunu osově vzdálenosti koleje a přejezdu v km 14,083). Celková délka nové komunikace činí 197 m. Konstrukce komunikace je z asfaltového betonu s návrhem pojezdu občasně těžké techniky pro údržbu. Zemní pláň bude zhutněna na 45MPa. Odvodnění je řešeno odvodňovacími příkopy s vyústěním do propustku v km 13,997. Návrh nivelety respektuje výškové poměry stávajícího terénu, navržených kolejí a ochranného protipovodňového valu. Podélné sklony jsou navrženy s ohledem na možnosti odvodnění komunikace. Odvodnění komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem samotné komunikace. Povrchová voda je svedena do příkopu a do volného terénu.

#### **D.2.1.9.31 SO 06-18-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístup na nástupiště - jižní část**

Z jižní strany bude proveden přístup na nástupiště v zastávce Zlín – Dlouhá pomocí nově navrhovaného schodiště, bezbariérový přístup bude zajištěn z východní strany (od silniční komunikace u přejezdu v km 12,006). Nově navrhované schodiště bude provedeno jako dvouramenné a bude překonávat výškový rozdíl 3,3 m. Schodiště bude provedeno jako železobetonové, nástupnice budou prefabrikované a základové konstrukce budou provedeny jako železobetonové. Šířka schodiště bude min. 2,0 m. Stavební objekt řeší úpravu přilehlých zpevněných ploch v rozsahu do 20 m<sup>2</sup>.

#### **D.2.1.9.32 SO 06-18-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace podél trati v ulici Hornomlýnská km 11,4 - 11,7**

Jedná se o jednosměrnou místní komunikaci ležící na ulici Hornomlýnská v zastavěné části města Zlín. Směrovým i výškovým vedením trasa komunikace kopíruje přilehlou zástavbu rodinných domů. Samotná šířka této pozemní komunikace se pohybuje v rozmezí 2,5 m až 5 m. Svislým dopravním značením je komunikace charakterizována jako jednosměrná ve směru Zlín, střed směrem ke Zlín, Přiluky. Vodorovné dopravní značení není na této ulici použito v celém jejím rozsahu.

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem do uličních vpustí, popř. do rostlého terénu. Mezi rodinnou zástavbou a komunikací je veden chodník pro pěší. Povrch vozovky je asfaltový s viditelnými poruchami způsobenými klimatickými vlivy a samotným užíváním této komunikace vozidly.

Komunikace v navrhovaném stavu zůstává zařazená v kategorii místní komunikace, a i nadále bude sloužit pro jednosměrný provoz touto ulicí. Směrové vedení této komunikace zůstane zachováno dle stávajícího stavu a nebude tudíž nikterak měněno. Výškové řešení samotné úpravy doznává možných různých výškových úprav nivelety, avšak svým vedením niveleta kopíruje stávající stav. Jediné výškové úpravy jsou způsobeny již zmíněným vyrovnáním nivelety z důvodu poruch vozovky, způsobené klimatickými vlivy, užíváním a následným opotřebením této pozemní komunikace vozidly.

Šířka pozemní komunikace zůstane v novém stavu nezměněna oproti stávajícímu stavu. Pouze v místě stávajícího přechodu pro pěší dojde ke zúžení profilu pozemní komunikace na 3,5 m z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení u přilehlého přechodu přes dráhu (SO 06-17-04). V rámci tohoto stavebního objektu dojde k výměně stávající konstrukce vozovky za novou (cca 1350 m<sup>2</sup>) vlivem přeložky vodovodního potrubí v daném úseku. Samotná realizace přeložky vyvolává tuto opravu, je předmětem jiného stavebního objektu, který je zpracováván v této akci.

Délkový rozsah této opravy pozemní komunikace, který je cca 320 m je odvislý od rozsahu přeložky dané inženýrské sítí.

#### **D.2.1.9.33 SO 06-18-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, komunikace u přejezdu v km 11,311**

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D1 – místní komunikace – pěší a obytné zóny, v zastavěné části města Zlín. Vozovka je opatřena živičným krytem a přilehlý chodník je dlažďený.

Délka úpravy komunikace je necelých 60 m a nová asfaltová plocha v rámci tohoto SO je cca 272 m<sup>2</sup>. Šířka komunikace zůstává zachována dle stávajícího stavu. Výškové úpravy komunikace jsou vyvolány výškovou úpravou koleje v místě přejezdové konstrukce. Vozovka bude mít asfaltový povrch. Odvodnění komunikace se stavební úpravou nemění odtokové poměry zůstávají zachovány. Přilehlý chodník bude mít kryt z dlažby a jeho šířka je v rozmezí od 2,00 m do 1,80 m z důvodu navázání tohoto chodníku na stávající stav před a za úpravou. V rámci tohoto stavebního objektu je nově dobudován přístupový chodník k technologickému domku. Celková plocha chodníků je cca 83 m<sup>2</sup>.

Úprava komunikace vyvolána úpravou přejezdu si vyžádá si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací.

#### **D.2.1.9.34 SO 06-18-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 11,535**

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D2 – místní komunikace s vyloučením motorové dopravy, v zastavěné části města Zlín. Chodník je dlažďený.

Celková délka úpravy je 20,50 m a v rámci tohoto stavebního objektu bude vytvořeno 23 m<sup>2</sup> chodníkové plochy. Nový chodník bude mít šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby. Přístupový chodník k přechodu ve směru od ul. Kvítková bude vybaven opěrnou zídou z palisád. Úprava

přechodu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací. Povrchové odvodnění přejezdu je zajištěno příčnými odvodňovacími žlaby z kompozitního materiálu.

#### **D.2.1.9.35 SO 06-18-08 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přejezdu v km 12,006**

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D1 – místní komunikace – pěší a obytné zóny, v zastavěné části města Zlín. Vozovka je opatřena živičným krytem a přilehlý chodník je dlážděný.

Směrově komunikace zachovávají stávající stav a výškově jsou upraveny tak, aby respektovaly výškovou úpravu přilehlé koleje a zároveň tak, aby zachovaly stávající odtokové poměry. Šířkově mají komunikace proměnnou šířku v návaznosti na stávající stavy jednotlivých komunikací a jejich vzájemné křížení. Odvodnění komunikací zůstává stávající. Pro odvodnění přejezdu byla přidána nová prahová vpust, která je součástí stavebního objektu přejezdu. Vozovka bude asfaltová. Délková úprava na ul. Kvítkova je necelých 34 m, na ul. Hornomlýnská cca 45 m. Celková plocha úpravy asfaltové vozovky je v rámci tohoto stavebního objektu cca 575 m<sup>2</sup>.

Úprava přejezdu si vyžádá oproti stávajícímu stavu vytvoření dvou nových přechodů pro pěší. Šířka těchto chodníků vedoucí k přechodům je 1,50 m. Na ul. Kvítkova je vybudován nový chodník pro pěší šířky 1,75 m a délky cca 30 m. Chodníky budou mít kryt z dlažby a celková výměra nových chodníků v rámci tohoto SO je cca 180 m<sup>2</sup>. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy a vytvoření opěrných zídek pro část nově budovaných chodníků. Celková délka budovaných chodníků je cca 146 m.

#### **D.2.1.9.36 SO 06-18-09 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 12,340**

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D2 – místní komunikace s vyloučením motorové dopravy, v zastavěné části města Zlín. Chodník je dlážděný. Přístup k železničnímu přechodu je z obou stran veden pomocí schodiště.

Vzhledem k přesunu přechodu přes dráhu do nové polohy (SO 06-17-06), je pro chodník navržena nová trasa. Nový přístupový chodník ve směru od ul. Kvítkova bude mít šířku 2,0 m, kryt z dlažby a bude doplněn o opěrnou zídku z betonových palisád. Přístupový chodník ve směru od ul. Hornomlýnská bude mít z důvodu šířkového uspořádání stávající komunikace vůči dráze a umístění opěrné zídky z betonových palisád šířku pouze 1,5 m a pouze v místě přechodu přes dráhu bude šířka 2,0 m. Tyto stavební úpravy si vyžádají také terénní úpravy přilehlých pozemků. Celková nová chodníková plocha v rámci tohoto stavebního objektu je cca 80 m<sup>2</sup> a cca 35 m<sup>2</sup> stávající chodníkové plochy bude předlážděno. Celková délka úpravy tohoto nového chodníku včetně přechodu je cca 51 m. Povrchové odvodnění přejezdu je zajištěno příčnými odvodňovacími žlaby (kompozit). Odvodnění opěrné zídky z palisád ve směru od ulice Kvítkova bude svedeno do vsakovací jímky.

#### **D.2.1.9.37 SO 06-18-10 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přechodu v km 12,938**

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy D2 – místní komunikace s vyloučením motorové dopravy, v zastavěné části města Zlín. Chodník je dlážděný.

Nový chodník bude mít v celé délce šířku 2,0 m. a bude mít kryt z dlažby. Směrově a výškově bude přístupový chodník veden tak, aby respektoval zahlobení dráhy a zároveň splňoval podmínky



pro bezbariérové užívání tohoto chodníku. Vzhledem k přestavbě přilehlé prodejny Lidl, bude přístupový chodník směrem od silnice I. třídy zakomponován do nově vzniklého parkoviště pro zmiňovanou prodejnu Lidl. Pro výškové překonání rozdílu mezi stávajícím terénem a nově zahloubenou dráhou bude chodník vybaven opěrnými zídkami. Celková délka úpravy chodníků včetně přejezdu je cca 98 m a nově navržená chodníková plocha v rámci tohoto SO je cca 170 m<sup>2</sup>

#### **D.2.1.9.38 SO 06-18-11 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, komunikace u přejezdu v km 14,557**

Jedná se o obousměrnou místní komunikaci třídy C – místní komunikace – obslužná, v zastavěné části města Zlín. Vozovka je opatřena živičným krytem a přilehlý chodník je dlažďený.

V navrhovaném stavu bude původně společná přejezdová konstrukce rozdělena zvlášť pro přejezd a zvlášť pro přechod (SO 06-17-09), pro zachování normové vzdálenosti závorových břevn zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukce přilehlého přejezdu zahrnuje také úpravu chodníku podél této komunikace. Šířka komunikace zůstává částečně zachována dle stávajícího stavu a část podél chodníku je upravena z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení. Šířka chodníku je ovlivněna navázáním na stávající stav. Chodník bude mít kryt z dlažby a vozovka komunikace bude asfaltová. Z důvodu umístění zabezpečovacího zařízení přejezdu a nově vzniklého přechodu bude částečně upravena také část přilehlé cyklostezky. Úprava přejezdu si vyžádá také drobné terénní úpravy podél těchto komunikací. Celková délka úpravy místní komunikace je cca 16 m.

#### **D.2.1.9.39 SO 08-18-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, účelová komunikace a točna k technologické budově**

Z důvodu stavby technologické budovy a trafostanice je navrženo prodloužení stávající účelové komunikace podél zahrádkářské osady. Komunikace je navržena povrchu ze živice. Podél technologické budovy jsou pro přístup navrženy manipulační plochy z betonové dlažby tl. 60 mm, 80 mm.

Šířka komunikace je 3,5 m. Komunikace je navržena jako jednopruhová obousměrná a na konci je opatřena úvratovým obratištěm ve tvaru „L“.

#### **D.2.1.9.40 SO 08-18-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava účelové komunikace v km 16,005**

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena účelová komunikace navržená pro příjezd k nově navržené budově trafostanice, technologické budově a k zahrádkářské oblasti. Z důvodu rekonstrukce železniční tratě a zvýšení nivelety koleje je nově navržen železniční přejezd SO 08-17-02.

Účelová komunikace navazuje na stávající komunikaci, následně prochází přes nově navržený železniční přejezd a navazuje na stávající stav. Na začátku úpravy je komunikace šířkově navázána na stávající stav v hodnotě 2,46 m. Před železničním přejezdem je komunikace šířkově upravena pro vyhnutí protijedoucích vozidel a to v šířce 5,00 m. Za železničním přejezdem následuje levotočivý oblouk a komunikace se postupně zužuje na šířku 3,50 m. Délka celé úpravy komunikace

je 58,03 m. Napojení polní cesty na upravovanou účelovou komunikaci je provedeno za železničním přejezdem ve staničení 0,034 66 km formou sjezdu přes snížený betonový obrubník.

#### **D.2.1.9.41 SO 08-18-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úpravy MK ul. Nádražní**

##### **SO 08-18-03 část A T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava MK u přechodu v km 16,530**

Železniční přechod se nachází v severozápadní části obce Želechovice nad Dřevnicí. Místní komunikace převáděná přes přejezd slouží jako přístupová komunikace k objektům v ul. Nádražní, které jsou situovány jen po levé straně koleje. Stávající MK v ul. Nádražní je ve stávajícím stavu značně úzká. Svým šířkovým uspořádáním se jedná o jednopruhovou obousměrnou komunikaci, která postrádá na své trase výhybny a je ukončena bez obratiště.

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

Nově navržený chodník je veden ve směrové přímé.

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

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

Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Stávající dopravní značení P6 a A32a bude zrušeno bez náhrady. Místní komunikace ul. Nádražní bude doplněna u zpomalovacího prahu z obou stran dopravním značením B20a-30 a IP2. Začátek stávající komunikace při sjezdu ze sil. I/55 bude doplněna o dopravní značku IP10a (slepá ulice). Původní IP10a na ulici Nádražní bude zachována.

Pro zdůraznění, že stávající žel. přejezd bude nově pouze žel. přechodem budou po obou stranách komunikací rozmístěny pevné sloupky (zábrany).

##### **SO 08-18-03 část B T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, doplnění výhybny a obratiště na MK ul. Nádražní**

Stávající místní obslužná komunikace je v současném stavu jednopruhová obousměrná komunikace bez výhyben. Stávající kryt komunikace je živičný. Z důvodu toho, že v rámci jiných stavebních objektů dojde ke zrušení stávajícího přejezdu, který umožňuje výjezd na silnici I/49, je

v rámci tohoto stavebního objektu navrženo v řešené lokalitě doplnění místní komunikace o výhybny a obratiště. Toto doplnění je nutné z důvodu toho, že MK Nádražní zůstane v budoucnu jako „slepá ulice“.

Výhybny jsou navrženy dle normy ČSN 736110 pro převážný provoz osobních automobilů o šířce 4,8~5,5m, délka výhybny je 12 m, náběhové klíny jsou o délce 6 m. Výhybny jsou navrženy povrchu ze živice.

Na konci této místní komunikace je navrženo nové úvrat'ové obratiště ve tvaru L. Toto obratiště je lemováno opěrnou zdí.

Opěrná zeď je součástí doplnění výhybny a obratiště na MK ul. Nádražní, T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, na trati Otrokovice –Vizovice. Zeď bude zadržovat nový násyp na kterém bude zhotoveno novo vybudované obratiště,

Celková délka zdi je 46,4 m. Zeď je rozdělena do 4 dilatačních dílů. Výška dříku dilatačních dílů „A“ a „D“ bude v rozmezí 2,0 – 6,4 m. Dřík dilatačních dílů „B“ a „C“ bude zhotoven s náběhem a to v konstantní výšce 6,4m. Dřík zdi je vetknut do základového pásu výšky 1,2 m, šířky 3,80 m, se zarážkou v patě šířky 0,8m. Jedná se o monolitickou ŽB zeď. Založení zdi bude hlubinné na jedné radě pilot Ø 1,20 m. Na zeď je osazena ŽB monolitická římsa, do které je kotveno zábradlí.

#### **D.2.1.9.42 SO 08-18-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, připojení Nádražní ulice v Želechovicích**

Z důvodu stavby opěrné zdi, podchodu, železniční zastávky Želechovice nad Dřevnicí a nevyhovujících šířkových parametrů místní komunikace Nádražní v místě stávající železniční zastávky a z důvodu zrušení stávajícího přejezdu je navrženo prodloužení a nové napojení této stávající místní komunikace na silnici III/4913. Zbývající část MK Nádražní směrem od železniční zastávky na východ je nahrazena chodníkem v rámci SO 08-18-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, chodník na ulici Nádražní.

V rámci tohoto objektu je navrženo prodloužení místní komunikace ulice Nádražní s návrhem nové křižovatky se silnicí III/4913. Začátek úseku je situován v místě stávající železniční zastávky Želechovice nad Dřevnicí. Trasa je vedena po staničení km 0,132 54 v šířce jízdního pásu 5,50m. Od tohoto staničení je navrženo rozšíření v oblouku na šířku jízdního pásu 6,50m. Celková délka trasy je 172,31m. Povrch vozovky je asfaltový. V místě nově vzniklé křižovatky je navržen chodník šířky 2,00m, který je tvořen betonovou dlažbou tl. 60 mm. Je zde navrženo místo určené pro vstup do vozovky. V místě křížení stávajícího vodního recipientu je navržený betonový trubní propustek se šikmými čely o průměru 1000mm. Trubní propustek je navržen délky 14,35m.

#### **D.2.1.9.43 SO 08-18-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, chodník na ulici Nádražní**

V rámci tohoto stavebního objektu je řešen samostatný chodník mezi MK Nádražní a silnicí III/4913 ulicí Poddřevnická v trase původní části MK Nádražní, která se ruší. Důvodem rekonstrukce jsou nevyhovující šířkové parametry MK a návrh opěrné zdi, podchodu a železniční zastávky Želechovice.

Chodník je navržen v šířce 1,50 ~ 2,00 m povrchu z betonové dlažby tl. 60 mm. V místě stávajícího objektu č.p.1164 je chodník bodově zúžen na 1,2m v délce 7,5m. Řešená délka chodníku

je 160,65 m. Chodník je odsazen od nově navržené či stávající opěrné zdi o 0,25~0,50 m. Tento prostor je vysypán kačirkem v tl. 150 mm.

#### **D.2.1.9.44 SO 08-18-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, úprava silnice III/4913 a MK**

Stávající železniční mostní objekt v km 16,964 bude demolován a nahrazen novým mostním objektem SO 08-19-03. Na základně použití jiného typu mostní konstrukce bude silnice III/4913 rozšířena a tím zabezpečen obousměrný provoz.

Úprava silnice III/4913 začíná na křižovatce se silnicí I/49 a končí před směrovým obloukem směrem k obci Lužkovice. Délka úpravy je 73,43 m. Povrch navržené komunikace je z asfaltového betonu. Silnice III/4913 je vedena ve směrovém přechodnicovém oblouku o poloměru 80,00 m s rozšířením v oblouku 0,05 m. Silnice je navržena v proměnné šířce 6,20 ~ 6,60 m. V místě mostního objektu a směrového oblouku je silnice rozšířena na šířku mezi obrubami 6,60 m, kde šířka jízdních pruhů je 3,30 m. Podjezdná výška pod mostním objektem je upravena dopravním značením na 3,90 m. V místě původního přechodu pro chodce je navržen nový přechod pro chodce v šířce 3,00 m. Podél silnice III/4913 je navržena účelová komunikace proměnné šířky 2,75 ~ 4,20 m, která je tvořena betonovou dlažbou tl. 80 mm. Komunikace začíná napojením na silnici III/4913 a končí napojením na sjezd ke stávajícímu květinářství. Nově byl navržen chodník pro chodce, který je navržen v proměnné šíři 1,50 ~ 1,65 m. Před mostním objektem se napojuje na sjezd ke stávajícímu květinářství a je zde v šířce 1,60 m. Pod mostním objektem je navržen v šířce 1,64 m. Za mostním objektem dochází po levé straně k napojení na nově navržený chodník stavebního objektu SO 08-18-05 a dále pak pokračuje podél navržené účelové komunikaci v šířce 1,50 m. Sjezdy pro zachování přístupu k nemovitostem jsou v šířce 4,00 m a jsou napojeny přes snížený obrubník. Povrch sjezdu je navržen z betonové dlažby tl. 80 mm. Sjezd k nemovitosti ve staničení 18,49 bude v šířce 4,60 m pro umožnění přístupu k nemovitosti. Dále byla navržena úprava místní komunikace, v rozsahu nutném pro vybudování nového mostního objektu SO 08-19-03. Podjezdná výška pod mostním objektem je 3,20 m. Povrch navržené komunikace je z asfaltového betonu.

#### **D.2.1.9.45 SO 08-18-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace podél trati v km 17,4 - 17,7**

Z důvodu zrušení železničního přejezdu ve staničení km 17,43 a zachování dopravní obslužnosti ul. Papírenská je nově navržena místní komunikace podél stávající železniční trati.

Začátek úseku komunikace se nachází na ulici Papírenská, před areálem firmy OKNO, spol. s r. o., kde bude stávající křižovatka upravena. Komunikace je převážně vedena podél náspu železničního tělesa. Pouze v místě křížení s vysokým napětím je komunikace od náspu železničního tělesa odkloněna. Komunikace je ukončena na ul. Pražanka, kde v místě křížení vzniká nová styková úrovněová křižovatka. Ukončení komunikace je provedeno dvěma protisměrnými oblouky z důvodů zachování rozhledových poměrů a zachování normou požadované vzdálenosti od hranice nebezpečného pásma stávajícího přejezdu. Délka navržené komunikace je 341,31 m. Pro obsluhu zemědělsky využívané plochy je na nově navržené komunikace zřízen sjezd.

Hlavní dopravní prostor místní komunikace je 7,00 m. Šířka jízdního pruhu je 2,75 m, vodící proužek 0,25 m, nezpevněná krajnice 0,75 m. Povrch navržené komunikace je z asfaltového betonu.

Odvodnění komunikace je navrženo do stávajícího terénu.

**D.2.1.9.46 SO 08-18-08 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, komunikace u přejezdu v km 17,731**

Železniční přejezd se nachází na východním okraji obce Želechovice nad Dřevnicí. Silnice III/4918 slouží mimo jiné i jako hlavní přístupová komunikace do terminálu kontejnerové přepravy v obci Lípa nad Dřevnicí. Po pravé straně trati se nachází křižovatka silnice III/4918 s místní komunikací ul. Lipská, které se stavební úpravy na přejezdu nedotknou.

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

Navržená niveleta komunikace klesá směrem ke křižovatce se sil. I/49.

Podélný profil je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ( $R_v=200$  m a  $R_u=200$  m).

Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem do volného terénu. Po levé straně trati je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do blízkého opravovaného propustku.

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

**D.2.1.9.48 SO 09-18-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava komunikace a zpevněné plochy terminálu LUKROM**

Nově je vlivem výškové úpravy stávající koleje (zdvih) navrženo zmenšení těchto stávajících zpevněných ploch v areálu firmy Lukrom. V místě, kde končí svahování od tělesa koleje, je nově osazen silniční betonový obrubník BO 15/25 na výšku 150 mm. Osazením obrubníku dojde k nutnosti opravy stávajících zpevněných ploch.

**D.2.1.9.49 SO 10-18-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 18,949**

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

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

Navržená niveleta komunikace klesá z obou stran směrem od přejezdu.

Podélný profil vozovky je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ( $R_v=100$  m a  $R_u=110$  m).

Voda bude sváděna podélným a příčným sklonem, a proto není nutno přejezd odvodňovat.

Přejezd bude nově opatřen zabezpečovacím zařízením se závorami. 2x výstražník se závorou. Svislé dopravní značení A 32a je součástí zabezpečovacího zařízení. Na návěstech A31a před přejezdem dojde k výměně značek A30 za A29.

#### **D.2.1.9.50 SO 10-18-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 20,420**

Komunikace je upravena v co nejmenším rozsahu s ohledem na minimální výškové zakružovací oblouky. Úprava komunikace je navržena se dvěma směrovými oblouky s přechodnicemi. Jedná se o inflexní řešení, které vychází ze současného stavu a v maximální míře kopíruje stávající osu vozovky.

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

Podélný profil vozovky je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ( $R_v=50$  m a  $R_u=80$  m).

Vzhledem k navrženému výškovému vedení komunikace je nutno navrhnout odvodnění. Po pravé straně trati před přejezdem je navržena podélná pásová vpust složená ze žlabových těles z polymerického betonu š. 0,40 m, která bude zaústěna do propustku. Po levé straně trati je voda odvedena příčným a podélným sklonem komunikace. Vzhledem ke zvýšení koleje oproti původnímu stavu a nutnosti zachování stávajícího propustku, je po pravé straně komunikace navržena opěrná zeď. Opěrná zeď bude provedena s prefabrikovaného opěrného prvku tvaru „L“ výška 1,0 m, délka 0,80 m a tl. dříku zdi je 0,12 m. Zeď bude uložena na podkladním betonu C12/15 – X0 tl. 0,10 m.

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

#### **D.2.1.9.51 SO 10-18-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,046**

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

Kolej v místě přejezdu se nachází v přechodnici směrového oblouku  $R=340$  m s navrženým převýšením  $D=123$  mm. Na samotném přejezdu je převýšení v ose  $D=26$  mm.

Podélný profil vozovky je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky ( $R_v=50$  m a  $R_u=80$  m).

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

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

#### **D.2.1.9.52 SO 10-18-04 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,294**

Úprava účelové komunikace je navržena ve směrové přímé. Těsně za přejezdem (vpravo od koleje) dochází k zúžení vozovky na cca 2,6m dle stávajícího stavu. Výškově se přejezd nachází na mírném násypu a z obou stran koleje vozovka klesá s hodnotami podélného spádu cca 11,7% a 10,0%.

Podélný profil je navržen s minimálními výškovými zakružovacími oblouky (12m).

Odvodnění bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu.

Za přejezdem dochází k napojení účelové komunikace (nejedná se o křižovatku).

Z obou stran přejezdu se nachází soustava dopravních značek zákaz vjezdu (mimo vozidel IZS) a zákaz vjezdu vozidlům delším jak 6m. Přes most je dále zakázán vjezd všem motorovým vozidlům. Dopravní značení zůstane zachováno.

#### **D.2.1.9.53 SO 10-18-05 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 21,752**

Úprava silnice III/0495 je navržena s jedním směrovým obloukem s přechodnicemi, který vychází ze současného stavu a v maximální míře kopíruje stávající osu vozovky. Poloměr oblouku má hodnotu 95m, přechodnice jsou dlouhé 10 a 30m. Niveleta je navržena celkem se 4 výškovými oblouky s min. poloměry 110 a 100m. Nejnižší bod vozovky se nachází vpravo od koleje v údolnicovém oblouku. Maximální podélný spád silnice vychází z hodnoty klopení koleje a má hodnotu cca 6,2%.

Odvodnění bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky. V nejnižším místě bude navržena uliční vpust (případně liniový odvodňovací práh), který bude zaústěn do kanalizace. V rámci odvodnění budou některé vpusti nahrazeny šachtami, do kterých budou následně napojeny vpusti nové.

Od koleje vlevo se nachází křižovatka v nedostatečné vzdálenosti od přejezdu – bude zde zakázané odbočení vlevo za přejezdem (dopravní opatření). Šířka napojované komunikace se pohybuje od 5,5m po 6,5m. Vedlejší komunikace, je navržena s jedním směrovým obloukem s poloměrem 55m.

Od koleje vpravo dochází k napojení dvou účelových komunikací. Jedna je napojena přes zapuštěný obrubník a druhá přes zvýšený chodníkový práh (zvýraznění dojmu, že se nejedná o křižovatku). Komunikace mají šířku 2,75 a 3,5m. Komunikace vlevo od silnice III/0495 je odsunuta dále od přejezdu směrem do zahrádky přilehlého objektu, které si vyžádá přeložení příhradového sloupu.

Podél komunikace je veden chodník, který slouží zároveň i jako přístup k nástupišti. Jeho šířka bude sjednocena s šířkou stávajícího chodníku, na který se napojuje.

Stávající dopravní značení bude upraveno (zejména E 2d, které bude nově vystihovat skutečný stav křižovatky na pozemní komunikaci). Dále bude doplněno vodorovné dopravní značení.

**D.2.1.9.54 SO 10-18-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 22,256**

Úprava účelové komunikace je navržena ve směrové přímé. Výškově se přejezd nachází na velmi mírném násypu a z obou stran koleje vozovka klesá s hodnotami podélného spádu cca 10,5% a 4,5%. Niveleta je navržena celkem se 4 výškovými oblouky s min. poloměry 60 a 100m.

Výškové zakružovací oblouky jsou navrženy s ohledem na minimální hodnoty pro polní cesty.

Přejezd bude odvodněn podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu.

**D.2.1.9.55 SO 10-18-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,297**

Úprava účelové komunikace je navržena s jedním směrovým obloukem s poloměrem 15m a přechodnicemi o délkách 10m. Výškově se přejezd nachází na velmi mírném násypu a z obou stran koleje vozovka klesá s hodnotami podélného spádu cca 8,0% a 4,5%. Niveleta je navržena celkem se 4 výškovými oblouky s min. poloměry 100m (jedná se o minimální hodnoty pro účelové komunikace).

Vozovka je navržena s rozšířením ve směrovém oblouku.

Přejezd bude odvodněn podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu.

Z obou stran koleje bude na komunikaci vyznačené vodorovné dopravní značení – STOP čára.

**D.2.1.9.56 SO 10-18-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,594**

Úprava silnice III/0496 je navržena se dvěma směrovými oblouky s přechodnicemi. Jedná se o inflexní řešení, které vychází ze současného stavu a v maximální míře kopíruje stávající osu vozovky. Poloměry oblouků mají hodnoty 220 a 70m, přechodnice jsou dlouhé 20m. Niveleta je navržena celkem se 3 výškovými oblouky s min. poloměrem 150m. Nejnižší bod vozovky se nachází vlevo od koleje v údolnicovém oblouku. Maximální podélný spád silnice vychází z hodnoty klopení koleje a má hodnotu cca 5,0%.

Vzhledem k značnému převýšení koleje v tomto prostoru (cca 129m) a zároveň velké šikmosti přejezdu, bude příčný spád vozovky v místě napojení na přejezdovou konstrukci vysoký (cca 6,5%).

Přejezd bude odvodněn podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu nebo do příkopů. V rámci odvodnění bude vybudován pod silnicí trubicí propustek DN600.



Stávající sjezd k nedaleké nemovitosti bude přeložen dále od přejezdu. Vzhledem k charakteru stávajícího stavu, bude sjezd navržen se silničními obrubníky 15x30x100, které zachytí přílehlý svah. Šířka sjezdu má hodnotu 3,0m mezi obrubníky.

V rámci stavebních úprav komunikace bude doplněno vodorovné dopravní značení.

#### **D.2.1.9.57 SO 10-18-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, komunikace u přejezdu v km 23,839**

Úprava účelové komunikace je navržena se dvěma směrovými oblouky s přechodnicemi. Jedná se o inflexní řešení, které vychází ze současného stavu a v maximální míře kopíruje stávající osu vozovky. Poloměry oblouků mají hodnoty 25 a 20m, přechodnice jsou dlouhé od 8 do 20m. Niveleta je navržena celkem se 2 výškovými oblouky s min. poloměrem 50m (jedná se o min. hodnotu pro polní cesty). Maximální podélný spád komunikace má hodnotu cca 9,0%.

Přejezd se nachází v inflexním směrovém motivu pozemní komunikace.

Odvodnění bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky. Pod komunikací je v souběhu s kolejí navržen trubní propustek DN 400.

Z obou stran koleje bude na komunikaci vyznačené vodorovné dopravní značení – STOP čára.

#### **D.2.1.9.58 SO 11-18-01 ŽST Vizovice, komunikace u přejezdu v km 24,404**

Úprava účelové komunikace je navržena s jedním směrovým obloukem s poloměrem 16m a přechodnicemi o délkách 11m. Niveleta je navržena celkem se 2 výškovými oblouky s min. poloměrem 110m (jedná se o min. hodnotu pro účelové komunikace). Maximální podélný spád komunikace má hodnotu cca 2,0%.

Přejezd bude odvodněn podélným a příčným sklonem vozovky do okolního terénu nebo do nově navržené uliční vpusti.

Vlevo od koleje se nacházejí napojení účelových komunikací/sjezdů – uvažuje se s jejich oddělením pomocí nájezdových obrubníků.

Vlevo od koleje bude na komunikaci vyznačeno vodorovné dopravní značení – STOP čára.

#### **D.2.1.9.59 SO 11-18-02 ŽST Vizovice, zpevněné plochy u VB Vizovice**

Ve stávajícím stavu se v místě budoucí výpravní budovy nachází zpevněná plocha povrchu z asfaltového betonu. Zpevněné plochy které jsou v kolizi s novým návrhem, budou odstraněny. Dále vlivem posunu koleje je nutno směrově a výškově upravit stávající účelovou komunikace vedoucí do areálu likérky Rudolf Jelínek.

Nově je v rámci tohoto stavebního objektu řešena výstavba nových zpevněných ploch, chodníků, parkovacích stání okolo nové výpravní budovy ve Vizovicích. Dále dojde k nutnosti úpravy stávající místní komunikace vedoucí podél výpravní budovy ve směru do areálu likérky Rudolf Jelínek.

Místní komunikace je navržena o šířce 6,5m s rozšířením ve směrových obloucích. Komunikace je navržena povrchu z asfaltového betonu. V lokalitě je navrženo 12 parkovacích stání. Chodníky a zpevněné plochy jsou navrženy povrchu z betonové dlažby tl. 60, 80 mm.

Stavba je v koordinaci se související stavbou Terminál VHD – Vizovice. Stavební objekt je rozpočtově navržen tak, že je rozdělen na stavbu trvalou a na stavbu dočasnou, která se při souběhu obou staveb nemusí realizovat. V případě, že se bude realizovat pouze námi navržená stavba, bude stavba dočasná v budoucnu odstraněna v rámci stavby Terminál VHD – Vizovice.

#### **D.2.1.10 Kabelovody**

Kabelovody jsou navrženy jako ochrana kabelových vedení (sdělovacích, zabezpečovacích a silových) a pro napojení technologických zařízení pro zajištění dopravní cesty.

Kabelovody jsou navrženy z plastových 9-ti otvorových multikanálů, které budou doplněny ŽB. pref. šachtami s výstrojí (rošty v žárově zinkové povrchové úpravě) z vodostavebního betonu a (průběžnými a odbočovacími) a plastovými. V podlaze ŽB komor bude umístěna vybírací jímka. Z vnější strany budou šachty opatřeny ochranným penetračním nátěrem. Vnější líc zastropení šachet je navržen vždy ve větší vzdálenosti než 2,2 m od nivelety koleje.

V pochozích nebo pojížděných plochách, kde bude vedena kabelová trasa budou navrženy kabel. šachty a poklopy dle požadovaného zatížení. Poklopy v ŽB šachtách budou vodotěsné a uzamykatelné.

Kabelové trasy mezi ŽB šachtami a novými, stávajícími budovami nebo trasami navazující na plastové šachty budou navrženy jako vodotěsné (v multikanálech budou použity ucpávky proti tlakové vodě), vyjma tras vedených v nových nástupištích, které se nachází na nad UT a budou v nich použity plastové šachty. Standardně se v nových nástupištích používají plastové šachty, protože z prostorového hlediska je jejich použití vhodnější než ŽB šachty s krčkem.

##### **D.2.1.10.1 SO 01-15-13 žst. Otrokovice, kabelovod**

Pro vedení tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti Žst. Otrokovice navržen nový kabelovod. Ve směru směr žst. Zlín bude kabelovod veden po obou stranách nového tunelu a přelehlých zárubních zdí..

Samotný kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými multikanály v počtu 2, 4 a 9ks a plastovými chráničkami. Dále budou součástí kabelovodu ŽB prefabrikované (vč. výstroje) a plastové šachty vč. poklopů. V místě nástupišť budou použity poklopy pro zadláždění.

Kabelové trasy mezi ŽB šachtami a novou výpravní budou, stávající technologickou budovou nebo trasami navazující na plastové šachty budou navrženy jako vodotěsné (v multikanálech budou použity ucpávky proti tlakové vodě), vyjma tras vedených v nových nástupištích, které se nachází na nad UT a budou v nich použity plastové šachty.

Kapacitní údaje:

kabelové trasy: cca 2700 m

plastové šachty: 38 ks

prefabrikované betonové šachty (vodostavební beton): 18 ks

##### **D.2.1.10.2 SO 02-15-11 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, kabelovod**

Pro vedení tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti zast. Zlín-Malenovice navržen nový kabelovod.

Samotný kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými multikanály v počtu 3ks a plastovými chráničkami. Dále budou součástí kabelovodu ŽB prefabrikované (vč. výstroje) a plastové šachty vč. poklopů. V místě nástupišť budou použity poklopy pro zadláždění.

Kabelové trasy mezi ŽB šachtou a stávající technologickou budovou nebo trasami navazující na plastové šachty budou navrženy jako vodotěsné (v multikanálech budou použity ucpávky proti tlakové vodě), vyjma tras vedených v nových nástupištech, které se nachází na nad UT a budou v nich použity plastové šachty.

Kapacitní údaje:

kabelové trasy: cca 500 m

plastové šachty: 3 ks

prefabrikované betonové šachty (vodostavební beton): 9 ks

#### **D.2.1.10.3 SO 04-15-10 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, kabelovod**

Pro vedení tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti zast. Zlín-Prštné navržen nový kabelovod.

Samotný kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými multikanály v počtu 2ks a plastovými chráničkami. Dále budou součástí plastové šachty vč. poklopů. V místě nástupišť budou použity poklopy pro zadláždění.

Kabelovod je navržen jako odolný proti stékající vodě.

Kapacitní údaje:

kabelové trasy: cca 160 m

plastové šachty: 5 ks

#### **D.2.1.10.4 SO 05-15-08 žst.Zlín střed, kabelovod**

Pro vedení tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů je v oblasti Žst. Zlín-střed navržen nový kabelovod.

Samotný kabelovod bude tvořen 9-ti otvorovými plastovými multikanály v počtu 4 a 6ks a plastovými chráničkami. Dále budou součástí kabelovodu ŽB prefabrikované (vč. výstroje) a plastové šachty vč. poklopů. V místě nástupišť budou použity poklopy pro zadláždění.

Celý kabelovod je navržen jako vodotěsný.

Mezi km 9,8-9,9 je kabelová trasa v kolizi s novou budovou, která je součástí související stavby „Fabrika Zlín“. Kabelovou trasu zde bude nutné odklonit pod tento objekt a vybudovat pro ni nový průchozí kabelovod, kam bude zaústěna.

Tubus průchozího kabelovodu je navržen jako ŽB rám. Tloušťka stěn a spodní příčle bude 300 mm, tloušťka horní příčle bude 325-300 mm. Vnitřní rozměry tubusu 2000x2800 mm. Dno kabelovodu bude odvodněno liniovými odvodňovacími žlaby v podélném sklonu 0,5% umístěných ve spádovém betonu tvořícím tl. 300 mm odvádějících případnou vodu směrem k odvodňovacím šachtám pro případné čerpání vody. Tubus bude na obou stranách uzavřen stěnou tloušťky 300 mm, ve které budou provedeny prostupy pro devíti otvorové multikanály a kabelové chráničky vnějšího

průměru 200 mm. Na obou koncích kabelovodu budou umístěny šachty umožňující přístup do kabelovodu. Šachty budou opatřeny uzamykatelným ocelovým poklopem 600x900 mm. Kabelovod a budova garáží jsou na sobě navzájem nezávislé, a budou od sebe odděleny pružnou podložkou min. tl. 200 mm.

Kapacitní údaje:  
kabelové trasy: 1700 m  
plastové šachty: 1 ks  
prefabrikované betonové šachty (vodostavební beton): 33 ks  
průchozí kabelovod délka: 90m

#### **D.2.1.10.5 SO 06-15-15 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, kabelovod**

Stavební objekt řeší technické zařízení pro uložení kabelů v nástupišti na zastávce Zlín-Dlouhá. Kabely pod zpevněnou plochou budou z hlediska budoucí údržby, výměny, oprav a dalšího doplňování uloženy v kabelovodu. Kabelovod bude tvořen dvojicí tvárnic 9-ti otvorových multikanálů uložených nad sebou. Kvůli umístění kabelu 22 kV do spodního multikanálu bude tento se sníženou hořlavostí.

Kabelovod je osazen plastovými šachtami s poklopem pro zadláždění. Není řešen jako vodotěsný. Vzdálenost šachet je cca 40 - 60 m. Navrhované krytí kabelovodu je 40cm.

V místě podchodu pod kolejemi bude kabelovod tvořen korugovanými obetonovanými trubkami s min. krytím 100 cm pod plání železničního spodku.

Kapacitní údaje:  
délka: 140,0 m  
počet plastových šachet: 5 ks

#### **D.2.1.10.6 SO 06-15-16 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, kabelovod**

Stavební objekt řeší technické zařízení pro uložení kabelů v nástupišti na zastávce Zlín-Dlouhá. Kabely pod zpevněnou plochou budou z hlediska budoucí údržby, výměny, oprav a dalšího doplňování uloženy v kabelovodu. Kabelovod bude tvořen dvojicí tvárnic 9-ti otvorových multikanálů uložených nad sebou. Kvůli umístění kabelu 22 kV do spodního multikanálu bude tento se sníženou hořlavostí.

Kabelovod je osazen plastovými šachtami s poklopem pro zadláždění. Není řešen jako vodotěsný. Vzdálenost šachet je cca 40 - 60 m. Navrhované krytí kabelovodu je 40cm.

Kapacitní údaje:  
délka: 120,0 m  
počet plastových šachet: 4 ks

#### **D.2.1.10.7 SO 06-15-17 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, kabelovod**

Stavební objekt řeší technické zařízení pro uložení kabelů v nástupišti na zastávce Zlín-Dlouhá. Kabely pod zpevněnou plochou budou z hlediska budoucí údržby, výměny, oprav a dalšího doplňování uloženy v kabelovodu. Kabelovod bude tvořen dvojicí tvárnic 9-ti otvorových multikanálů uložených nad sebou. Kvůli umístění kabelu 22 kV do spodního multikanálu bude tento se sníženou hořlavostí.

Kabelovod je osazen plastovými šachtami s poklopem pro zadláždění. Není řešen jako vodotěsný. Vzdálenost šachet je cca 40 - 60 m. Navrhované krytí kabelovodu je 40cm.

Kapacitní údaje:

délka: 115,0 m

počet plastových šachet: 4 ks

#### **D.2.1.10.8 SO 08-15-08 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, kabelovod**

Začátek kabelové trasy je v *km 16,470* trati Otrokovice – Vizovice a ukončení kabelové trasy je v navržené kilometrāži cca - *km 16,955*. Poloha uložení je vpravo od koleje ve směru staničení a mezi kolejištěm a sloupy TV. V hlavní trase dle požadavku technologie budou uloženy 2 ks 9-ti otvorových multikanálů. 2ks multikanálů budou uloženy mezi Š1 – Š11, přes most 1ks- multikanál + 1x DN160 pro VN kabely + 1x DN 125 rezerva. V horní části budou uloženy kabely zab. zař. a sdělovací, ve výkopu bude tato trasa multikanálů 200mm nad společnou trasou pro kabely VN a NN. Ve spodní části bude uložen společný multikanál pro VN a NN *v kvalitě se sníženou hořlavostí*, kabel VN – 22kV bude uložen ve spodních otvorech.

Kapacitní údaje:

délka: 494 m

prefabrikované betonové šachty (vodostavební beton): 8 ks

počet plastových šachet: 5 ks

#### **D.2.1.10.9 SO 09-15-08 ŽST Lípa nad Dřevnicí, kabelovod**

Začátek kabelové trasy je v *km 17,736* trati Otrokovice – Vizovice a ukončení kabelové trasy je v navržené kilometrāži cca - *km 18,800*. Poloha uložení je vpravo od koleje ve směru staničení a mezi kolejištěm a sloupy TV. V hlavní trase budou uloženy 4 ks 9-ti otvorových multikanálů..+ 2x DN 200 pro VN (22kV kabely).

Kapacitní údaje:

délka: 1205 m

prefabrikované betonové šachty (vodostavební beton): 24 ks

počet plastových šachet: 12 ks

#### **D.2.1.10.10 SO 10-15-12 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, kabelovod**

Začátek situování kabelovodu je v km 21,564 a konec trasy se nachází v km 21,667. Poloha uložení je vlevo od koleje ve směru staničení. Kabelovod je uložen v nástupišti a je navržen ze dvou plastových 9-ti otvorových multikanálů, které spojují 4ks prefabrikovaných železobetonových kabelových šachet Š1 – Š4.

Kapacitní údaje:

délka: 107 m

prefabrikované betonové šachty (vodostavební beton): 2 ks

plastových šachet: 2 ks

#### **D.2.1.10.11 SO 11-15-05 žst.Vizovice, kabelovod**

Začátek situování kabelovodu SO 11-15-04 je v km 24,375 a konec trasy se nachází v km 24,585. Celková délka kabelovodu je 220m. Poloha uložení je v nástupišti a před novou technologickou budovou vlevo od koleje ve směru staničení. Kabelovod je navržen ze tří plastových 9-ti otvorových multikanálů, které spojuje 6ks prefabrikovaných železobetonových kabelových šachet Š1 – Š6.

Kapacitní údaje:

délka: 220 m

prefabrikované betonové šachty (vodostavební beton): 6 ks

#### **D.2.1.11 Kanály pro inženýrské sítě**

##### **D.2.1.11.1 SO 01-30-01 ŽST Otrokovice, ochrana teplovodního kanálu v km 155,475**

Kolektor se nachází v intravilánu katastrálního území Otrokovice, v železniční stanici Otrokovice v místě křížení železniční tratě s teplovodem.

Nosnou konstrukci kolektoru tvoří žb. trouba profilu přibližně 1,80m. Vlevo i vpravo trati je kolektor ukončen šachtou. Šachta vpravo trati je vnitřních půdorysných rozměrů 4,10x7,50 m, šachta je pod úrovní terénu.

Z důvodu rozšíření trati o 2 koleje bude stávající šachta a část tubusu kolektoru (pod budoucími kolejemi) vybourána a nahrazena novou rámovou konstrukcí světlosti 2,50x2,50m. Za kolejištěm bude vybudována nová šachta při zachování stávajících rozměrů.

##### **D.2.1.11.2 SO 04-30-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Prštné, ochrana teplovodního kanálu v km 7,561**

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 950 mm, výška 1000 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 207,530 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

Pod kolejištěm bude stávající konstrukce nahrazena novými železobetonovými prefabrikovanými rámy 1600/1800, které budou v místě napojení na stávající kolektor zakončeny železobetonovými monolitickými šachtami.

#### **D.2.1.11.3 SO 04-30-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, ochrana teplovodního kanálu v km 8,020**

Kolektor o jednom otvoru převádí 1 kolej přes Alpiq parovod a Alpiq energokanál v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed.

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým rámem. Předpokládaná tloušťka stěn je 250mm. Předpokládaná volná výška je 0,700. Předpokládaná kolmá světlost je 1,20m. Tloušťka kolejového lože je 1457mm u koleje č.1.

Spodní stavba je pravděpodobně tvořena betonovým základem.

S ohledem na skutečnost, že ke kolektoru není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

#### **D.2.1.11.4 SO 04-30-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, ochrana teplovodního kanálu v km 8,312**

Kolektor o jednom otvoru převádí inženýrské sítě pod jednou traťovou kolejí v mezistaničním úseku Zlín-Malenovice – Zlín střed. Trať v místě křížení s kolektorem je v oblouku  $R=1950m$ ;  $D=0mm$ . Niveleta koleje stoupá 1,95‰ ve směru staničení. Svršek na propustku je tvaru R65 na betonových prazcích SB8. Úhel křížení je  $86^\circ$ . Traťová rychlost je  $60kmh^{-1}$ .

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovým rámem. Předpokládaná volná výška 1,05m. Předpokládaná světlost 0,85m. Tloušťka kolejového lože cca 0,5m. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 208,170 m n. m. Spodní stavba pravděpodobně tvořena betonovým základem. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

Nový stav

Nová nosná konstrukce bude vybudována v odsunutě poloze. Stávající nosní konstrukce bude odbourána. Nová nosná konstrukce bude tvořena ŽB prefabrikovaným rámem o světlých rozměrech 1,6x1,8 m. Změna směru kolektoru vlevo bude uskutečněna pomocí ŽB šachet. Napojení na stávající kolektor vlevo i vpravo bude uskutečněna pomocí ŽB šachet.

#### **D.2.1.11.5 SO 04-30-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, přeložka teplovodního kanálu v km 8,40-8,90**

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq částečně pod a částečně podél stávající silniční komunikace 1. třídy.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1200 mm, výška 1800 mm. Předpokládaná Tloušťka zdí i příčlí rámu je 200 mm.

Konstrukce nového kolektoru je navržena jako monolitický uzavřený jednokomorový rám ze železového betonu. Světlá šířka komory rámu 1500 mm, světlá výška komory rámu je 1800 mm. Stěny i příčle rámu jsou tloušťky 300 mm. Horní příčel rámu (která bude tvořena jednotlivými deskami délky 2,0m oddělenými od sebe dilatační sparou) bude od zbytku rámu oddělena dilatačními spárami z důvodu případné výměny inženýrských sítí uvnitř kolektoru.

Jednotlivé kompenzátory jsou taktéž navrženy ze železového betonu. Půdorysné rozměry kompenzátorů jsou vždy 4,0x6,0m s tloušťkou stěn 300 mm. Výška kompenzátorů 1800 mm. V konstrukci kompenzátorů bude taktéž vybudována ŽB monolitická šachta (půdorysných světlých rozměrů 1,5x2,0m) pro přístup do kolektoru. Do šachty bude přístup otvorem rozměru 0,6x0,6 m.

Délka celého úseku vybudování nového rámu včetně kompenzací je 329,410m. Rám bude přerušen pouze v místě křížení s konstrukcí podchodu (viz. SO 04-19-62), kde budou inženýrské sítě převedeny nad podchodem v ocelových chráničkách.

Úsek s výměnou nosné ŽB desky:

Stávající nosná konstrukce teplovodního kanálu zůstane částečně zachována. Bude ubourána pouze horní příčel a minimální nutná část stěn v rozsahu odpovídajícímu novému kolejovému řešení.

Na úrovni stávající základové spáry bude založena nová nosná konstrukce. Vedle stěn teplovodního kanálu budou vybetonovány ŽB opěry šířky 600 mm. Opěry budou uloženy na mikropilotách délky 3 m po vzdálenosti 1,5 m. Na nové úložné prahy se osadí ŽB desky vyrobené jako staveništní prefabrikáty

#### **D.2.1.11.6 SO 04-30-05 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, ochrana teplovodního kanálu v km 8,542**

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Trať je jednokolejná v přímé. Svršek je tvaru R65 na betonových prazcích SB8. Traťová rychlost je 60 km/h. Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 700 mm, výška 900 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 208,533 m n. m. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

**S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.**

Kolektor je navržen z prefabrikovaných ŽB rámu pevnostní řady C40/50, spojených tesněným spojem, tj. pryžovým profilem osazeným v hrdle rámu. Tloušťka stěn, horní i dolní příčle je 200 mm. Světlá šířka otvoru je 1600 mm, světlá výška je 1800 mm. Na obou stranách je kolektor ukončen šachtou, na kterou bude vlevo napojen stávající kolektor a vpravo bude napojen nový podélný kolektor (viz. SO 04-30-04).

Na celý kolektor je použito 10 kusů typových prefabrikátů. Prefabrikáty jsou loženy na ŽB základ C30/37 XC4, XF3 tl. 250 mm a podkladní beton C25/30 XC4, XF3 tl. 150 mm. Šachty jsou provedeny z betonu C30/37 XC4, XF3.

Na obou stranách kolektoru je navrženo vyústění do ŽB šachty výšky 3,5 m, o tloušťce stěny a základu 0,3 m a světlých půdorysných rozměrech 2,0x1,5 m. Dno šachty je 0,5 m pod úrovní spodní hrany kolektoru. Do šachty bude přístup otvorem rozměru 0,6x0,6 m. Konstrukce bude uložena na ŽB základu C30/37 XC4, XF3 tl. 250 mm a podkladním betonem C25/30 XC4, XF3 tl. 150 mm.



Na nové nosné konstrukci se provede izolace s tvrdou ochrannou vrstvou tloušťky 60 mm.

#### **D.2.1.11.7 SO 04-30-06 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, přeložka teplovodního kanálu v prostoru vlečky Svit**

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq. Kanál má lomenou trasu o celkové délce ~340 m.

Vzhledem k tomu, že dochází ke posunu vlečkových kolejí a dochází ke vybudování nového nadjezdu jehož spodní stavba zasahuje do konstrukce stávajícího teplovodního kanálu je navrženo:

- Odbourání stávajícího kanálu pod vlečkovými kolejí a jeho nahrazení novým kanálem 1800x1500 mm.
- Výstavba nového kanálu 1800x1500 mm pod nadjezdem až k budově obchodního centra albert a jeho připojení se stávajícím kanálem u nadjezdu.

Nosnou konstrukci objektu tvoří prefabrikované železobetonové polorámy. Polorámy jsou z hora kryté prefabrikovanými stropními deskami. Světlá šířka kanálu je dle je 1200 mm, výška 1600 mm. Dle archivní dokumentace, která byla zpracována v omezeném rozsahu v roce 1999.

Nový teplovodní kanál je navržen z prefabrikovaných rámců, resp. polorámů a je navržen jako průchozí s jedním otvorem světlé šířky 1,5m a výšky 1,8 m. Nová trasa kanálu je vedena od šachty u obchodního centra Albert, která dále pokračuje pod parkovištěm a napojuje se na stávající kanál v lomovém bodě pod parkovištěm.

Celková délka této části nového kanálu je cca 48m. Teplovodní potrubí od šachty k obchodnímu centru jsou vedeny bez kanálu, jako ve stávajícím stavu, z důvodu kolize s kanalizačním a vodovodním vedením.

Další větev nového kanálu je navržena pod vlečkovými kolejemi se dvěma kompenzátory o celkové délce cca 31m.

Vstup do kanálu u obchodního domu albert je zajištěn šachtou, která zajišťují zároveň přirozené odvětrání. Další dvě šachty jsou pouze revizní a jsou shora zakryté pojízdnými poklopy.

Nouzové čerpání vody a kondenzátu z prostoru kanálu bude zajištěno čerpadlem ze sběrných jímek, které jsou navrženy v nejnižších koncích kanálu.

#### **D.2.1.11.8 SO 05-30-01 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,191**

Kolektor o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1800 mm, výška 1600 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 209,765 m n. m.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

#### **D.2.1.11.9 SO 05-30-02 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,311**

Kolektor o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1800 mm, výška 1600 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 209,765 m n. m.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm a 1000x2000 mm.

#### **D.2.1.11.10 SO 05-30-03 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,590**

Stávající kolektor se nachází ve stanici Zlín – střed v intravilánu za silničním přejezdem s ulicí Šedesátá. Na kolektoru se nachází 1 traťová kolej + další 4 koleje vleček.

Stávající kolektor pod kolejemi má vnitřní světlé rozměry 2,0 m (šířka) x 2,0 m (výška). V místě mezi stávajícími kolejemi se nachází oboustranná kompenzace se vstupní šachtou. Celá konstrukce je ze železobetonu. Tloušťky skrytých částí se nepodařilo zjistit, nedochovala se archivní dokumentace a stavebnětechnický průzkum nebylo možno provést z důvodu umístění sítí v kolektoru a nemožnosti jejich odstávky. Byla provedena kopaná sonda pro zjištění tloušťky přesypávky. Ta byla zjištěna po niveletu koleje cca 1,2 m. Skutečné stáří kolektoru se také nepodařilo zjistit, předpokládá se jeho výstavba ve 20. letech 20. století. Tomu odpovídá i stav konstrukce zjištěný osobní prohlídkou. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadává, místy koroduje výztuž.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm a 1500x2000 mm. V místě zalomení kolektoru je navržena železobetonová monolitická šachta světlosti 2000x2000 mm.

#### **D.2.1.11.11 SO 05-30-04 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,803**

Stávající kolektor se nachází ve stanici Zlín – střed v intravilánu v místě konce budovy tepláren. Na kolektoru se nachází 7 kolejí včetně vleček.

Stávající kolektor pod kolejemi má vnitřní světlé rozměry 1600 mm (šířka) x 1800 mm (výška). V pravé části se nachází jednostranná kompenzace. Vlevo kolektor ústí přímo do objektu tepláren. Celá konstrukce je ze železobetonu. Tloušťky skrytých částí se nepodařilo zjistit, nedochovala se archivní dokumentace a stavebnětechnický průzkum nebylo možno provést z důvodu umístění sítí v kolektoru a nemožnosti jejich odstávky. Byla provedena kopaná sonda pro zjištění tloušťky přesypávky. Ta byla zjištěna po niveletu koleje cca 0,4 m. Skutečné stáří kolektoru se také nepodařilo zjistit, předpokládá se jeho výstavba ve 20. letech 20. století. Tomu odpovídá i stav konstrukce zjištěný osobní prohlídkou. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadává, místy koroduje výztuž.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm a 1300x2000 mm.

#### **D.2.1.11.12 SO 05-30-05 žst.Zlín střed, ochrana teplovodního kanálu v km 9,936**

Stávající kolektor se nachází ve stanici Zlín – střed v intravilánu v místě od budovy tepláren. Na kolektoru se nachází 7 kolejí včetně vleček.

Stávající kolektor (energokanál) pod kolejemi má vnitřní světlé rozměry 1200 mm (šířka) x 2000 mm (výška). Nenachází se zde žádná kompenzace. Vlevo kolektor ústí přímo do objektu tepláren. Celá konstrukce je ze železobetonu. Tloušťky skrytých částí se nepodařilo zjistit, nedochovala se archivní dokumentace a stavebnětechnický průzkum nebylo možno provést z důvodu umístění sítí v kolektoru a nemožnosti jejich odstávky. Byla provedena kopaná sonda pro zjištění tloušťky přesypávky. Ta byla zjištěna po niveletu koleje cca 1,3 m. Skutečné stáří kolektoru se také nepodařilo zjistit, předpokládá se jeho výstavba ve 20. letech 20. století. Tomu odpovídá i stav konstrukce zjištěný osobní prohlídkou. Nosná konstrukce místy prosakuje vodou, beton opadává, místy koroduje výztuž.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

#### **D.2.1.11.13 SO 06-30-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 11,160**

Objekt pro ochranu teplovodu se ve stávajícím stavu nenachází. Teplovodní vedení (trouby 2x Ø530mm) jsou umístěny pod sousedním mostem v evidenčním km 11,160. Původní ocelová konstrukce podpírající potrubí pod mostem bude vybourána. Potrubí bude v rámci *SO 06-21-01 T.ú. Zlín-Střed - Zlín-Přiluky, ochrany a přeložky teplovodů* přeloženo do nového kolektoru z ŽB prefabrikovaných rámů.

Nová konstrukce kolektoru bude provedena z ŽB prefabrikovaných rámů s těsněným spojem o světlých rozměrech 1600x1800mm o délkách 1500mm. Rámy budou schváleného typu SŽDC. Celkem bude použito 10ks rámových prefabrikátů o celkové délce 15,0m. Kolektor bude proveden ve sklonu 2% zprava doleva. Na koncích kolektoru budou umístěny ŽB šachty z betonu C30/37 o světlých rozměrech 1500x2200mm, tl. stěny šachty je 300mm. Šachty budou mít ŽB strop s revizním otvorem 800x800mm, který bude zakryt větratelným plným poklopem. Veškeré betonové plochy budou ve styku se zemínou ochráněny asfaltovým nátěrem.

Kolektor a šachty budou založeny na plošný základ tl.250mm, který bude vyztužen kari sítí 10/100/100 při obou površích. U šachty vlevo bude umístěna čerpací jímka 500x500x700mm.

ZKPP není realizováno, protože vzdálenost NK od horního povrchu konstrukce je >1,2m.

#### **D.2.1.11.14 SO 06-30-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 11,995**

Kolektor o jednom otvoru převádí 1 traťovou kolej přes teplovodní vedení 2x DN200 a svazky sdělovacích kabelů v mezistaničním úseku Zlín-Střed - Zlín-Přiluky.

Stávající nosnou konstrukci (rok výstavby neznámý) tvoří pravděpodobně ŽB deska o rozpětí ≈1500mm. Kolmá světlost je 1200mm. Světlá výška je 1600mm. Předpokládaná tl. desky je 300mm.

Spodní stavba je pravděpodobně tvořena ŽB opěrami a plošným základem. Tl. stěn jsou předpokládány 500mm. Sklon kolektoru se odhaduje kolem 6,5% a klesá zprava doleva.

S ohledem na skutečnost, že k mostnímu objektu není stávající dokumentace a zaměření, vychází rozměry, tvar a poloha z obdobných konstrukcí.

V kopané sondě K16/KS byl zastižen horní povrch kolektoru 1,22m od TK stávající koleje.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

#### **D.2.1.11.15 SO 06-30-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 12,727**

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq.

Nosnou konstrukci objektu tvoří železobetonový rám. Přepokládaná světlá šířka je 1200 mm, výška 1600 mm. Podle kopané sondy se horní hrana konstrukce nachází ve výšce 224,350 m n. m.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 2500x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2900x2500 mm a 3500x5200 mm.

#### **D.2.1.11.16 SO 06-30-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ochrana teplovodního kanálu v km 12,852**

Teplovodní kanál o jednom otvoru slouží k převedení inženýrských sítí firmy Alpiq.

Nosnou konstrukci objektu tvoří ŽB trouba. Přepokládaná světlost 1600 mm. Kopanou sondou nebyla konstrukce kolektoru zastižena. Spodní líc betonové konstrukce kolektoru se nachází v hloubce cca 3,20 m pod poklopem šachty, tedy cca 3,16 m pod TK. K objektu není dostupná žádná archivní dokumentace.

V prostoru pod kolejištěm je navržena přestavba stávajícího kolektoru. Na úrovni základové spáry bude založena nová základová deska. Na tuto základovou desku budou položeny prefabrikáty s vnitřním rozměrem 1600x1800 mm. Napojení na stávající části bude provedeno pomocí nových železobetonových monolitických šachet světlosti 2000x2000 mm.

#### **D.2.1.12 Protihlukové objekty**

**D.2.1.12.1 SO 02-33-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, PHS vlevo v km 5,148 - 5,493**

**D.2.1.12.2 SO 04-33-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, PHS vlevo v km 6,963 - 7,262**

**D.2.1.12.3 SO 04-33-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, PHS vpravo v km 7,282 - 7,440**

**D.2.1.12.4 SO 06-33-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, PHS vlevo v km 11,383 - 11,936**

- D.2.1.12.5 SO 06-33-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, PHS vpravo v km 11,493 - 11,816**
- D.2.1.12.6 SO 06-33-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, PHS v km 12,50**
- D.2.1.12.7 SO 08-33-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,099 - 16,461**
- D.2.1.12.8 SO 08-33-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,099 - 16,461**
- D.2.1.12.9 SO 08-33-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,501 - 16,761**
- D.2.1.12.10 SO 08-33-04 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,501 - 16,766**
- D.2.1.12.11 SO 08-33-05 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vlevo v km 16,831 - 17,246**
- D.2.1.12.12 SO 08-33-06 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 16,843 - 16,970**
- D.2.1.12.13 SO 09-33-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 17,895 - 18,568**
- D.2.1.12.14 SO 09-33-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 18,607 - 18,880**

Rozsah protihlukových stěn (PHS) je navržen v souladu s hlukovou studií. Stavební objekty řeší návrh protihlukových stěn v lokalitách, kde je předpokládáno překračování hlukových limitů u objektů určených k bydlení.

Protihlukové stěny budou provedeny z prefabrikovaných prvků, které budou splňovat požadovaná kritéria vzduchové neprůzvučnosti a pohltivosti. Vlastní konstrukce stěn bude tvořena absorpčními sendvičovými panely s příslušným útlumem (pohltivá plocha panelů bude provedena z pryže) železobetonovými soklovými panely, na mostních objektech budou prosklené panely a hliníkové sokly. třída pohltivosti A3/A2 (ke koleji / od koleje). Sloupky budou ocelové z profilů HEB. Založení PHS je předpokládáno jako hlubinné.

Výška PHS je min. 2,0 (1,5) m, obvykle 3,0 m a max. 4,5 m (lokálně) nad TK (temenem kolejnice).

Únikové východy jsou navrženy dle platného předpisu SŽDC (jednostranná či oboustranná PHS). Únikový východ je řešen dveřmi, otevíravými ven z kolejiště, na které navazuje schodiště (dle místních podmínek a průběhu terénu), nebo překrytím souběžných stěn.

Stěny na mostních objektech a ve specifických místech, kde by mohlo dojít ke snížení oslnění obytných prostor dotčeného objektu, budou provedeny jako prosklené - tj. odrazivé.

PHS budou ukolejněny a budou provedena opatření proti bludným proudům.

Bylo zpracováno výtvarné řešení PHS v jednotné linii na celou stavbu s přihlédnutím k místním specifikům.

Číslo	Umístění PHS	Poloha vůči koleji	výška	délka
02-33-01	km 5,148 – km 5,493	vlevo	3,0m	345m
04-33-01	km 6,963 – km 7,262	vlevo	2,5;3,5; 2,0 m	299m
04-33-02	km 7,282 – km 7,440	vpravo	2,0m	158m
06-33-01	km 11,383 – km 11,936	vlevo	2,5m	553m
06-33-02	km 11,493 – km 11,816 km 11,224 - km11,264	vpravo	2,5m	323m
			1,5m	40m
06-33-03	Km 12,50	křížení-nadjezd	2,0m	220m
08-33-01	km 16,099 – km 16,461	vlevo	2,0(4,5 lokálně) m	374 m
08-33-02	km 16,099 – km 16,461	vpravo	3,0 m	374 m
08-33-03	Km 16,501 – km 16,761	vlevo	2,0 m	263 m
08-33-04	Km 16,501 – km 16,766	vpravo	2,0 m	277 m
08-33-05	Km 16,831 – km 17,246	vlevo	2,0 m	417 m
08-33-06	Km 16,843 – km 16,970	vpravo	2,0 m	130m
09-33-01	Km 17,895 – km 18,568	vpravo	3,0 m	663 m
09-33-02	Km 18,607 – km 18,880	vpravo	3,0 m	290m

## D.2.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

### D.2.2.1 Pozemní objekty budov

#### D.2.2.1.1 SO 01-15-01 ŽST Otrokovice, výpravní budova

Pro uvolnění staveniště nové koleje č. 9 a přilehlého nástupiště nutno demolovat všechny budovy lemující území dráhy v rozsahu „výpravní budova – sklad žst.“. Jako náhradu za demolovanou výpravní budovu a bufet nutno na stejném místě postavit novou výpravní budovu o půdorysu, který by nekolidoval s novým kolejištěm. Uvedené demolice, budou součástí samostatných SO v části dokumentace D.2.2.5.

Součástí tohoto SO je pouze demolice nakládací rampy bez samostatného parcelního čísla, jakož i dočasný náhradní objekt za demolovanou VB.

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

v kontrastu se střechou sousední budovy stávající. Budova bude dvoupodlažní nepodsklepená. Ke zpestření přispívá vyložení celoprosklené horní části odjezdové haly v severní polovině budovy.

Novostavba bude dvoupodlažní, přičemž v přízemí (sociální zázemí pro cestující, a v severní polovině 2.NP bude převážně veřejná část (ochoz, čekárny, služby cestujícím) a v jižní polovině 2.NP neveřejná část (sociální zázemí zaměstnanců, kanceláře). Pro vertikální spojení obou podlaží je navrženo dvojí schodiště. Služební v jižní části, uzavřené pro veřejnost a otevřené v hale pro cestující, které je doplněno proskleným výtahem. Světlá výška haly bude přes dvě podlaží, v úrovni 2.NP obíhá halu veřejně přístupný ochoz. Hala má přirozené horní přisvětlení střešními světlíky.

V budově jsou navrženy technologické místnosti pro sdělovací zařízení a dvě rozvodny NN.

Budova bude založena na základových železobetonových monolitických pasech doplněných pilotami. Konstrukci nepodsklepené dvoupodlažní budovy bude tvořit železobetonový monolitický skelet s opláštěním v kombinaci vyzdívka-sklo. Zdivo bude z plynosilikátových tvárnic s tepelnou izolací. Střecha budovy bude plochá.

Vzhledem k dodržení požadavků vyplývajících ze zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší §16 odst.7 a požadavků definovaných zákonem č. 406/2000 Sb. o hospodaření energií §7 odst. 1 c) bude spotřeba energie budovy pokryta tepelnými čerpadly.

Vestibul s ochozem bude vytápěn/chlazen dvěma tepelnými čerpadly vzduch-vzduch umístěnými na střeše.

Energie potřebné k provozu zbytku budovy bude zajištěn čerpadlem vzduch-voda, jehož venkovní splitová jednotka bude umístěna u jižní fasády.

V proluce mezi stávající technologickou budovu a novou výpravní budovou bude realizováno oplocení s uzamykatelným vstupem jen pro povolané osoby.

Budova bude v rámci SO vybavena elektroinstalací, vzduchotechnikou, hromosvodem, zdravotnickou instalací, vytápěním, regulací a měřením, trubkováním pro strukturovanou kabeláž a výtahem. Dále bude objekt připojen na stávající inženýrské sítě (připojení splaškové a dešťové kanalizace, vodovodní přípojka).

Orientační systém pro cestující na budově a v budově bude proveden v rámci samostatného SO 01-15-12.

V rámci SO bude nutné v době demolice stávající výpravní budovy a výstavby nové výpravní budovy vybudovat dočasnou čekárnu pro cestující. Tato čekárna je navržena jako sestava 9 kancelářských kontejnerů a 3 sanitárních kontejnerů. Dispozičně je budova rozdělena na 3 části: pokladnu, čekárnu a WC. Jde o svařovanou konstrukci z ocelových profilů, kde se mezi ocelové příčné výztuhy vkládá jako tepelná (hluková) izolace minerální vlna. Na venkovní opláštění je použit pozinkovaný trapézový plech o výšce vlny 12 mm s povrchovou úpravou. Interiérová část stěny je z laminované dřevotřísky (bílá nebo světlý dub) a vzájemné spoje jsou překryty plastovým „H“ profilem v barvě lamina. Součástí vnějších stěn jsou i okna a dveře.

Barevné řešení bylo upraveno tak, aby bylo v souladu se zpracovaným grafickým manuálem celé stavby.

Fasáda budovy je okenními pásy členěna výrazně horizontálně. Plné plochy jsou materiálově a barevně řešeny v kombinaci šedý obklad - bílá omítka. Ke zpestření přispívá oranžový pruh nad okenními pásy v barvě loga a konzolovité vyložení celoprosklené horní části odjezdové haly v severní polovině budovy.

#### **D.2.2.1.2 SO 01-15-02 ŽST Otrokovice, stavební úpravy technologické budovy**

Za účelem umístění nové technologie zabezpečovací, sdělovací, silnoproudé a pro umístění nové dopravní kanceláře včetně jejího zázemí bude nutné stavebně upravit stávající technologickou budovu v žst. Otrokovice. Budova se nachází vedle výpravní budovy (parc.č.3017 k.ú. Otrokovice – stavba pro dopravu v majetku SŽDC).

#### **D.2.2.1.3 SO 01-15-03 ŽST Otrokovice, stavební úpravy přístřešku u haly**

V rámci stavebního objektu bude demolován lehký ocelový přístřešek soukromé firmy s půdorysnými rozměry 6 x 34,5 m a výškou 4,3 m na konci 1. nástupiště a upraveno stávající oplocení do ocelových sloupků.

Realizace demolice nevyžaduje udělení souhlasů a výjimek z předpisů a norem a úlevová řešení.

Přístřešek leží na pozemku parc. č. 3162, k. ú. Otrokovice (druh ostatní plocha, využití zeleň), jehož vlastníkem je RIM-CZ spol. s r. o., Dr. E. Beneše 1015, Otrokovice.

#### **D.2.2.1.6 SO 01-15-08 ŽST Otrokovice, tunel, technologický objekt**

Pro umístění nové technologie silnoproudu a sdělovacího zařízení nového tunelu bude nutné v oblasti žst. Otrokovice u tunelu v km 0,768 L vybudovat novou budovu.

Dispozice budovy je navržena dle požadavků jednotlivých zpracovatelů technologie.

Budova bude betonový prefabrikovaný objekt tvořený šesti buňkami o půdorysném rozměru 23,08x3,28m. Světlá výška místností bude 2,8m. Pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,0m. Prefabrikát budovy bude uložen na betonových základových pasech. Celý objekt bude zateplen systémem ETICS.

Střecha budovy bude plochá. Dešťové vody budou svedeny na terén za objektem a odvedeny do odpařovacího příkopu.

Stejným způsobem bude odvodněná i související příjezdová komunikace.

#### **D.2.2.1.7 SO 01-15-09 ŽST Otrokovice, budova EPZ**

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Budova EPZ bude betonový dvou prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt o půdorysných rozměrech 7,14x8,06m. Světlá výška místností bude 3,60m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,44m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Úroveň podlahy bude 0,40m nad upraveným terénem, proto budou před vstupy umístěna ocelová přístupová schodiště. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude po nové komunikaci budované v rámci stavby.

#### **D.2.2.1.8 SO 01-15-10 ŽST Otrokovice, budova TS km 155,300**



Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Trafostanice bude betonový tří prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt o půdorysných rozměrech 3,28x9,16m. Světla výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude po nové komunikaci budované v rámci stavby.

#### **D.2.2.1.10 SO 02-15-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, technologický objekt**

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude pěti prostorový prefabrikovaný objekt, sousedící s přístřeškem pro cestující. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x13,87m. Světla výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton), pohledová strana od nástupiště bude obložena pryžovým obkladem s totožným vzorem, jako bude na PhS a přístřešcích pro cestující. Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude z nástupiště.

#### **D.2.2.1.11 SO 02-15-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, technologický objekt**

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude tří prostorový prefabrikovaný objekt, sousedící s přístřeškem pro cestující. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x9,64m. Světla výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton), pohledová strana od nástupiště bude obložena pryžovým obkladem s totožným vzorem, jako bude na PhS a přístřešcích pro cestující. Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude z nástupiště.

#### **D.2.2.1.17 SO 03-15-01 Odb. Zlín-Malenovice, stavební úpravy výpravní budovy**

V Malenovicích bude zrušena žst., takže výpravní budova bude rekonstruována a nově využita pro umístění nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé technologie. Výpravní budova má parc.č.358 k.ú. Malenovice u Zlína – stavba pro dopravu v majetku SŽDC).

Jedná se o přízemní, částečně podsklepenou budovu se sedlovou střechou o půdorysném tvaru písmene U o rozměrech 34x10m. V západní části je veřejná, dopravní a technologická část (čekárna, WC cestujících, dopravní kancelář, pokladna, sklady a technologické místnosti), ve východní je byt, jehož se stavební úpravy dotknou také. Budova je v dobrém stavebně-technickém stavu a je vhodná pro zamýšlenou rekonstrukci.

Dispozičně bude změněna celá budova. V západním křídle budou trafostanice, rozvodny a dft. Ve středním potom sdělovací, provozní místnost, wc, místnost nouzové obsluhy a místnost zdrojů zz. Předsunutá dopravní kancelář bude demolována. V pravém křídle bude stavební ústředna. Stavební úpravy budou spočívat v úpravě kabelových vstupů do budovy a kabelových kanálů pod podlahou technologických místností. Dále budou demolovány nepotřebné a zřízeny nové zděné příčky, vytvořeny nové otvory nebo upraveny rozměry některých stávajících otvorů ve stěnách (nepotřebné budou zazděny). Poté budou provedeny nové povrchové úpravy (zapravení nových prostupů, omítky, nášlapné vrstvy podlah, výmalba).

#### **D.2.2.1.18 SO 04-15-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, technologický objekt**

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude čtyř prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x10,90m. Světla výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude z nástupiště.

#### **D.2.2.1.24 SO 05-15-04 ŽST Zlín střed, budova EPZ a spínací stanice**

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Budova bude přízemní podsklepený betonový čtyř prostorový prefabrikovaný objekt s WC, umývárnou a schodištěm do suterénu o půdorysných rozměrech 7,04x17,09m. Suterén bude sloužit jako kabelový prostor. Světla výška místností bude 3,2 a 3,6m, v suterénu 2,445m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Úroveň podlahy bude 0,40m nad upraveným terénem, proto budou před vstupy umístěna ocelová přístupová schodiště. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění, dešťová kanalizace, splašková kanalizace a vodovod bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístup k objektu bude po nové komunikaci budované v rámci stavby.

#### **D.2.2.1.25 SO 06-15-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, technologický objekt**

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude pěti prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x13,87m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Vstupy do objektu budou ze zpevněné plochy.

**D.2.2.1.26 SO 06-15-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, technologický objekt**

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude čtyř prostorový prefabrikovaný objekt zapuštěný v opěrné stěně a sousedící s přístřeškem pro cestující. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x10,90m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná za atikovým žlabem. Pohledová strana od nástupiště bude obložena pryžovým obkladem s totožným vzorem, jako bude na PhS a přístřešcích pro cestující, zbývající stěny budou zapuštěné v opěrné stěně. Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Přístupová cesta k objektu povede přes výklenek v opěrné stěně, kde bude umístěné schodiště na nástupiště. Od sídliště pak povede k objektu nově budovaná komunikace sloužící pro hasičský záchranný sbor. Vstupy do objektu budou z nástupiště.

**D.2.2.1.27 SO 06-15-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, technologický objekt**

Technické a dispoziční řešení vychází z rozsahu instalovaného zařízení a jejich nároků na provoz tak, aby byly dodrženy platné bezpečnostní předpisy. Technologický objekt bude tří prostorový prefabrikovaný samostatně stojící objekt. Půdorysný rozměr objektu bude 2,98x10,19m. Světlá výška místností bude 2,80m, pod celým půdorysem bude kabelový prostor o hloubce 1,00m. Prefabrikát objektu bude uložen na betonových základových pasech. Střecha objektu bude plochá, odvodněná do podokapního žlabu. Součástí SO bude ŽB opěrná stěna, která chrání domek, aby nemohl sjet ze svahu. Architektonicky bude objekt pohledově sjednocen s ostatními technologickými objekty stavby (obklad s imitací zdiva + pohledový beton). Elektroinstalace, klimatizace, vytápění a dešťová kanalizace bude součástí SO a bude tvořit samostatnou přílohu. Vstupy do objektu budou ze zpevněné plochy.

**D.2.2.1.35 SO 07-15-01 Výh. Zlín-Přiluky, technologická budova**

Novostavba technologické budovy se nachází v km 15,771 000 - 15,786 420 v prostoru výhybny Zlín-Přiluky. Objekt je situován na pozemcích parcelní čísla 1305/1, 1305/2, 1305/3, 1305/4, 1008/1 v katastrální území Želechovice nad Dřevnicí. Způsob využití objektu je pro dopravu a technologii. Jedná se o technologickou budovu, ve které bude umístěno zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a zařízení silnoproudé technologie. Budova je jednopodlažní s vnějšími půdorysnými rozměry 15,42x8,78 m a výškou hřebene +6,40 m. Pod podlahou 1.NP je navržen kabelový prostor. Část kabelového prostoru má výšku 0,80m, část má výšku 1,50 m a část má výšku 2,0 m. Střecha objektu je sedlová ve sklonu 30°. Stavebně je objekt navržen z železobetonových prefabrikovaných prostorových buněk tvořících technologické místnosti. Obvodová stěna bude opatřena kontaktním zateplovacím systémem s izolací z minerální vlny tl. 140 mm. Založení objektu bude na základové desce. Konstrukce střechy je navržena ze sbíjených dřevěných vazníků. Střešní krytina bude tvořena velkoformátovou plechovou profilovanou krytinou. Zabezpečovací zařízení je umístěno v místnosti zdrojů, ve stavědlové ústředně a v místnosti nouzové obsluhy. Sdělovací zařízení je umístěno ve sdělovací místnosti. Zařízení silnoproudé technologie je umístěno v místnostech s názvy trafokomora, rozvodna VN, rozvodna NN, místnost DŘT. Budova nebude trvale obsazena dopravními zaměstnanci. Místo výstavby technologické budovy nebude oploceno.

Technologická budova bude vybavena technickým zařízením budovy. Kanalizace slouží pro odvod kondenzátu z klimatizačních jednotek do dešťové kanalizace. Likvidace dešťových vod je navržena pomocí dešťové kanalizace zaústěné do vsakovací šachty umístěné vedle objektu na pozemku parcelní č. 1008/1. Vytápění je navrženo pomocí elektrických přímotopných konvektorů. Některé technologické místnosti jsou vybaveny klimatizací v sestavě vnitřních a vnějších klimatizačních jednotek. Místnosti budou vybaveny umělým osvětlením a vnitřními silnoproudými rozvody. Ochrana před bleskem je navržena pomocí hromosvodné soustavy. Zemní soustava je součástí jiného stavebního objektu.

#### **D.2.2.1.36 SO 08-15-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, technologická budova**

Jedná se o nový nepodsklepený jednopodlažní objekt pro umístění silnoproudé a slaboproudé technologie se sedlovou střechou s hřebenem rovnoběžně ke kolejišti, sestavený z prefabrikovaných prostorových železobetonových buněk. Půdorysné rozměry 3,30 x 8,21 m, výška hřebene cca 3,72m nad navazujícím upraveným terénem.

Střešní krytina je z pozinkovaného poplastovaného falcovaného plechu (odstín šedý), odstíny fasády jsou navrženy neutrální světlé béžové s antigrafiti nátěrem v celé ploše, výplň otvorů tvoří zateplené hliníkové dveře v přírodním šedostříbrném odstínu (eloxovaný hliník) splňující bezpečnostní třídu RC3. Klempířské prvky z poplastovaného pozinkovaného plechu (odstín šedý), případně titanizinkové (odstín přírodní šedý). Použité materiály jsou voleny s ohledem na dlouhou životnost a požadované minimální nároky na údržbu.

Součástí stavebního objektu je technické zařízení budov – vytápění, vzduchotechnické zařízení, chlazení, umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody a hromosvod.

#### **D.2.2.1.41 SO 09-15-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, technologická budova**

Objekt je umístěn vedle stávající a následně bourané výpravní budovy, která bude nahrazena novostavbou. Velikost objektu ze soustavy prefabrikovaných buněk je 17,00 m x 8,80 m o výšce 5,95 m (ve hřebeni) nad úrovní podlahy. Pod objektem je kabelový prostor v celé půdorysné ploše a to v rozdílných výškách podle technologických vstupů do objektu (kabelovod). Vzhledem k tomu, že technologický objekt přímo navazuje na novou výpravní budovu, dojde ke sladění materiálového a vizuálního řešení.

Zastřešení sedlovou střechou se sbíjených vazníků se zateplením nad žel. bet. stropem.

Podle požadavků technologických profesí je objekt dělen na stavědlou ústřednu s místností zdrojů, DŘT, rozvodnu NN a VN, trafokomoru a sdělovací zařízení.

Vytápění a temperace el. přímotopy a odvod dešť. do vsaku. Příjezd k objektu je po nové komunikaci s točnou.

Bylo prověřeno opatření proti bludným proudům krytím výztuže. Část prostor je klimatizována a ostatní prostory jsou nuceně větrány. Dešťové vody svedeny do retenčního objektu s přepadem do veřejné kanalizace. Místnost pro dočasné ovládání provozu v případě výjimečnosti je přesunuta do sousedního objektu výpravní budovu přes štítové zdi.

#### **D.2.2.1.42 SO 09-15-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, výpravní budova**

Došlo ke změně názvu SO z Žst. Lípa nad Dřevnicí, stavební úpravy výpravní budovy na Žst. Lípa, výpravní budova a to podle skutečného stavu věci.

Stávající výpravní přízemní zděná budova je částečně podsklepena a byla stavebně několikrát upravena. Protože dispozičně i konstrukčně je budova značně zastaralá a její oprava je neekonomická, investor rozhodl o její demolici. Zastavěná plocha výpravní budovy 155,4 m<sup>2</sup>, obestavěný prostor 832,0 m<sup>3</sup>.

Dispozice nového objektu je řešena jako průchozí z přednádražního prostoru do prostoru před kolejištěm prostorem čekárny. Dveře jsou rádivé a celoprosklené. VB je rozdělena na služební prostor a prostor pro cestující.

Služební část - místnost pro řízení provozu při mimořádných událostech a kancelář vč. možného prodeje a jejich sociální zázemí: WC, sprcha, šatna a kuchyňka.

Část pro cestující veřejnost: čekárna, WC ženy a WC muži a WC pro imobilní osoby.

Jedná se o zděný přízemní objekt, který navazuje na sousední novostavbu technologického objektu. Zastřešení sedlovou střechou s plechovou krytinou. Objekt není podsklepen, hlavní rozměry 12,7 x 8,8 m, výška ve hřebeni 5,95 m.

Objekt bude napojen na splaškovou kanalizaci a vodovod, dešťové vody budou svedeny retence a kanalizace. Vytápění objektu zemním plynem.

Protože ve stanici není samostatný stavební objekt informačního systému, bude součástí výpravní budovy.

WC pro veřejnost jsou přístupné klíčem zapůjčeným od personálu a to z důvodu menší frekvence cestujících.

#### **D.2.2.1.43 SO 09-15-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, technologická budova spínací stanice METRANS**

#### **D.2.2.1.44 SO 10-15-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, technologická budova a přístřešek pro cestující**

Stávající ocelový, částečně prosklený, přístřešek pro cestující na zastávce v Zádveřicích je v nevyhovujícím stavebně technickém stavu a bude odstraněn.

V nové stavbě bude na zastávce v Zádveřicích kromě přístřešku pro cestující umístěna také technologická budova (dále TB). S ohledem na stísněnost stavebního prostoru, konfiguraci terénu (přilehlý svah) a pozemky SŽDC, bylo akceptováno řešení společné technologické budovy s přístřeškem pro cestující. Z důvodu malého stavebního prostoru v místě zastávky pro společný stavební objekt, bylo nutno nosnou konstrukci navrhnout z betonových buněk, aby budova měla minimální potřebný rozměr. Střecha sedlová.

Světlá výška vstupu do přístřešku pro cestující je 2,294 m. Podchodná výška u přesahující konstrukce střechy na nástupišti je cca 2,90 m.

Voda ze střechy je zachycena podokapními žlaby a svedena dešťovými svody. Tato voda je zasakována do vsakovací studny.

#### **D.2.2.1.54 SO 11-15-01 ŽST Vizovice, výpravní budova**

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

Celkové urbanistické řešení a situování nové výpravní budovy (dále VB) vychází zejména z požadavku města Vizovice na umístění objektu do místa, kde stojí stávající VB v žst. Vizovice.

Situování nového objektu VB a navazujícího objektu technologické budovy (TB) v prostoru stávajícího drážního objektu (VB) je limitováno novým návrhem kolejiště a navazujícího nástupiště, stávající obslužnou komunikací (zásobování likérky Jelínek) a plánovanou investicí města – v těsné blízkosti je projektován nový dopravní terminál sloužící pro MHD s parkovištěm pro cestující. Z těchto omezujících podmínek vychází půdorysná stopa nového objektu VB, včetně TB, ve tvaru protáhlého obdélníka o rozměrech 11,10 x 41,15 m, výška hřebene sedlové střechy (měřeno od +0,000) je 7,822 m. Provozně a dispozičně rozdělen na dva dilatačně oddělené objekty:

SO 11-15-01 Výpravní budova

SO 11-15-02 Technologická budova

Objekt je bezbariérově přístupný, nově navržené zpevněné plochy obíhají kolem celého objektu. Výškový rozdíl na přístupové cestě ze směru od budoucího dopravního terminálu je řešen schodištěm a rampou pro TP (do doby stavby dopravního terminálu). Další obslužné rampy s vyrovnávacími schody se nachází v návaznosti na technologickou část objektu a na WC pro cestující, které jsou na žádost města Vizovice řešeny jako samostatná část přístupná přímo z exteriéru.

Objekt VB je jednopodlažní, se sedlovou střechou, šířky 11,1 m, délky 23,025 m a výšky v hřebeni 7,822 m nad úrovní podlahy objektu. Založení je na betonových pásových základech.

Ve VB je umístěna osobní pokladna s denní místností pokladních a sociálním zázemím, nocležna se sociálním zázemím, pracoviště pohotovostního výpravčího, sociální zařízení pro

zaměstnance s úklidem, čekárna s úklidem, dělená sociální zařízení pro muže a ženy, včetně imobilních, a místnost TZB.

Technické zařízení budovy zahrnuje zdravotně technické instalace, vzduchotechniku, vytápění, chlazení (klimatizaci), silnoproudou elektrotechniku vč. ochrany před bleskem, elektronické komunikace a měření a regulaci.

#### **D.2.2.1.55 SO 11-15-02 ŽST Vizovice, technologická budova**

Technologická budova je umístěna zhruba na místě stávající výpravní budovy. K technologické budově štítem přiléhá nově navržená výpravní budova (SO 11-15-01). Z hlediska území musely být respektovány tyto situační podmínky – průjezd kamionů k likérce a slepá kolej s dynamickým zarážděním a sousedící výpravní budova. S ohledem na stavebně technický stav a nevhodnost stávající výpravní budovy z hlediska nových požadavků pro technologickou budovu, bylo rozhodnuto o demolici stávající VB a výstavbě nové TB.

Objekt TB je jednopodlažní, se sedlovou střechou, šířky 11,1 m, délky 18,075 m a výšky v hřebeni 7,822 m nad úrovní ±0,000 objektu. Založení je na železobetonové desce a částečně pásových základech. Pod převážnou částí TB je vytvořen průlezný kabelový prostor světlé výšky cca 1,5 m pro snadnější vedení a manipulaci s objemnými kabelovými vedeními.

V TB jsou umístěny trafokomory, rozvodny VN, rozvodna NN, místnost s odporem, místnost DŘT, stavědlová ústředna zab. zař., místnost zdrojů zab.zař., sdělovací místnost a místnost TZB. Technické zařízení budovy zahrnuje zdravotně technické instalace (odvod kondenzátu), vzduchotechniku, vytápění, chlazení (klimatizaci), silnoproudou elektrotechniku vč. ochrany před bleskem, elektronické komunikace a měření a regulaci.

#### **D.2.2.1.5 SO 01-15-06 ŽST Otrokovice, RD km 0,216**

#### **D.2.2.1.12 SO 02-15-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 1,296**

#### **D.2.2.1.13 SO 02-15-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 2,659**

#### **D.2.2.1.14 SO 02-15-07 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 3,555**

#### **D.2.2.1.15 SO 02-15-08 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 3,903**

#### **D.2.2.1.16 SO 02-15-09 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, RD km 4,817**

#### **D.2.2.1.19 SO 04-15-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 5,879**

#### **D.2.2.1.20 SO 04-15-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 6,547**

<b>D.2.2.1.21</b>	<b>SO 04-15-05</b>	<b>T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 7,259</b>
<b>D.2.2.1.22</b>	<b>SO 04-15-06</b>	<b>T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 8,023</b>
<b>D.2.2.1.23</b>	<b>SO 04-15-08</b>	<b>T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, RD km 9,606</b>
<b>D.2.2.1.28</b>	<b>SO 06-15-07</b>	<b>T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 10,410</b>
<b>D.2.2.1.29</b>	<b>SO 06-15-08</b>	<b>T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 10,675</b>
<b>D.2.2.1.30</b>	<b>SO 06-15-09</b>	<b>T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 11,495</b>
<b>D.2.2.1.31</b>	<b>SO 06-15-10</b>	<b>T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 11,927</b>
<b>D.2.2.1.32</b>	<b>SO 06-15-11</b>	<b>T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 12,291</b>
<b>D.2.2.1.33</b>	<b>SO 06-15-12</b>	<b>T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 12,901</b>
<b>D.2.2.1.34</b>	<b>SO 06-15-13</b>	<b>T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, RD km 14,025</b>
<b>D.2.2.1.37</b>	<b>SO 08-15-03</b>	<b>T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 15,929</b>
<b>D.2.2.1.38</b>	<b>SO 08-15-04</b>	<b>T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 16,520</b>
<b>D.2.2.1.39</b>	<b>SO 08-15-05</b>	<b>T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 17,432</b>
<b>D.2.2.1.40</b>	<b>SO 08-15-06</b>	<b>T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, RD v km 17,660</b>
<b>D.2.2.1.45</b>	<b>SO 10-15-02</b>	<b>T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 18,872</b>
<b>D.2.2.1.46</b>	<b>SO 10-15-03</b>	<b>T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 20,454</b>
<b>D.2.2.1.47</b>	<b>SO 10-15-04</b>	<b>T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,003</b>
<b>D.2.2.1.48</b>	<b>SO 10-15-05</b>	<b>T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,260</b>



**D.2.2.1.49 SO 10-15-06 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 21,700**

**D.2.2.1.50 SO 10-15-07 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 22,190**

**D.2.2.1.51 SO 10-15-08 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,200**

**D.2.2.1.52 SO 10-15-09 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,500**

**D.2.2.1.53 SO 10-15-10 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, RD v km 23,755**

**D.2.2.1.56 SO 11-15-03 ŽST Vizovice, RD v km 24,735**

Pro umístění nového přejezdového ZZ jsou u přejezdů navrženy releové domky (RD). Celkem 32ks.

Releový domek bude betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt. Půdorysné rozměry jsou ve většině případů 3,16 x 2,66 m. Některé objekty bylo, s ohledem na druh umísťované zabezpečovací techniky a ostatní vnější podmínky, nutné půdorysně zvětšit; jmenovitě se jedná o SO02-15-06 a SO04-15-04 – zde jsou půdorysné rozměry 3,36 x 3,36 m, dále SO02-15-08 šířky 3,36 m a délky 4,36 m, a nakonec SO06-15-10 o rozměrech 4,36 x 2,66 m. Světlá výška místností bude 2,8m. Prefabrikát domku bude uložen na betonových základových pasech. Střecha domku bude plochá nebo sedlová dle lokality. Pohledově bude sjednocena s okolními objekty. Dešťové vody budou svedeny pomocí okapů a chrličů na terén za objektem. Vnitřní prostředí objektu bude nuceně větráno. Objekt bude opatřen ochranou před bleskem. Objekty RD se liší pouze orientací a tvarem střechy. Z hlediska nákladů pak osazením do terénu – výkopy/zásypy a délkou přístupového chodníku. Domky budou jednotně vybaveny centrálním řídicím systémem, který bude zabezpečovat veškeré funkce technologického objektu (větší vnitřní rozvodnice-dvoupólové jištění všech prvků, elektroinstalace - vypínače, zásuvky, zářivka, přímotop, ventilátor, zabezpečovací zařízení). Řídicí systém, hromosvod a obvodové uzemnění jsou součástí příslušného provozního souboru zabezpečovacího zařízení.

#### **D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích**

Zastřešení nástupiště je navrženo jako ocelová konstrukce vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy, zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru. Všechna zastřešení jsou kombinací zastřešení a zástěny.

Jedná se o zastřešení celé šířky nástupišť. Na ostrovním nástupišti se bude jednat o tzv. „symetrickou vlašťovku“, na jednostranných nástupištích o „jednostrannou vlašťovku“. Vedle výpravní budovy bude zastřešen příchod od VB k nástupištím a schodiště do podchodu.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. V některých částech je střecha doplněna prosklenými pásy, tedy „světlíky“. U jednostranných i oboustranných nástupišť je navržena transparentní stěna, v rovině s nosnými sloupy. Tato stěna doplňuje funkci ochrany nástupiště před větrem a hnanými srážkami, kterou zejména na úzkém nástupišti střecha poskytuje pouze částečně. Boční stěna zároveň tvoří přirozenou bariéru od sousední

koleje a plní tak funkci zábradlí. Prosklené stěny i skleněné části střechy budou provedeny se sítotiskem, který graficky zvýrazní stanici a konkrétní nástupiště. Vstupy do podchodu budou opláštěné prosklenými stěnami, zabraňujícími vniku srážek na schodiště.

Konstrukce zastřešení je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky střechy nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Sloupy budou opláštěné hliníkovými obklady, svody odvodnění a prvky mobiliáře jako např. odpadkové koše budou zakomponovány do sloupů, spodní líc střechy bude kryt podhledem, přičemž světla a další prvky informačního či orientačního systému budou do tohoto podhledu zapuštěny. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena do kanalizace s pomocí svodů vedených v zakrytovaném prostoru hlavních stojek vlašovek. U stojek, kde nebude umístěna kabelizace a dešťové svody, bude zakrytovaný prostor v některých místech využit pro umístění integrovaných košů.

#### **D.2.2.2.1 SO 01-15-05 ŽST Otrokovice, zastřešení nástupišť**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na novém ostrovním nástupišti v délce 126m a na dvou jednostranných nástupištech vedle VB (obě šířky 3,47m a délky 68,1m a 84,4m) zřízena zastřešení. Jedná se o zastřešení celé šířky nástupišť. Na ostrovním nástupišti se bude jednat „symetrickou vlašovku“, na jednostranných nástupištech o „jednostrannou vlašovku“. Vedle výpravní budovy bude zastřešen také příchod od VB k nástupišťům a schodiště do podchodu.

#### **D.2.2.2.2 SO 01-15-07 ŽST Otrokovice, zastřešení vstupu do podchodu v km 155,726 město Otrokovice**

V km 155, 726 bude v rámci stavby rozšířeno kolejiště směrem východním. Proto bude nutno prodloužit stávající podchod a zastřešit nový výstup z podchodu na této straně kolejiště (pozemky jsou ve vlastnictví města Otrokovice). Výstup sestává ze schodiště a zalomeného výstupního chodníku, proto nebude potřeba výtahů pro ZTP. Součástí SO bude také demontáž zastřešení stávajícího schodiště z podchodu.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu, sestávající ze sloupků a střešního roštu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace.

Prvky odvodnění jako podélné žlaby nebo svody budou implementovány do konstrukce a nebudou tak narušovat výtvarný vzhled konstrukce.

Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením. Zastřešení bude od výrobce připraveno na montáž osvětlení, např. konzoly pro svítidla, prostupy v konstrukci pro elektroinstalaci apod. Ukolejnění zastřešení je součástí kapitoly „ukolejnění kovových konstrukcí“.

#### **D.2.2.2.6 SO 04-15-07 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zastřešení výstupů z podchodu v km 8,700**

Podchod v km 8,700 má tři výstupní objekty se schodištěm a výtahem pro imobilní cestující. Pro zabránění vniku dešťových vod do podchodu bude nad novými výstupy z podchodu zřízeno zastřešení.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu, sestávající ze sloupků a střešního roštu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace. Stěny budou tvořeny kaleným bezpečnostním sklem, uchyceným do systémových úchytů a lišt.

Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením. Zastřešení bude od výrobce připraveno na montáž osvětlení, např. konzoly pro svítidla, prostupy v konstrukci pro elektroinstalaci apod.

#### **D.2.2.2.7 SO 05-15-02 ŽST Zlín střed, zastřešení nástupiště**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na ostrovním nástupišti (š. 6,66m) a jednostranném nástupišti (š. 3,47m) zřízena zastřešení v délce 140m. Jednostranné nástupiště vedle VB (u kusé koleje) šířky 3,47m bude zastřešeno pouze v délce 41m. Vedle výpravní budovy bude zastřešen také příchod od VB k nástupišťům a schodiště do podchodu ve tvaru L (větší z rozměrů 11\*24m).

#### **D.2.2.2.8 SO 05-15-05 ŽST Zlín střed, zastřešení výstupu z podchodu v km 10,202 město Zlín**

Podchod v žst Zlín střed bude prodloužen na druhou stranu kolejiště pro potřeby města. Výstupní objekt na druhé straně kolejiště bude tvořit bezbariérový chodník, který bude končit u nové budovy EPZ a spínací stanice. Pro zabránění vniku dešťových vod do podchodu bude nad rampou zřízeno zastřešení. Zastřešení má půdorysný rozměr 50,8x3,1m.

Jedná se o ocelové lehké zastřešení s krytinou z tepelně izolačního střešního panelu, sestávající ze sloupků a střešního roštu. Konstrukce střechy bude opatřena podhledem, do kterého budou zapuštěna světla a další případné instalace.

Stěny budou tvořeny kaleným bezpečnostním sklem, uchyceným do systémových úchytů a lišt. Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením. Zastřešení bude od výrobce připraveno na montáž osvětlení, např. konzoly pro svítidla, prostupy v konstrukci pro elektroinstalaci apod.

#### **Přístřešky pro cestující**

Jedná se o ocelové lehké přístřešky, jejichž architektonické řešení je jednotné pro celou trať Otrokovice-Vizovice. Vzhledem k tomu, že v některých zastávkách navazují přístřešky na protihlukovou stěnu, je architektonické řešení těchto objektů provázáno. Stěny přístřešků jsou navrženy z kombinace skleněných částí se sítotiskem (bočních stěn) a plných částí (zadní stěny). Plná stěna je navržena ze stejného materiálu jako protihlukové absorpční panely, přičemž grafické motivy na stěně navazují na grafiku v přístřešku. Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. Spodní líc střechy je tvořen podhledem, do nějž budou zakomponovány svítidla a další instalace.

Střecha bude pultová. Dešťové vody ze střechy dle místních podmínek budou odvedeny stojkami zastřešení. Přístřešek bude vybaven umělým osvětlením. Přístřešek bude také vybaven lavicemi a odpadkovými koši na tříděný odpad. Na přístřešky nebudou z estetických důvodů

umístěny nápisy zastávek, které budou řešeny samostatně v rámci orientačního systému zastávky SO nástupiště. Minimální podchodná výška u přístřešku je 2,5 m.

Rozdílné velikosti přístřešků jsou určeny na základě špičkové frekvence cestujících, počtů nástupů a okolním podmínkám každé ze zastávek.

#### **D.2.2.2.3 SO 02-15-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice zastávka, přístřešky pro cestující**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na zastávce zřízeny dva jednostranné přístřešky. Jedná se o dvoukolejnou trať, přístřešky tedy budou umístěny po jednom pro každý směr. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 8x1,8m.

#### **D.2.2.2.4 SO 02-15-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, přístřešky pro cestující**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na zastávce zřízeny dva jednostranné přístřešky. Jedná se o dvoukolejnou trať, přístřešky tedy budou umístěny po jednom pro každý směr. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 10x1,8m.

#### **D.2.2.2.5 SO 04-15-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín - Pršténé, přístřešky pro cestující**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na zastávce zřízeny dva jednostranné přístřešky. Jedná se o dvoukolejnou trať, přístřešky tedy budou umístěny po jednom pro každý směr. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 16x1,8m.

#### **D.2.2.2.9 SO 06-15-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Dlouhá, přístřešky pro cestující**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na zastávce zřízen jeden jednostranný přístřešek. Jedná se o jednokolejnou trať, přístřešek je využíván pro oba směry trati. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 10x1,8m.

#### **D.2.2.2.10 SO 06-15-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Podvesná, přístřešky pro cestující**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na zastávce zřízen jeden jednostranný přístřešek. Jedná se o jednokolejnou trať, přístřešek je využíván pro oba směry trati. Zastávka je řešena z důvodu mimoúrovňového křížení silniční komunikace s tratí v zářezu. Přístřešek bude

opticky zapuštěn v opěrné stěně. Komplexní pohledové řešení zastávky bude řešeno nástěnnými panely s grafikou použitou na PhS v rámci stavby. Panely budou použity na opěrné stěně v délce zastávky, na přístřešku a na nové sousední technologické budově. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 16x 2,8m.

**D.2.2.2.11 SO 06-15-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín - Přiluky, přístřešky pro cestující**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude na zastávce zřízen jeden jednostranný přístřešek. Jedná se o jednokolejnou trať, přístřešek je využíván pro oba směry trati. Dle špičkové nástupní frekvence do jednoho vlaku je navržena velikost 8x1,8m.

**D.2.2.2.12 SO 08-15-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, přístřešek pro cestující**

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí bude zřízen jednostranný přístřešek. Dle špičkové nástupní frekvence za 5 minut (výhled 2047) bude 5 osob do jednoho vlaku. Proto byly navrženy půdorysné rozměry 1,80/4,0m.

**D.2.2.2.13 SO 09-15-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, přístřešky pro cestující**

Z frekvence cestujících vychází jeden menší přístřešek na poloostrovním nástupišti a prodloužený přístřešek na vnějším nástupišti.

Velikost přístřešku na vnějším nástupišti je 5,10x1,80m. Na poloostrovním nástupišti bude přístřešek o velikosti 10,20x1,80m. Výška přístřešku je 3,0 m. Přístřešky budou opatřeny pultovou střechou a dešťové vody budou svedeny do vsakovacích jímek, popřípadě na terén. Základové konstrukce přístřešku budou tvořeny betonovými pasy

**D.2.2.3 Individuální protihluková opatření**

**D.2.2.3.1 SO 90-00-02 část C Individuální protihluková opatření**

Ve specifických případech, kdy není možno provádět snižování hlukové zátěže pomocí protihlukových stěn, budou prováděna individuální protihluková opatření, která budou eliminovat hlukovou zátěž v obytných místnostech. Jedná se převážně o domy, které jsou v takové blízkosti kolejiště, že nejde PHS realizovat. IPO je řešeno výhradně u objektů určených a evidovaných katastrům nemovitostí k bydlení.

- Zlínská č.p. 137, p.č. 179, k.ú. Kvítkovice u Otrokovice
- U Dřevnice č.p. 223, p.č. 292, k.ú. Louky nad Dřevnicí
- třída 3. května č.p. 548
- Santražiny č.p. 1570
- Hornomlýnská č.p. 829
- Nádražní č.p. 316
- Tř. Tomáše Bati č.p. 328, p.č. 373, k.ú. Otrokovice
- Tř. Tomáše Bati č.p. 493, p.č. 418, k.ú. Otrokovice
- Jiráskova č.p. 759, p.č. 979, k.ú. Otrokovice
- Podvesná XVI č.p. 5652, p.č. 8912, k.ú. Zlín; Výpočtový bod V10

#### **D.2.2.4 Orientační systém**

##### **D.2.2.4.1 SO 01-15-12 ŽST Otrokovice, orientační systém**

Orientační systém bude nově osazen na všech nově budovaných nástupištích, v nové výpravní budově a v podchodu. Na stávajícím ostrovním nástupišti v ŽST Otrokovice bude orientační systém upraven v jen v nezbytně nutném rozsahu (doplnění vyznačení sektorů a čísel kolejí, výměna nástupištních orientačních tabulí s ohledem na změnu číslování kolejí), stávající tabule s názvem stanice budou ponechány.

Orientační systém je navržen podle TNŽ 73 6390 (Nápisy názvů železničních stanic a zastávek), Směrnice SŽDC č. 118 (Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách) a navazujícího Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. V souladu s touto směrnicí jsou očíslovány hrany nástupišť (nikoliv nástupiště jako celek), hrana nástupišť se označuje na orientačních tabulích jako kolej. Toto číslování kolejí je odchylné od předpisu SŽDC D1 a je určeno pouze pro cestující veřejnost za účelem informování.

Součástí orientačního systému jsou:

- prosvětlené tabule s názvem stanice na nástupištích pod zastřešením a na výpravní budově, ostatní tabule na nástupištních mimo zastřešení a na zhlaví jsou provedeny jako neprosvětlené,
- směrové orientační tabule, nástupištní orientační tabule a případné další tabulky s piktogramy, jsou navrženy jako neprosvětlené, oboustranné nebo jednostranné,
- značení sektorů a kolejí na nástupištích, oboustranné nebo jednostranné,
- orientační hlasové majáčky pro osoby se sníženou schopností orientace
- cílové tabule (s piktogramy) v interiéru výpravní budovy,
- značení sektorů a kolejí v podchodu
- hmatné štítky s Braillovým písmem na madle zábradlí s informací o čísle kolejí na (pravém madle zábradlí u výstupu z podchodu na nástupiště),
- hmatné štítky tabulky s prismatickým písmem a zároveň s Braillovým písmem informací o rozvržení sektorů na nástupišti (vpravo na stěně u výstupu z podchodu – nad štítkem s Braillovým písmem),
- hmatné štítky s informací o druhu WC (nad kliku dveří na WC v interiéru výpravní budovy)

#### **D.2.2.4.2 SO 05-15-07 ŽST Zlín střed, orientační systém**

Orientační systém je navržen podle Směrnice SŽDC č. 118 (Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, 3. vydání (červenec 2018). Součástí orientačního systému jsou tabule s názvem stanice, tabule se směry jízdy vlaků, tabule s označením kolejí a sektorů na nástupištích, tabule s číslem koleje v podchodu, tabule s piktogramy na nástupištích a v podchodu (piktogramy směrové, cílové a zákazové). Dále piktogramy směrové a cílové ve výpravní budově, orientační hlasové majáčky a hmatové orientační prvky pro osoby s omezenou schopností orientace.

#### **D.2.2.5 Demolice**

Budou prováděny demolice stávajících objektů, které jsou v kolizi s nově navrhovanými budovami a zejména s novým kolejovým řešením. Součástí SO jsou pouze demolice objektů s parcelním číslem.

##### **D.2.2.5.1 SO 90-00-02 část B Demolice**

#### **SO 06-19-01 – T.ú. Zlín střed – Zlín-Přiluky, demolice objektů pod mostem**

Stavební objekt řeší demolici objektu, který se nachází pod mostem na parc.č. st.4039, st.4040, st.4041, st.4042, kat. území Zlín.

Jedná se o 4 zděné, jednopodlažní, nepodsklepené budovy zastřešené plochou střechou. Objekty rozděluje most, po kterém vede trasa stávající koleje a kolmo pod mostem zase silniční komunikace (ul. Dlouhá). Od této komunikace se nacházejí dva objekty vlevo a dva vpravo.

Objekt parc.č. st.4039 má půdorysné rozměry 4,3 x 12,3 a max. výšku cca. 2,5m.

Objekt parc.č. st.4040 má půdorysné rozměry 4,3 x 14,5 a max. výšku cca. 2,5m.

Objekt parc.č. st.4041 má půdorysné rozměry 4,9 x 11,5 a max. výšku cca. 2,5m.

Objekt parc.č. st.4042 má půdorysné rozměry 5,0 x 12,3 a max. výšku cca. 2,5m.

#### **SO 90-00-02.A – Demolice výpravní budovy v km 154,938**

Stavební objekt řeší demolici výpravní budovy kvůli změně polohy koleje v Otrokovících na parc.č. st.278/1, kat. území Otrokovice . Stávající VB bude nahrazena v částečném rozsahu v novém stavebním objektu.

Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 38,9 x 12,0 a výškou hřebene cca. 13,0m. Budova má dvě nadzemní podlaží + krov a je zastřešena sedlovou střechou.

#### **SO 90-00-02.B – Demolice bufetu v km 154,966**

Stavební objekt řeší demolici bufetu kvůli změně polohy koleje v Otrokovících na parc.č. st.278/2, kat. území Otrokovice . Stávající budova bude odstraněna bez náhrady.

Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 17,1 x 12,0 a výškou hřebene cca. 9,0m. Budova má jedno nadzemní podlaží + krov a je zastřešena sedlovou střechou.

**SO 90-00-02.C – Demolice WC v km 154,994**

Stavební objekt řeší demolici veřejných toalet kvůli změně polohy koleje v Otrokovicích na parc.č. st.3018, kat. území Otrokovice . Stávající budova bude odstraněna bez náhrady.

Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 8,6 x 7,3 a max. výškou cca. 4,6m. Budova má jedno nadzemní podlaží a je zastřešena pultovou střechou.

**SO 90-00-02.D – Demolice sociálního zařízení v km 155,022**

Stavební objekt řeší demolici objektu sociálního zařízení kvůli změně polohy koleje v Otrokovicích na parc.č. st.280, kat. území Otrokovice . Stávající budova bude odstraněna bez náhrady.

Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 27,6 x 8,2 a max. výškou cca. 4,0m. Budova má jedno nadzemní podlaží a je zastřešena pomocí ploché střechy se spádem na dvě strany, druhé dvě strany jsou zakončeny atikou.

**SO 90-00-02.E – Demolice skladů a soc. zařízení v km 155,134**

Stavební objekt řeší demolici objektu sociálního zařízení a skladu kvůli změně polohy koleje v Otrokovicích na parc.č. st.238, kat. území Otrokovice . Stávající budova bude odstraněna bez náhrady. Objekt se dělí na dvě části. Část sociálního zařízení a část skladu.

Část sociálního zařízení: Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 39,46 x 9,0 a max. výškou cca. 4,0m. Budova má jedno nadzemní podlaží a je zastřešena pomocí ploché střechy se spádem na dvě strany, strana od VB je zakončena atikou.

Část skladu: Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 35,0 x 11,0 a výškou hřebene cca. 8,0m. Budova má, oproti první části, zvednutou výšku podlahy o 1m. Má jedno nadzemní podlaží a je zastřešena pomocí sedlové střechy. Konec skladu je zakončený dřevěnými sloupy, opláštěnými pletivem a plechem. Tato část měří 15,40 x 11,0 m a je zastřešena pultovou střechou. Navazující rampa se bude odstraňovat ve vlastním SO.

**SO 90-00-02.F – Demolice garáže v km 155,718**

Stavební objekt řeší demolici garáže kvůli změně polohy koleje v Otrokovicích na parc.č. st.101/9, kat. území Otrokovice . Stávající budova bude odstraněna bez náhrady.

Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 3,1 x 6,5 a max. výškou cca. 2,5m. Garáž má jedno nadzemní podlaží a je zastřešena pultovou střechou.

**SO 90-00-02.G – Demolice garáže v km 155,720**



Stavební objekt řeší demolici garáže kvůli změně polohy koleje v Otrokovicích na parc.č. st.101/8, kat. území Otrokovice . Stávající budova bude odstraněna bez náhrady.

Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 3,1 x 6,5 a max. výškou cca. 2,5m. Garáž má jedno nadzemní podlaží a je zastřešena pultovou střechou.

#### **SO 90-00-02.H – Demolice rodinného domu v km 5,1**

Stavební objekt řeší demolici stávajícího objektu, který byl vystavěn na pozemku p.č. st. 347 v kat. území Malenovice u Zlína. Objekt se nachází v trase nově navrhované polohy koleje. V souvislosti s realizací stavby a výstavbou nové koleje bude dotčený objekt zdemolován. Tento objekt se dělí na 3 sekce.

První část: Budova má jedno nadzemní podlaží + podkroví a je (pravděpodobně) podsklepený. Jedná se o zděný objekt o půdorysných rozměrech 17,0 x 10,0 m zastřešený polovalbovou střechou (max. výška hřebene cca.  $v=7,0\text{m}$ ). Objekt sdílí jednu společnou stěnu, která tvoří štít druhé budovy na p. č. st.106/1 kat. území Malenovice u Zlína.

Druhá část: Budova má jedno nadzemní podlaží + podkroví a je (pravděpodobně) nepodsklepená. Jedná se o zděný objekt o půdorysných rozměrech 12,5 x 6,7 m zastřešený sedlovou střechou (max. výška hřebene cca.  $v=4,0\text{m}$ ).

Třetí část: Tato část spojuje část první a druhou, má jedno nadzemní podlaží a je nepodsklepená. Jedná se o zděný objekt o půdorysných rozměrech 11,2 x 2,5 m zastřešený pultovou střechou (max. výška cca.  $v=2,5\text{m}$ ).

#### **SO 90-00-02.I – Demolice budovy v km 8,800, vpravo**

Stavební objekt řeší demolici objektu ve Zlíně na parc.č. st.8465, kat. území Zlín . Stávající budova bude odstraněna bez náhrady.

Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 39,8 x 12,5m a s max. výškou cca. 4,8m. Budova má jedno nadzemní podlaží a je zastřešena pomocí ploché střechy se spádem na dvě strany.

#### **SO 90-00-02.J – Demolice průmyslového objektu v km 9,660**

Stavební objekt řeší demolici objektu ve Zlíně na parc.č. st.5134, kat. území Zlín . Stávající budova bude odstraněna bez náhrady.

Jedná se o zděný nepodsklepený objekt o půdorysných rozměrech 19,7 x 4,2 m a s max. výškou cca. 4,0m. Budova má jedno nadzemní podlaží a je zastřešena pomocí ploché střechy se spádem na jednu stranu.

#### **SO 90-00-02.K Demolice budovy skladu v km 10,050**

Jedná se o stávající jednopodlažní nepodsklepený zděný objekt zastřešený sedlovou střechou, který se nachází v těsné blízkosti stávajícího kolejiště v žst. Zlín střed. Na objekt navazuje nákladová rampa, která je rovněž součástí demolice a stávající výpravní budova žst. Zlín střed (demolice je řešena v samostatném SO 90-00-02.L).

Půdorysné vnější rozměry objektu jsou 67,52 x 9,96m, výška objektu je 5,85m (měřeno od +-0,000). Podél obou delších stran objektu se nachází rampy š. 2,03m a 1,5m, na které navazuje manipulační plocha o půdorysných vnějších rozměrech 19,34m x 10,65m.

#### **SO 90-00-02.L Demolice výpravní budovy a zastřešení v km 10,100**

Jedná se o stávající částečně třípodlažní nepodsklepený zděný objekt výpravní budovy zastřešený pultovou střechou s mírným spádem, který se nachází v těsné blízkosti stávajícího kolejiště v žst. Zlín střed. Přesah střechy směrem ke kolejišti tvoří zastřešení nástupiště u V.B. Na objekt navazuje zděný sklad a nákladová rampa, (demolice je řešena v samostatném SO 90-00-02.K). Půdorysné vnější rozměry zděné části objektu jsou 51,75 x 11,06m, výška objektu je 4,89m (pultová střecha, měřeno od +-0,000). Půdorysné rozměry zastřešení 1. Nástupiště jsou 54,85m x 7,80m.

#### **SO 90-00-02.M Demolice administrativní budovy v km 10,200**

Jedná se o stávající částečně podsklepený zděný objekt administrativní budovy se třemi nadzemními podlažními (3.NP = půdní prostor) včetně navazujících nepodsklepených jednopodlažních částí. Administrativní budova je zastřešená sedlovou střechou, dvorní část (sklady) má střechu pultovou. Budova využívaná jako úschovna zavazadel a spěšnin má střechu sedlovou, na kterou navazuje střecha pultová.

Objekt se nachází v blízkosti stávajícího kolejiště v žst. Zlín střed v těsném sousedství stávající výpravní budovy, která je rovněž určena k demolici (e řešeno v samostatném SO 90-00-02.L).

Půdorysné vnější rozměry třípodlažní části objektu jsou 14,15 x 13,30m, výška objektu je 11,230m (hřeben sedlové střechy, měřeno od +-0,000).

#### **SO 90-00-02.N Demolice budovy prodejny v km 10,350**

Jedná se o stávající nepodsklepený objekt prodejny zastřešený plochou střechou. Objekt se nachází v blízkosti stávajícího kolejiště v žst. Zlín střed v prostoru pod silničním najezdem (ulice Gahurova). Obvodové zdivo je sendvičové tl. 220mm, vnitřní nosný systém tvoří ocelové sloupy.

Půdorysné vnější rozměry objektu jsou 16,50 x 10,98m, výška objektu je 4,65m (atika, měřeno od navazujícího UT před vstupem).

#### **SO 90-00-02.O Demolice zastávkového přístřešku v km 16,655**

Demolovaný zastávkový přístřešek pro cestující se nachází v zastavěném území obce Želechovice nad Dřevnicí na p.č. 1294. Demolice bude provedena z důvodu přesunu nástupiště na druhou stranu koleje a výstavby nové technologické budovy SO 08-15-01 na jeho místě.

Jedná se o zděný objekt z CPP o půdorysných rozměrech 4,5 m x 6,3 m s plochou střechou, přičemž část objektu je tvořena čekárnou o rozměrech 2,1 m x 6,3 m a část zastřešením před čekárnou. Výška objektu je 2,8 m. Střecha je plechová s dřevěnou nosnou konstrukcí a asfaltovou krytinou.

#### **SO 90-00-02.P Demolice skladiště a nákladové rampy v km 18,70**

Jedná se o stávající objekty skladiště a nákladové rampy, které se nachází na pravé straně kolejiště za výpravní budovou v žst. Lípa nad Dřevnicí směrem na Vizovice.

Objekt je situován v obci Lípa na parcele číslo 747 k.ú. Lípa nad Dřevnicí (795 861) v blízkosti stávající žel. stanice.

Demolice objektu je navržena z důvodu kolize stávající budovy skladu a nákladové rampy s novým navrženým kolejovým řešením.

Stávající zděný objekt je samostatně stojící tvaru obdélníka, nepodsklepený, přízemní o půdorysných rozměrech cca 6,05m x 7,36m a výšce cca 4. Zastřešen je sedlovou střechou

Rampa je provedena z prostého a armovaného betonu ze strany od koleje a z kamenné zídky ze strany druhé.

#### **SO 90-00-02.Q Demolice výpravní budovy v km 24,537**

S ohledem na stavebně technický stav a nevhodnost stávající výpravní budovy (VB) v žst. Vizovice z hlediska nových požadavků pro výpravní a technologickou budovu, bylo rozhodnuto o demolici stávající VB a výstavbě nové výpravní a technologické budovy (SO 11-15-01 a SO 11-15-02). S tím souvisí i nutnost zajištění dvou náhradních bytů, které se dnes nachází ve 2.NP VB.

Na parcele číslo 840 (stavba pro dopravu; zastavěná plocha a nádvoří, k.ú. Vizovice) se nachází mimo VB i další dílčí objekty určené k asanaci.

a) Stávající výpravní budova v km 24,537 trati. Jedná se o zděnou dvoupodlažní budovu z plných cihel. Základy jsou betonové, pásové, prohloubené na únosnou základovou spáru. Střecha je sedlová, s dřevěným krovem, tvořeným vaznicovou soustavou. Krytina profilovaná plechová - imitace střešní tašky.

### **D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení**

#### **D.2.2.6.1 SO 01-15-04 ŽST Otrokovice, čerpací stanice**

##### **SO 01-15-04 část A ŽST Otrokovice, čerpací stanice, stavební část**

V rámci výstavby nového kolejiště bude nově provedena stavební část čerpací stanice Oblastního centra údržby Východ, pracoviště Olomouc, provozní pracoviště Otrokovice, které se nachází v km 155,4. Součástí SO budou i demolice stávajících stavebních objektů:

stávající ocelový trubkový přístřešek s krytinou

prohlídkový kanál a vstupní schody na koleji č. 7 (oboustranně).

betonový základ se stávajícím napájecím stojanem na vodu,

konstrukce na pájecího stojanu bude předána Oblastnímu centru údržby Východ, pracoviště Olomouc

ocelové záchytné vany před halu na koleji č.5

základových konstrukcí a zpevněných ploch

**Navrhovaný stav** - prostor stáčecího místa a čerpací stanice bude zastřešen ocelovým přístřeškem, krytina přístřešku bude z trapézového plechu. Nosnou konstrukci tvoří ocel. U profily svařené do krabice, ocelové konstrukce budou prostorově zavětrovány, na OK přístřešku bude ukotven ocel. profil pro uchycení záchytného systému při práci na cisternovém voze. Využita bude stávající Al. konstrukce výlezu na cister. vozy v prostoru nového přístřešku + doplní se základový blok pro ukotvení výlezu.

Odvod dešťových vod bude napojen do stávající kanalizace, viz. samostatný SO. Založení ocelového přístřešku bude na základ. patkách, tvar zastřešení bude pultový o rozměrech . 7,1 x 19,8m, výška pultového přístřešku 7,15 – 6,5m, příčný sklon zastřešení bude od stáčecího a výdejního místa a to 6°.

Pro osazení ocelové záchytné vany bude provedena betonové vana pod kolejemi v místě stáčení a výdeje PHM. V prostoru zastřešení PHM bylo doplněno situování kontejneru AdBlue. OK přístřešku bude opatřena povrchovou úpravou proti povětrnostním vlivů a to žárově zinkováním. Výdejní a stáčecí místo bude dále vybaveno žel. beton. nepropustnou podzemní havarijní jímkou o objemu 5,3m<sup>3</sup>, uloženou na podkladní betonové desce.

#### **SO 01-15-04 část B ŽST Otrokovice, čerpací stanice, záchytná ocelová kolejová vana**

Manipulační plocha výdeje a stáčení PHM bude zabezpečena proti úkapům ropných látek kolejovou ocelovou záchytnou vanou (jímkou) v délce cca 18m rozšířenou směrem k technologickému zařízení (výdejní stojany NM, LTO, AdBlue a stáčecí hrdlo NM). Vana bude vybavena pochůznými ocelovými zinkovanými rošty, bude opatřena povrchovou úpravou odolávající manipulovaným médiím. Vana bude gravitačně svedena do podzemní betonové havarijní jímky s objemem minimálně 5m<sup>3</sup>.

Odváděcí potrubí mezi kolejovou ocelovou vanou a podzemní havarijní jímkou bude provedeno pomocí trubního systému KG z neměkčeného polyvinylchloridu, kruhové tuhosti SN4 a SN8. Průchody potrubí betonovým pasem základové vany budou provedeny kapalinotěsnými potrubními průchodkami. Potrubí je odolné ropným produktům a odolává zemním a kolovým tlakům. Kolejnice v místě vany budou celistvé nebo svařované, kolejnice pod hlavou zabroušená do tvaru.

#### **SO 01-15-04 část C ŽST Otrokovice, čerpací stanice, elektroinstalace**

Bude provedena demontáž silnoproudého zařízení bránící výstavbě nové čerpací stanice.

Bude provedena elektroinstalace skladu ČS PHM včetně zemnicí soustavy.

Nový hlavní rozvaděč RMS bude umístěn v přilehlé uzamykatelné technologické místnosti skladu. Zemnicí soustava bude vybudována v rámci budování stavební části – základů zastřešení a přípojky ke skřini vakuového odsávání WC.

Elektroinstalace celkově zajistí:

funkci výdejních stojanů, řídicího systému, systémů MaR (indikace netěsností dvojplášťů, indikace úkapů, indikace naplnění havarijní jímky, hladinoměry), osvětlení přístřešku, přípojku k odsávacímu zařízení WC (5kW, 3f400VAC), zemnicí soustavu.

Bude provedena přeložka napojení datového připojení skladu a přeložka stávajícího kamerového systému na novou ocelovou konstrukci přístřešku skladu.

Přípojka elektro bude provedena z litinových rozvaděčů na zdi technologické budovy skladu.

Bude zajištěno měření odběru elektrické energie pro sklad PHM a zařízení odsávání vakuových WC.

V rámci stavby se provedou demontáže těch stávajících oplocení, které jsou v kolizi s novou výstavbou. Následně budou nahrazeny novými v jiných polohách.

Všechny dotčené pozemky budou po celou dobu výstavby chráněny mobilním oplocením.

#### **D.2.2.6.2 SO 01-15-11 ŽST Otrokovice, oplocení**

##### Km 155,931 – 155,997

Stávající stav: drátěný plot, dl.68m, v=2m,

Nový stav: drátěný plot, dl.65m, v=2m

č. parcely, kat. území: 462/20 (přesun hnojiště), 462/21, 462/22, 462/32, Otrokovice

Podél celého oplocení bude kácení křovin a 13x strom.

##### Km 0,100 – 0,200

Stávající stav: drátěný plot a plot z tůjí, dl.47+47=94m, v=2m drát. plot, v=3m tůje

Nový stav: drátěný plot a plot z tůjí, dl.47+45=92m, drát. plot v=2m, tůje v=3m

č. parcely, kat. území: 325/14, 3162 (odstranění billboardu), Otrokovice

##### Km 0,645

Stávající stav: dřevěný plot s cihelnými sloupky na betonové podezdívce, dl.35m, v=1,75m, demolice bez náhrady.

č. parcely, kat. území: 1549/1, Kvítkovice u Otrokovic

##### Km 0,935

Stávající stav: drátěný plot, dl.135+28=163m, v=1,8m

Nový stav: drátěný plot, dl.93m, v=1,8m

č. parcely, kat. území: 1501/1, Kvítkovice u Otrokovic

##### Km 0,985 – 1,015

Stávající stav: drátěný plot, dl.53m, v=1,8m

nový stav: drátěný plot, dl.44m, v=1,8m

č. parcely, kat. území: 1496/3, Kvítkovice u Otrokovic

##### Km 1,166 – 1,191

Stávající stav: drátěný plot, dl.89m, v=1,8m

Nový stav: drátěný plot, dl.33m, v=1,8m

č. parcely, kat. území: 1465/10, Kvítkovice u Otrokovic

##### Km 1,215 – 1,273

Stávající stav: drátěný a zděný plot, dl.82m, 59m, v=1,8m, 1x branka 1m, 1x brána 6m

Nový stav: drátěný a zděný plot, dl. dl.32m, 48m, v=1,8m, 1x branka 1m, 1x brána 6m

č. parcely, kat. území: 1421/3, Kvítkovice u Otrokovic

#### **D.2.2.6.3 SO 02-15-10 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, oplocení**

##### Km 4,800 – 4,831

Stávající stav: drátěný plot, dl.72m, v=2m

Nový stav: drátěný plot, dl.81m, v=2m

č. parcely, kat. území: 906/202, Malenovice u Zlína

##### Km 4,945 – 5,116

Stávající stav: drátěný plot, dl.189m, v=1,5m

Nový stav: drátěný plot, dl.130m, v=1,5m  
č. parcely, kat. území: 150/2, Malenovice u Zlína

#### **D.2.2.6.4 SO 03-15-02 Odb. Zlín-Malenovice, oplocení**

Km 5,800 – 6,174

Stávající stav: drátěný plot, dl.386m v=1,3m

Nový stav: drátěný plot, dl.88+30+298=516m v=1,3m

č. parcely, kat. území: 242/8, 242/1, 242/56, 244/40, 244/46, 244/11, 244/10, 244/48, 244/47, 244/9, 244/52, 244/53, 244/1, Malenovice u Zlína

#### **D.2.2.6.5 SO 04-15-09 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, oplocení**

Km 6,936 – 6,978

Stávající stav: drátěný plot, dl.65m v=1,3m

Nový stav: drátěný plot, dl.60m, v=1,3m

č. parcely, kat. území: 481/11 485/1, 2000/3, 485/2, 482, 480/4, 480/1, 480/3, Louky nad Dřevěnicí

Km 7,280 – 7,313

Stávající stav: drátěný plot, dl.44m, v=1,5m

Nový stav: drátěný plot, dl.41m, v=1,5m

č. parcely, kat. území: 1977/1, Louky nad Dřevěnicí

Km 7,532 – 7,608

Stávající stav: drátěný plot, dl.75m, v=1,5-2m

Nový stav: drátěný plot, dl.74m, v=1,5-2m

č. parcely, kat. území: 231/5, Prštné

Km 8,5

Stávající stav: drátěný plot, dl.3m, v=2m (v místě TS č. 16)

Nový stav: drátěný plot, dl.5m, v=2m (obcházení TS č. 16)

č. parcely, kat. území: 1164/4, Prštné

Km 8,653 – 9,179

Stávající stav: drátěný plot, dl.404+148=552m, v=1,8-2m

Nový stav: drátěný plot, dl.171+206+428+7+18(+ 1x branka 1m, 1x brána 8m)=830m, v=1,8-2m

č. parcely, kat. území, majitel: 1255/82, Zlín

#### **D.2.2.6.6 SO 05-15-03 ŽST Zlín střed, oplocení**

Km 9,179 – 9,577

Stávající s Nový stav: drátěný plot, dl.395m, v=2m

nový stav: drátěný plot, dl.82+404+318=804m, v=2m

č. parcely, kat. území: 1255/44, Zlín

Km 9,581 – 10,090

Stávající stav: drátěný plot, dl.115+77+328=520m, v=1,8m

Nový stav: drátěný plot, dl.100m, v=1,8m

č. parcely, kat. území: 1255/67, Zlín

Km 10,178 – 10,400

Stávající stav: betonový a železný plot, dl.191m, 32m, bet. v=2,5m, žel. v=1,5m

Nový stav: ocelové zábradlí, dl.192m, v=1,1m

č. parcely, kat. území: 161/2, Zlín

#### **D.2.2.6.7 SO 05-15-06 ŽST Zlín střed, GSM-R, BTS 322, spodní stavba**

Pro umístění technologie GSM-R bude v oblasti žst. Zlín střed (km 10,277 L) navržena v rámci technologické části stavby skříň.

Předmětem tohoto SO je pouze vybudování základu pro tuto skříň.

#### **D.2.2.6.8 SO 06-15-14 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, oplocení**

Km 11,0 – 11,114

Stávající stav: drátěný plot, dl.27+55=82m, v=2m

Nový stav: drátěný plot, dl.27+55=82m, v=2m

č. parcely, kat. území: 3628/3, Zlín

Km 11,125 – 11,394

Stávající stav: drátěný plot, dl.26+13+45+98+35+95+48+33=393m, v=2m

Nový stav: drátěný plot, dl.26+13+45+98+95=277m, v=2m

č. parcely, kat. území: 3629, Zlín

Km 11,409 – 11,942

Stávající stav: drátěný plot, dl.81+449+49+54+24+18+81=756m, v=1,5-2m

Nový stav: drátěný plot, dl.81+18+24+54+49=226m v=1,5-2m

č. parcely, kat. území: 3630, Zlín

Km 12,855 – 13,021

Stávající stav: drátěný plot, dl.40+127=167m, v=2m

nový stav: drátěný plot, dl.40+127=167m, v=2m

č. parcely, kat. území: 3233/10, Zlín

Km 13,061 – 13,397

Stávající stav: drátěný plot, dl.117+123=240m, v=2m

Nový stav: drátěný plot, dl.117+123=240m, v=2m

č. parcely, kat. území: 4032/1, Zlín

Km 13,710 – 13,900

Stávající stav: drátěný plot, dl.200+33=233m, v=2m, demolice bez náhrady

č. parcely, kat. území: 1567/1, Přiluky u Zlína

#### **D.2.2.6.10 SO 08-15-07 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, oplocení**

Úprava oplocení v km 16,975 (parc.č. 1205, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení.

Celková délka oplocení je 30 m. Stáv. oplocení z drátěného pletiva v délce 35 m bude odstraněno. V rámci této stavby bude provedeno přeložení stávajících 2 ks billboardů.

Úprava oplocení v km 16,750 (parc.č. 1180/1, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení. Celková délka oplocení je 23 m. Stáv. oplocení z drátěného pletiva v délce 21 m bude odstraněno.

Úprava oplocení v km 16,450 (parc.č. 1103, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení a bude navazovat na objekt PHS. Celková délka oplocení je 13,5 m. Stáv. oplocení z drátěného pletiva v délce 29 m bude odstraněno.

Oplocení v km 16,475 (parc.č. 1106, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navrženo z plotových rámu s drátěným pletivem, výšky 1,1 m, pozinkovaných, poplastovaných do ocelových sloupků včetně brány a branky. Stávající oplocení z betonové podezdívky s rámy s drátěnou výplní do ocelových sloupků v délce 30 m bude odstraněno. V rámci této stavby bude provedena přeložka stávající skříně s HUP.

Oplocení v km 16,425 (parc.č. 1098, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navrženo z plotových rámu s drátěným pletivem, výšky 1,0 m, pozinkovaných, poplastovaných do ocelových sloupků včetně brány a branky. Stávající oplocení z betonové podezdívky s rámy s drátěnou výplní do ocelových sloupků v délce 17 m bude odstraněno. V rámci této stavby bude provedena přeložka stávající skříně s HUP.

Úprava oplocení v km 16,400 (parc.č. 1096, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena v návaznosti na úpravu nové komunikace – bude provedena jen výšková úprava vstupní branky a vjezdové brány.

Oplocení v km 16,325 (parc.č. 1081, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navrženo z plotových rámu s drátěným pletivem, výšky 1,0 m, pozinkovaných, poplastovaných do ocelových sloupků včetně brány a branky, celková délka plotu je 27,2 m. Stávající oplocení z betonové podezdívky s rámy s drátěnou výplní do ocelových sloupků v délce 28 m bude odstraněno. V rámci této stavby bude provedena přeložka stávající skříně s HUP.

Úprava oplocení v km 16,125 (parc.č. 1043, kú Želechovice nad Dřevnicí) je navržena v návaznosti na provedení obratiště na konci nové komunikace, stávající plot z drátěného pletiva v délce 32 m bude odstraněno, stávající část oplocení z ocelových profil 30/30 včetně výplně v délce cca 3,5 m bude odstraněno, bude provedeno přeložení skříně s HUP. Nový plot bude navržen z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení. Celková délka oplocení je cca 30m.

#### **D.2.2.6.11 SO 09-15-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, oplocení**

Výstavbou protihlukových stěn SO 09-33-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 17,890 - 18,543 a SO 09-33-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, PHS vpravo v km 18,585 - 18,870 dojde k zásahu do stávajících oplocení zahrad a přilehlých pozemků.

Stávající oplocení je většinou drátěné pozinkované výšky 2,0 do ocelových sloupků, většinou bez podezdívky či podhrabových desek.

Protihlukové stěny většinou nahradí oplocení, proto většinou dojde k úpravě napojení bočních oplocení mezi zahradami na protihlukovou stěnu ukončující pozemek před kolejištěm.

Délka sneseného oplocení: 660,5 bm

Délka nového oplocení: 72,5 bm



Součástí objektu bude i úprava oplocení kolem překladiště firmy METRANS. Kde se snese stávající drátěné oplocení v km 17,680 až 18,050. Stávající oplocení je tvořeno drátěným pletivem, ocelovými a betonovými sloupky do patek. Ve vrchní části oplocení je natažen ostnatý drát.

Oplocení bude nahrazeno novou konstrukcí.

Délka sneseného oplocení: 532,10 bm

Délka nového oplocení: 533,10 bm

U stávajícího oplocení, které bude ponecháno, bude provedena úprava v místech nových trakčních podpor. Jedná se o pozice u trakčních podpor TR31, 22A, 22, N1 a 16A.

#### **D.2.2.6.12 SO 09-15-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava oplocení METRANS**

#### **D.2.2.6.13 SO 10-15-11 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, oplocení**

V km 19,1 následkem úprav železničního spodku a svršku je zasaženo oplocení z drátěného pletiva výšky 2,0 m do ocelových sloupků, na pozemku dráhy, parc.č. 744/3, kú Lípa nad Dřevnicí, které bude odstraněno v dl. cca 76 m.

Dále bude odstraněno oplocení u přejezdu v km 21,0 (parc.č. 807 a 801 kú Zádveřice) a 21,3 (parc.č. 746 a 747, kú Zádveřice) - oplocení je z drátěného pletiva výšky 1,5 m do ocelových sloupků, v návaznosti na nové úpravy přejezdu a přilehlé komunikace.

Parc.č. 807, kú Zádveřice odstranění oplocení v dl. 33 m. Parc.č. 801, kú Zádveřice – odstranění oplocení v dl. cca 14 m. Parc.č. 746 a 747, kú Zádveřice – odstranění oplocení v dl. 13,5 m.

U přejezdu v km 21,7 bude provedeno odstranění části stáv. oplocení – betonová podezdívka s ocelovou výplní  $v=1,0$  m, dl. 24 m (parc.č. 289 a 256/1, kú Zádveřice) v návaznosti na novou úpravu přejezdu a přilehlé komunikace.

Nové oplocení v km 19,1 je navrženo z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 2,0 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení.

Celková délka oplocení je 76 m.

Nové oplocení u přejezdu v km 21,0 a 21,3 je navrženo z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 1,5 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení.

Celková délka oplocení je 33 m – parc.č. 807.

Celková délka oplocení je 14 m + vjezdová brána  $\text{š}=4,0$  m – parc.č. 801.

Celková délka oplocení je 11 m + vjezdová brána  $\text{š}=4,0$  m – parc.č. 746 a 747.

Nové oplocení u přejezdu v km 21,7 je navrženo z betonové podezdívky s ocelovou výplní, která je umístěna v rozšířené krajnici komunikace.

Celková délka oplocení je 19,4 m.

#### **D.2.2.6.14 SO 11-15-04 ŽST Vizovice, oplocení**

Odstranění stávajícího oplocení (drátěné pletivo+ocelové sloupky,  $v=1,5$  a 2,0 m) bude řešeno v rámci SO 11-16-01.

Nové oplocení v km 24,7 (parc.č. 5380, kú Vizovice) je navrženo z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 2,0 m nad UT.

Celková délka oplocení je 29 m.

Nové oplocení v km 24,5 (parc.č. 5380, kú Vizovice, oplocení vlečky Milana Křupala) je navrženo z drátěného čtyřhranného pletiva výšky 2,0 m nad UT. Nové oplocení bude napojeno na stávající oplocení.

Celková délka oplocení je 155 m.

## **D.2.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ**

### **D.2.3.1.1 Trakční vedení SŽDC**

#### **D.2.3.1.1.1 SO 50-01-01 T.ú. Tlumačov - Otrokovice, úprava trakčního vedení**

V rámci SO bude provedena úprava a regulace stávajícího trakčního vedení traťového úseku navazující na rekonstruované trakční vedení v ŽST. Otrokovice.

#### **D.2.3.1.1.2 SO 50-01-03 T.ú. Tlumačov - Otrokovice, převedení ZOK**

Součástí tohoto SO je převěšení stávající trasy závěsného optického kabelu ve vlastnictví ČD-Telematika a.s. ze stávajících na nové podpěry trakčního vedení.

#### **D.2.3.1.1.3 SO 01-01-01 ŽST Otrokovice, úprava trakčního vedení**

V rámci tohoto SO dojde k rozsáhlé rekonstrukci trakčního vedení v návaznosti na kolejové řešení. Rozsah zatrolejování je v novém stavu zřejmý ze schématu napájení a dělení. Sestavy TV hlavních kolejí č. 1 a 2 budou v návaznosti na stavbu „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“ průřezu  $150\text{mm}^2 \text{ Cu} + 70\text{mm}^2 \text{ Bz}$ . Vedlejší sestavy nových systémů  $80\text{mm}^2 \text{ Cu} + 50\text{mm}^2 \text{ Bz}$ . Hlavní sestavy směrem do nově elektrizovaného traťového úseku směr Vizovice budou  $100\text{mm}^2 \text{ Cu} + 50\text{mm}^2 \text{ Bz}$ . Atypická řešení uchycení trakčních podpěr na zárubních zdech před tunelem budou doložena v dokumentaci. Neutrální pole vytvořené směrem na Tlumačov bude z prostorových důvodů tvořeno kombinací dvou po sobě jdoucích úsekových děličů a vzdušných elektrickým dělením. V základním stavu bude neutrální pole sepnuto.

#### **D.2.3.1.1.4 SO 01-01-03 ŽST Otrokovice, připojení napájecího vedení na TV**

Stavební objekt řeší napájecí vedení z TNS Otrokovice do elektrického dělení před Otrokovickým tunelem. Napájecí linka bude dimenze  $1 \times 120\text{Cu}$  pro každou kolej. Z důvodu údržby bude linka vybavena odpojovači č. N121, N221 a N122, N222.

#### **D.2.3.1.1.5 SO 01-01-04 ŽST Otrokovice, úprava napájecího vedení**

Stavební objekt řeší úpravu napájecí linky vybudované v rámci stavby „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“. Napájecí linka bude nově zapojena

za neutrální pole směrem do ŽST. Tlumačov. Z důvodu údržby bude linka vybavena odpojovači č. N101, N201 a N102, N202.

#### **D.2.3.1.1.6 SO 01-01-05 ŽST Otrokovice, připojení EPZ na TV**

Stavební objekt řeší připojení EPZ na trakční vedení přes úsekový odpojovač č.108. Součástí objektu je napájecí svod s omezovačem přepětí, odpojovač a kabelový svod do zemní trasy.

#### **D.2.3.1.1.7 SO 02-01-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, trakční vedení**

Stavební objekt řeší elektrizaci nově zdvoukolejněné trati, včetně trakčního vedení v novém Otrokovickém tunelu. Trakční vedení bude zavěšeno převážně na samostatných stožárech se šikmými izolovanými konzolami. Atypické řešení uchycení trakčního vedení v tunelu a na zárubních zdech bude doloženo.

#### **D.2.3.1.1.8 SO 03-01-01 Odb. Zlín-Malenovice, trakční vedení**

Stavební objekt řeší nové trakční vedení v úseku trati od km 6,1 do km 5,55. Umístění nových stožárů a základů TV je řešeno s ohledem na novou navrhovanou polohu kolejí železničního svršku a spodku. V místech s nedostatkem prostoru pro umístění trakčních stožárů budou použity krakorce se závěsy na konzolách typu SIK.

Odbočka bude tvořena dvěma půlúseky a spojkou. Na začátku a na konci se budou nacházet elektrická dělení s odpojovači pro podélné spínání č. 401, 402 a 411, 412 a pro příčné spínání č. 3A, 3B. Odpojovače budou umístěny na trakčních podpěrách č. 5,6 a 21, 22.

#### **D.2.3.1.1.10 SO 04-01-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, trakční vedení**

Stavební objekt řeší nové trakční vedení v úseku trati od km 9,1 do km 5,9. Umístění nových stožárů a základů TV je řešeno s ohledem na novou navrhovanou polohu kolejí železničního svršku a spodku. V místech s nedostatkem prostoru pro umístění trakčních stožárů budou použity krakorce se závěsy na konzolách typu SIK.

Traťový úsek bude tvořen čtyřmi kotevními úseky pro každou kolej. Pevné body budou řešeny individuálně buď zakotvením na stožár s protikotvou, nebo na příhradový stožár, případně na kotevní bránu.

#### **D.2.3.1.1.11 SO 05-01-01 ŽST Zlín střed, trakční vedení**

Budou použity trakční podpěry typu BP, TS, TBS, 2TBS. Trakční vedení bude zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách, na bránách budou použita směrová lana. V prostorově stísněných místech budou pro závěs TV použity trakční krakorce s konzolami SIK. Závěsy sestavy TV jsou uvažovány bez přídavného lana.

Požadovaná sestava, dle informací dopravního technologa:

- koleje 1, 2 - 100mm<sup>2</sup> Cu + 50 mm<sup>2</sup> Bz

- vedlejší staniční koleje 3,4,6,8,51 - 80mm<sup>2</sup>Cu + 50mm<sup>2</sup> Bz
- kolej č. 10 je neelektrizována

Kotvení bude použito 1:2, odpojovače typu QAD 35 + pohony typu MPP (EŽ).

Průběh TV pod nadjezdem v km 10,308 se u přípravné dokumentace nemění. Ve všech sestavách TV bude výška troleje 5600 mm nad TK a snížená výška sestavy na 800mm.

Křížení s el. linkami venkovního vedení se v dotčeném úseku nenachází.

V úseku km 9,269 – 9,569 je u kol. 2 navržena opěrná zeď. Po domluvě s projektantem opěrné zdi bude vždy zeď přerušena pro základ TP (zeď na základ plynule naváže).

#### **D.2.3.1.1.12 SO 05-01-03 ŽST Zlín střed, připojení spínací stanice na TV**

Platí již schválené schéma napájení a dělení. Pomocí odp. S101 z jednoho vývodu SpS bude vedeno obcházecí vedení po TP, kde se připojí do traťového úseku za elektrické dělení (směr Příluky). Sestava obcházecího vedení – 1x 120 mm<sup>2</sup> Cu.

Vývod ze SpS pomocí odp. S111 je pro kolej č. 1, sestava 1x120 mm<sup>2</sup> Cu.

Vývod ze SpS pomocí odp. S112 je pro sekci kolejí č. 2 a 4, sestava 1x120 mm<sup>2</sup> Cu.

#### **D.2.3.1.1.13 SO 06-01-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Příluky, trakční vedení**

V traťovém úseku budou použity TP typu DS, kotevní BP. V místech uchycení TP na opěrných zdech (km 12,426 – 12,995) budou použity podpěry typu TS. Projektantem opěrné zdi budou na opěrné zdi nachystány svorníkové koše pro uchycení podpěr.

Sestava TV je rozdělena do pěti plně kompenzovaných kotevních úseků TV, kotvení 1:2. Trakční vedení bude zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách. Sestava TV: 100mm<sup>2</sup> Cu + 50 mm<sup>2</sup> Bz.

Křížení s el. linkami venkovního vedení se v dotčeném úseku nenachází.

#### **D.2.3.1.1.14 SO 07-01-01 Výh. Zlín-Příluky, trakční vedení**

#### **D.2.3.1.1.15 SO 07-01-03 Výh. Zlín-Příluky, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV**

Trakční vedení ve výhybně Zlín-Příluky bude provedeno podle vzorové sestavy „S“ pro elektrizaci tratí SŽDC proudovou soustavou 25kV 50HZ, TN-C, tj. obě nové koleje budou elektrizovány hlavní sestavou, svislým řetězovkové vedení bez přidavného lana s tahem v NL a troleji 10kN (trolej 100 mm<sup>2</sup> Cu, nosné lano 50 mm<sup>2</sup> Bz).

Výška trolejového drátu bude navržena 560cm nad TK a základní výška sestavy trakčního vedení 150 cm.

Stožáry budou dle možnosti individuální (typu DS), v případech konfigurace nového terénu a pro zajištění viditelnosti nových návěstidel v provedení ocelové trubkové stožáry bránové se závěsy typu SIK.

Osvětlení na stožárech TV bude na obou zhlavích na stožáru u výhybky.

Odpojovač pro připojení transformátoru pro napájení zabezpečovacího (číslo 118) bude osazen na stožáru č.4.

#### **D.2.3.1.1.17 SO 08-01-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení**

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakčního vedení v traťovém úseku Výhybny Zlín Přiluky - Lípa nad Dřevnicí od nového elektrického dělení v km 15,864 do nového elektrického dělení v km 17,603. Předložené situování trakčních podpěr, sjízdnost a schéma napájení a dělení bylo schváleno.

Základy se svorníky či svorníkovým košem pro upevnění podpěr TV č. 13 a 14 jsou navrženy a vykázány v rámci objektu opěrné zdi SO 08-19-51. Podpěry TV jsou obsaženy v SO TV.

Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV č. 11 jsou navrženy a vykázány v rámci objektu opěrné zdi SO 08-19-54. Podpěry TV jsou obsaženy v protihlukové zdi v SO 08-33-06.

Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV č. 12 jsou navrženy a vykázány v rámci objektu opěrné zdi SO 08-19-51. Podpěry TV jsou obsaženy v protihlukové zdi v SO 08-33-06.

Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV č. 15 jsou navrženy a vykázány v rámci objektu opěrné zdi SO 08-19-51. Podpěry TV jsou obsaženy v protihlukové zdi v SO 08-33-04.

Trakční vedení u podpěr č. 17, 18 a 19 je uchyceno na podpěry protihlukové zdi. Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV (včetně podpěr TV) jsou navrženy a vykázány v rámci objektu v protihlukové zdi v SO 08-33-04.

Přídavné lano není navrženo.

Stožár č. 6 je osazen mechanickou zábranou.

#### **D.2.3.1.1.18 SO 08-01-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zavěšení kabelu 22kV**

Kabelové vedení 22kV se mimo kabelovod v oblasti zastávky Želechovice umístí na podpěry trakčního vedení. Přesné umístění (km) se upřesní na poradě silnoproudu v rámci objektu SO 08-12-01 T.ú. Zlín – Přiluky – Lípa nad Dřevnicí, kabelový rozvod 22kV.

#### **D.2.3.1.1.19 SO 09-01-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení**

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakčního vedení v ŽST. Lípě nad Dřevnicí od nového elektrického dělení v km 17,603 do nového elektrického dělení v km 18,988 ve směru na Vizovice. Předložené situování trakčních podpěr, sjízdnost a schéma napájení a dělení bylo schváleno. Rozsah zatrolejování je určen na základě dopravní technologie zpracované pro tuto stavbu.

Vzhledem k tomu, že část trakčního vedení firmy Metrans a.s. (SO 09-01-05) je zavěšeno na trakčním vedení v tomto objektu, tak jsou závěsy trakčního vedení navrženy na otočných konzolách nebo SIK.

##### **Ve schématu napájení a dělení jsou sekce rozdělené:**

Zatrolejovány bude hlavní kolej č. 1 (1a a 1b) a samostatně odpojitelné koleje č. 2 (2a, 2c a 2d), 3, 4 (4a a 4c), 106 a 108.

TV koleje č.1 (1a a 1b) – 100Cu + 50Bu

TV koleje č.2 (2a, 2c a 2d), 3, 4 (4a a 4c) a spojek – 80Cu + 50Bz

U stožárů č. 8, 10 a 12, které jsou situovány na vnější straně koleje č. 4a je zpevněná plocha. Z hlediska dopravní technologie kolej č. 4a neslouží k nakládce. U těchto stožárů se zhotoví mechanická ochrana proti najetí vozidla.

Obcházecí vedení je v celé stanici vedeno po lichých stožárech.

U stožárů, které jsou v kolizi se stávajícím oplocením se provede úprava oplocení, která je zahrnuta v SO 09-15-03.

Trakční vedení u podpěry č. 11 je uchyceno na podpěru protihlukové zdi. Základy s uchycením pro upevnění podpěr TV (včetně podpěr TV) je navržen a vykázán v rámci objektu v protihlukové zdi v SO 09-16-03.

Přídavné lano není navrženo.

#### **D.2.3.1.1.21 SO 09-01-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV**

Projektant seznámil přítomné s umístěním a se způsobem návrhu připojení transformovny na TV. Dálkově ovládaný odpojovač 118 je umístěn na stožáru č. N2, na kterém je umístěn napájecí převěš. Odpojovač č. 118 je připojen přes odpojovače č. 4, 5, 6, 7 na TV a přes č. 9 na obcházecí vedení. Stožár č. N2 je vybaven svodičem přepětí, kabelovou koncovkou a kabelem s ochranným krytem. Kabelová koncovka a kabel jsou předmětem stavebního objektu SO 09-13-02. Toto zařízení je navrženo pro napájení zabezpečovacího zařízení popřípadě jiných zařízení z TV a je umístěn v domku cca 2 x 2 m vzdálen cca 10 m od stožáru č. N2 ve směru na Zlín.

#### **D.2.3.1.1.22 SO 09-01-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, trakční vedení METRANS**

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakční vedení v ŽST. Lípě nad Dřevnicí nad kolejích č. 121, 122, 106, 108 a 106a firmy METRANS a.s. Předložené situování trakčních podpěr, sjízdnost a schéma napájení a dělení bylo schváleno. Rozsah zatrolejování je určen na základě dopravní technologie zpracované pro tuto stavbu.

Vzhledem k tomu, že část trakčního vedení firmy Metrans a.s. je zavěšeno na trakčním vedení v majetku SŽDC s.o. (SO 09-01-01), tak jsou závěsy trakčního vedení navrženy na otočných konzolách nebo SIK.

**Ve schématu napájení a dělení jsou sekce rozdělené:**

Všechny níže uvedené koleje jsou obsaženy v jedné sekci.

Částečně budou zatrolejované koleje č. 121 a 122 od km č. 0,101 (6m od brány č. 46B-46C směrem na Vizovice)

Koleje č. 106, 108, 106a a 106b.

U stožárů č. S1 a S2, které jsou v kolizi se stávajícím oplocením se provede úprava oplocení, která je zahrnuta v SO 09-15-05.

V ostatních případech u stožárů TV, které jsou v kolizi se stávajícím oplocením se provede úprava oplocení, která je zahrnuta v SO 09-15-03.

#### **D.2.3.1.1.23 SO 09-01-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, připojení spínací stanice na TV METRANS**

Spínací stanice slouží k oddělení systémů SŽDC s.o. a METRANS a.s.

Z nové budovy spínací stanice bude kabelově vyveden napáječ č. s1 pro napájení kolejí firmy METRANS; kabely se ukončí na stožáru č. S1, kde je přes odpojovač č. S108 připojen na trakční vedení koleje č. 108.

Dále bude z nové budovy spínací stanice kabelově vyveden napáječ č. s2 pro napájení kolejí firmy METRANS; kabely se ukončí na stožáru č. S2, dále pokračují po venkovním vzdušném vedením 1 x 120Cu s ukončením na stožáru č. N2, kde je připojen přes napájecí převěs do kolejí č. 1, 2, 3 a 4. Kontejnery, které jsou umístěné v areálu METRANS je nutné umístit na bezpečnou vzdálenost minimálně 7 metrů od vodiče.

Vývody napáječů z SpS jsou navrženy novými 2 paralelními kabely pro každý napáječ 28/50kV, 240mm<sup>2</sup>.

Z nové budovy spínací stanice (rozvaděče) bude kabelově vyvedeno ochranné vedení (2 x lano 70 mm<sup>2</sup> Cu v jedné chráničce PEG 110), které je přímo připojeno na kolej č. 108.

#### **D.2.3.1.1.24 SO 10-01-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, trakční vedení**

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakčního vedení v traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice od nového elektrického dělení v km 19,000 do nového elektrického dělení v km 24,180. Předložené situování trakčních podpěr a schéma napájení a dělení bylo schváleno.

Stožáry nosné, včetně pevných bodů jsou navrženy typu DS, stožáry kotevní a výztužné v děleních jsou typu BP.

Přídavné lano není navrženo.

Pod stávajícím nadjezdem v km 19,273 je navržen průběh trolejového vedení se sníženou výškou sestavy, výška troleje bude 5,50m nad TK.

Trolejové vedení, včetně polohy stožárů, respektuje stávající linky vn, které se neupravují.

#### **D.2.3.1.1.26 SO 11-01-01 ŽST Vizovice, trakční vedení**

V tomto stavebním objektu se řeší nové trakčního vedení v železniční stanici Vizovice od nového elektrického dělení v km 24,180 do konce úseku v km 24,781 (ukončení koleje č. 1 zarážedlem). Předložené situování trakčních podpěr, sjízdnost a schéma napájení a dělení bylo schváleno. Rozsah zatrolejování je určen na základě dopravní technologie zpracované pro tuto stavbu.

Stožár č. 6 se nachází v blízkosti opěrné zídky, budované v rámci cizí stavby. Tato zídka bude obcházet základ stožáru.

Stožár č. 6A se nachází v nástupišti. Jeho poloha byla podle požadavku architekta zkoordinována s polohou zastřešení. Rovněž poloha stožáru č. 8 je zkoordinována s přístupovou cestou na nástupiště.

Na základě dohody správce a investora bylo zrušeno obcházecí vedení.

Na branách 7-8, 9-10 a 11-12, které vedou nad nástupišti, budou navrženy závěsy SIK.

Přídavné lano není navrženo.

Stožáry č. 10, 12, 12A a 14 budou osazeny mechanickou zábranou, protože se nacházejí v blízkosti komunikace (není zde svodidlo).

#### **D.2.3.1.1.28 SO 11-01-04 ŽST Vizovice, připojení TR zabezpečovacího zařízení na TV**

Trafo stanice pro napájení zabezpečovacího zařízení bude napájena přímo z koleje č. 1 prostřednictvím odpojovače č. 118 na stožáru č. 2. Součástí tohoto objektu bude vystrojení stožáru pro kabelové vedení včetně pojistky a svodiče přepětí a odpojovač se svodem. Vlastní kabelové vedení součástí objektu není.

#### **D.2.3.1.2 Trakční vedení DSZO**

##### **D.2.3.1.2.1 SO 01-01-06 žst. Otrokovice, úprava trolejbusového vedení DSZO**

V návaznosti na úpravu křížení pozemních komunikací I/49 a I/55 a výstavbu nového železničního tunelu v lokalitě Otrokovice-Kvítkovice dochází k úpravám trolejového vedení DSZO, a to od tř. Osvobození po dnešní žel. zast. Otrokovice-Trávníky. V celém úseku budou osazeny nové trakční stožáry v počtu 46 ks převážně typu C a D, které zároveň ponesou VO. Trakční vedení bude zčásti zavěšeno na lanových převěsech, zčásti na sklolam. výložnicích. Nové vedení 2x Cu 100 mm<sup>2</sup> dosahuje celkové rozvinuté délky 3057 m. Dojde k rekonstrukci výstroje napájecích bodů a úsekového dělení, bez vlivu na energetickou bilanci.

Součástí SO je také návrh provizorních trolejových vedení pro zachování provozu během jednotlivých fází výstavby křižovatky a tunelu.

##### **D.2.3.1.2.2 SO 04-01-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova, úprava trolejbusového vedení DSZO**

V souvislosti s výstavbou MÚK Prštné a úpravou komunikace I/49 dochází k rekonstrukci trolejového vedení DSZO. V celém rozsahu úprav tř. Tomáše Bati budou po stranách komunikace vybudovány nové trakční stožáry v počtu 79 ks převážně typu C a D. V prostoru nájezdových ramp a samotného mostu MÚK bude trolejové vedení zavěšeno na výložnicích, mimo MÚK na lanových převěsech. Nové vedení 2x Cu 100 mm<sup>2</sup> dosahuje celkové rozvinuté délky 2900 m. Pod novou mostní konstrukcí je navržena snížená výška trol. vedení, ve směru Otrokovice 5,55 m, ve směru Zlín 5,01 m. Dojde k úpravě napájecího bodu, beze změny energetické bilance. V rámci SO byly také navrženy trakční stožáry pro výhledové zavedení trolejbusové dopravy po nové MÚK.

Součástí SO je také návrh provizorního trolejových vedení, umožňující provoz trolejbusů během jednotlivých fází výstavby prštné MÚK.

##### **D.2.3.1.2.3 SO 04-01-04 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, úprava trolejbusového vedení DSZO v žkm 5,951, 6,168 a 6,685**

V souvislosti s úpravou železničních propustků dochází k dotčení stáv. stožárů DSZO. Při stavebních pracích na propustcích v žkm 5,951 a 6,168 budou stožáry zapaženy, bez zásahu do převěsů. V žkm 6,685 bude z důvodu obnažení části základu po dobu přestavby propustku osazen provizorní stožár, na který se dočasně převěsí trolejové vedení trolejbusu.



**D.2.3.1.2.4 SO 06-01-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava trolejbusového vedení DSZO - ul.Dlouhá**

Z důvodu celkové přestavby žel. mostu dochází k úpravě trolejového vedení DSZO. Most bude nahrazen konstrukcí s větší světlou výškou, pod kterou bude trol. vedení zavěšeno ve výšce 5,25 m. Vybudovány budou 4 ks nových trakčních stožárů typu C a D. Celková rozvinutá délka nového vedení 2x Cu 100 mm<sup>2</sup> činí 315 m. Úsekové dělení bude rekonstruováno, bez vlivu na energetickou bilanci.

S využitím provizorních stožárů bude provoz trolejbusů zachován i během stavby.

**D.2.3.1.2.5 SO 06-01-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, úprava trolejbusového vedení DSZO - ul.Podvesná XVII**

V návaznosti na výstavbu MÚK Podvesná dochází k zásadní úpravě trolejového vedení DSZO. V celém rozsahu úprav ul. Podvesné XVII jsou navrženy nové trakční stožáry v celkovém počtu 37 ks převážně typu C a D, mezi kterými jsou navrženy příčné řetězovkové převěsy. Úpravami prochází také trolejová stopa z havarijního výjezdu z vozovny DSZO. Zpracovány jsou varianty pro napojení jak na stavbu „Obchvat Zálešné“, tak na stáv. stav. Nové vedení 2x Cu 100 mm<sup>2</sup> dosahuje rozvinuté délky 2500 m. Dojde k úpravě napájecích bodů a úsekového dělení, beze změny energetické bilance.

Během výstavby MÚK bude trolejově zachován průjezd z havarijního výjezdu DSZO.

**D.2.3.1.2.6 SO 90-01-01 žst. Otrokovice - žst.Zlín střed, převěšení ZOK na stožárech DSZO**

V rámci tohoto SO bude optický kabel patřící DSZO v místech přeložek trakčních stožárů trolejbusu převěšen na nově budované stožáry.

Technologie opt. kabelu řešena v SO 01-10-02, SO 04-10-02 a SO 06-10-02.

**D.2.3.2 Ohřev výměn - EOVS**

**D.2.3.2.1 SO 01-06-01 ŽST Otrokovice, úprava EOVS**

V rámci tohoto SO bude zřízen nový elektrický ohřev v celé stanici. Stávající ohřev bude demontován. Ve stanici bude ohříváno celkem 44ks výhybek z celkovým příkonem EOVS cca 320kW. Napájení EOVS bude zajištěno z celkem 7ks rozvaděčů REOV rozmístěných v kolejišti, které budou napájeny z trafostanic 22/0,4kV. Rozvaděče REOV1 – REOV4 budou napájeny z kioskové trafostanice umístěné v km 155,300. Rozvaděče REOV5 – REOV7 budou napojeny z trafostanice umístěné ve stávající technologické budově. Rozvaděče budou zařazeny do DD TSŽDC.

**D.2.3.2.2 SO 02-06-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, EOVS**

V rámci tohoto SO bude řešeno EOVS na dvou výhybkách umístěných na odbočce vlečky ZPS. Napájení výhybek z celkovým příkonem cca 13kW bude provedeno z rozvaděče REOV-ZPS, který bude napájen z trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce zast. Zlín-Malenovice zastávka. Rozvaděč bude zařazen do DD TSŽDC.

#### **D.2.3.2.3 SO 03-06-01 Odb. Zlín-Malenovice, EOVS**

V rámci tohoto SO bude řešeno EOVS na 4ks výhybek na odbočce. Napájení výhybek z celkovým příkonem cca 26kW bude provedeno z rozvaděče REOV, který bude napájen z trafostanice 22/0,4kV umístěné na odbočce Zlín-Malenovice. Rozvaděč bude zařazen do DD TSŽDC.

#### **D.2.3.2.4 SO 05-06-01 ŽST Zlín střed, EOVS**

V rámci tohoto SO bude zřízen nový elektrický ohřev na celkem 23ks výhybek z celkovým příkonem EOVS cca 190kW. Napájení EOVS bude zajištěno z celkem 4ks rozvaděčů REOV rozmístěných v kolejišti, které budou napájeny z trafostanice 22/0,4kV umístěné v nové výpravní budově. Rozvaděče budou zařazeny do DD TSŽDC.

#### **D.2.3.2.5 SO 07-06-01 Výh. Zlín-Přiluky, EOVS**

V rámci tohoto SO bude řešeno EOVS na dvou výhybkách umístěných na výhybně. Napájení výhybek z celkovým příkonem cca 13kW bude provedeno z rozvaděče REOV, který bude napájen z trafostanice 22/0,4kV umístěné v technologické budově na výhybně. Rozvaděč bude zařazen do DD TSŽDC.

#### **D.2.3.2.6 SO 09-06-01 ŽST Lípa nad Dřevnicí, EOVS**

V rámci tohoto SO bude zřízen nový elektrický ohřev na celkem 15ks výhybek z celkovým příkonem EOVS cca 132kW. Napájení EOVS bude zajištěno z celkem 3ks rozvaděčů REOV rozmístěných v kolejišti, které budou napájeny z trafostanice 22/0,4kV umístěné v nové výpravní budově. Rozvaděče budou zařazeny do DD TSŽDC.

#### **D.2.3.2.7 SO 11-06-01 ŽST Vizovice, EOVS**

V rámci tohoto SO bude zřízen nový elektrický ohřev na celkem 5ks výhybek z celkovým příkonem EOVS cca 30kW. Napájení EOVS bude zajištěno jednoho rozvaděče REOV, který bude napájen z trafostanice 22/0,4kV umístěné v nové výpravní budově. Rozvaděč bude zařazen do DD TSŽDC.

#### **D.2.3.3 Elektrické předtápěcí zařízení**

#### **D.2.3.3.1 SO 01-06-02 ŽST Otrokovice, EPZ vč. kabelových rozvodů**

V rámci tohoto SO budou v žst. Otrokovice zřízeny pro potřeby předtápění os. vozů celkem 2ks stojanů 3kV AC / 1,5kV AC. Stojany budou umístěny v kolejišti mezi kolejemi č.3 a č. 5 na konci 2. nástupiště.

Jednotlivé stojany budou napájeny novými kabelovými rozvody z nové trafostanice pro EPZ.

#### **D.2.3.3.2 SO 05-06-02 ŽST Zlín střed, EPZ vč. kabelových rozvodů**

V rámci tohoto SO budou v žst. Zlín střed zřízeny pro potřeby předtápění os. vozů celkem 4ks stojanů 3kV AC / 1,5kV AC.

Stojany budou umístěny v kolejišti mezi kolejemi č.0 a č. 2 na konci 3. nástupiště, dále u koleje č.1 na konci 2. nástupiště a u koleje č.3 na začátku 1. nástupiště.

Jednotlivé stojany budou napájeny novými kabelovými rozvody z nové trafostanice pro EPZ.

#### **D.2.3.4 Rozvody VN/NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

##### **D.2.3.4.1 SO 01-04-01 ŽST Otrokovice, přeložky kabelu 6kV**

Předmětem tohoto SO jsou přeložky kabelu 6kV v žst. Otrokovice z důvodu výstavby nového kolejiště a kabelovodu. Pro dobu stavby bude provedeno provizorní přeložení kabelu 6kV do trasy mimo oblast výstavby, po skončení stavby bude provedena pokládka nového kabelového vedení 6kV. Celková délka přeložky rozvodu 6kV je cca 800m.

##### **D.2.3.4.2 SO 01-06-03 ŽST Otrokovice, úprava venkovního osvětlení**

Předmětem tohoto SO je úprava stávajícího venkovního osvětlení v žst. Otrokovice. Ve stávajícím stavu je osvětlení provedeno pomocí osvětlovacích věží o výšce 20m. Z důvodu výstavby nového kolejiště bude většina věží demontována a nahrazena věžemi novými o výšce rovněž 20m. V místech, kde nebude osvětlení z věží dostačující, budou doplněny LED svítidla na trakční stožáry, případně budou vybudovány samostatné osvětlovací stožáry do výšky 12m. U stávajících osvětlovacích věží bude provedena výměna elektrovýzbroje. Budou osazeny nové světlomety a kabelové rozvody. Napájení veškerého osvětlení bude provedeno z rozvaděčů RO umístěných v trafostanicích TS1 a TS2. Rozvaděče osvětlení RO budou začleněny do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

##### **D.2.3.4.3 SO 01-06-04 ŽST Otrokovice, úprava rozvodů nn**

Předmětem tohoto stavebního objektu jsou nové silové kabelové rozvody nn v žst. Otrokovice, které zajistí napájení jednak stávajících kabelových skříní umístěných v prostoru stanice a jednak napájení nových zařízení, které budou ve stanici instalovány v rámci této stavby. Jedná se zejména o napájení nových zásuvkových stojanů, rekonstruovaných kabelových skříní apod.. Stávající rozvody nn ve stanici budou prakticky v celém rozsahu nahrazeny rozvody novými, které

budou napájeny z nové rozvodny nn umístěné ve stávající technologické budově (TS1) a dále v kioskové trafostanici v km 155,300 (TS2). Součástí tohoto SO bude i demontáž stávajícího nepotřebného zařízení.

#### **D.2.3.4.4 SO 01-06-05 ŽST Otrokovice, úprava osvětlení podchodu a nástupišť**

V rámci tohoto SO bude řešeno osvětlení nových nástupišť č.1 – č.3 a dále nové osvětlení stávajícího nástupiště č.4 včetně kryté části. Dále bude řešeno nové osvětlení podchodu. Pro osvětlení podchodu a krytých částí nástupišť budou použita LED vandalům odolná svítidla, která budou umístěna v rohu podchodu nebo budou upevněny na konstrukci zastřešení nástupišť. Nekryté části nástupišť budou osvětleny pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožarcích o výšce 6m.

Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn, resp. z rozvaděče zajištěné sítě RZS. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

#### **D.2.3.4.5 SO 01-06-06 ŽST Otrokovice, úprava DOÚO**

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pulty pro staniční odpojovače budou umístěny v místnosti DŘT v technologické budově. Ovládací pulty napáječové odpojovače budou umístěny v TNS Otrokovice.

#### **D.2.3.4.6 SO 01-06-07 ŽST Otrokovice, přeložky silnoprůdých rozvodů**

V rámci tohoto SO budou provedeny provizorní přeložky stávajících kabelových rozvodů nn tak, aby bylo zajištěno napájení jednotlivých zařízení ve stanici i po dobu stavby. Rovněž bude řešeno napájení provizorního zabezpečovacího zařízení.

#### **D.2.3.4.7 SO 01-06-08 ŽST Otrokovice, železniční tunel - rovody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude řešeno nouzové a pracovní osvětlení v novém tunelu a dále instalace 6ks zásuvkových skříní. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel přisazených ke stěně tunelu ve výšce 3,5m. Zásuvkové skříně budou umístěny u každé koleje na koncích a ve středu tunelu. Zásuvkové skříně budou ovládány ze systému DD TSŽDC.

Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn technologické budovy tunelu, resp. z rozvaděče zajištěné sítě RZS. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Zásuvkové skříně budou napájeny z rozvaděče RH.

Dále je součástí tohoto SO napájení 6ks čerpadel pro odvod dešťových vod, které budou umístěny vedle tunelu. Napájení bude zajištěno z rozvaděčů RH a RZS umístěných v technologické budově u tunelu (TS3).

#### **D.2.3.4.8 SO 01-12-01 ŽST Otrokovice, kabelový rozvod 22kV**

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TNS Otrokovice a TS 22/0,4kV ve stávající technologické budově (TS2). Kabel bude realizován jako zemní uložený v betonových žlabech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice v km 155,300 (TS1). Dále je součástí tohoto SO kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV ve stávající technologické budově (TS2) a TS 22/0,4kV v technologické budově u tunelu (TS3).

#### **D.2.3.4.9 SO 02-06-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice obec, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupišť. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na každém nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojení osvětlení přístřešku pro cestující.

#### **D.2.3.4.10 SO 02-06-03 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupišť. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Rozvodna nn bude napájena přípojkou nn ( SO 02-06-04 ) z trafostanice 22/0,4kV umístěné na odb. Zlín-Malenovice. Na každém nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Rovněž bude řešen hlavní rozvaděč RH v rozvodně nn. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojení osvětlení přístřešku pro cestující.

#### **D.2.3.4.11 SO 02-06-04 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, zast. Zlín-Malenovice, přípojka nn**

V rámci tohoto SO bude řešena přípojka nn z trafostanice 22/0,4kV umístěné na odb. Zlín-Malenovice do rozvodny nn umístěné na zastávce Zlín-Malenovice obec.

#### **D.2.3.4.12 SO 02-06-05 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, přípojky nn pro PZS**

V rámci tohoto SO je řešeno napájení jednotlivých přejezdů v tomto traťovém úseku pomocí přípojek nn vedených vždy z nejbližší trafostanice 22/0,4kV. Přejezdy budou napojeny kabelem nn,

který bude smyčkován u jednotlivých přejezdů ve venkovní společné skříni R-PZS. Skříň umožňuje připojení náhradního zdroje a je vybavena přepětovou ochranou.

#### **D.2.3.4.13 SO 02-12-01 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, kabelový rozvod 22kV**

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV v technologické budově u tunelu (TS3) a TS 22/0,4kV umístěné na odb. Zlín-Malenovice. Kabel bude realizován jako zemní uložený v betonových žlebech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice v km 3,450.

#### **D.2.3.4.14 SO 03-06-02 Odb. Zlín-Malenovice, rozvody nn a osvětlení**

Předmětem tohoto SO je výstavba nového osvětlení prostoru vyhybek, které budou na odbočce zřízeny. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na trakčních stožárech. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO, který bude umístěn v rozvodně nn v technologické budově na odbočce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

V rámci tohoto SO budou dále řešeny kabelové rozvody nn mezi trafostanicí 25/0,4kV a rozvodnou nn v technologické budově.

#### **D.2.3.4.15 SO 03-06-03 Odb. Zlín-Malenovice, DOÚO**

Předmětem těchto SO jsou kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pult pro odpojovače bude umístěn v místnosti DŘT v technologické budově.

#### **D.2.3.4.16 SO 03-06-04 Odb. Zlín-Malenovice, přeložky silnoprůdých rozvodů**

V rámci tohoto SO budou provedeny provizorní přeložky stávajících kabelových rozvodů nn tak, aby bylo zajištěno napájení jednotlivých zařízení ve stanici i po dobu stavby.

#### **D.2.3.4.17 SO 04-06-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, zast. Zlín-Prštné, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupišť, zastřešení schodišť a části podchodu patřícího SŽDC. Osvětlení nástupišť bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m, osvětlení schodišť pak pomocí svítidel upevněných na konstrukci zastřešení a osvětlení podchodu pomocí svítidel zapuštěných do stropu podchodu. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice

22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Z rozvaděče RH trafostanice budou dále napájeny výtahy na zastávce.

#### **D.2.3.4.18 SO 04-06-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, přípojky nn pro PZS**

V rámci tohoto SO je řešeno napájení jednotlivých přejezdů v tomto traťovém úseku pomocí přípojek nn vedených vždy z nejbližší trafostanice 22/0,4kV. Přejezdy budou napojeny kabelem nn, který bude smyčkován u jednotlivých přejezdů ve venkovní společné skříně R-PZS. Skříně umožňuje připojení náhradního zdroje a je vybavena přepětovou ochranou.

#### **D.2.3.4.19 SO 04-12-01 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, kabelový rozvod 22kV**

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV umístěné na odb. Zlín-Malenovice a TS 22/0,4kV umístěné v nové výpravní budově žst. Zlín střed. Kabel bude realizován jako zemní uložený v betonových žlebech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice v km 8,550.

#### **D.2.3.4.20 SO 05-06-03 ŽST Zlín střed, venkovní osvětlení**

Předmětem tohoto SO je nové venkovní osvětlení v žst. Zlín střed. Nové osvětlení bude realizováno pomocí LED svítidel upevněných na trakčních stožárech. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

#### **D.2.3.4.21 SO 05-06-04 ŽST Zlín střed, osvětlení podchodu a nástupišť**

V rámci tohoto SO bude řešeno osvětlení nových nástupišť. Dále bude řešeno nové osvětlení podchodu. Pro osvětlení podchodu a krytých částí nástupišť budou použita LED vandalům odolná svítidla, která budou zapuštěna do stropu podchodu nebo budou upevněna na konstrukci zastřešení nástupišť. Nekryté části nástupišť budou osvětleny pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárcích o výšce 6m.

Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn, resp. z rozvaděče zajištěné sítě RZS. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

#### **D.2.3.4.22 SO 05-06-05 ŽST Zlín střed, rozvody nn**

Předmětem tohoto stavebního objektu jsou nové silové kabelové rozvody nn v žst. Zlín střed, které zajistí napájení nových zařízení, které budou ve stanici instalovány v rámci této stavby. Jedná se zejména o napájení nových zásuvkových stojanů, spínací stanice apod.. Rozvody nn budou napájeny z nové rozvodny nn umístěné v nové výpravní budově. Součástí tohoto SO bude i demontáž stávajícího nepotřebného zařízení.

#### **D.2.3.4.23 SO 05-06-06 ŽST Zlín střed, DOÚO**

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pulty pro odpojovače budou umístěny v místnosti DŘT v nové výpravní budově.

#### **D.2.3.4.24 SO 05-06-07 ŽST Zlín střed, přeložky silnoproudých rozvodů**

V rámci tohoto SO budou provedeny provizorní přeložky stávajících kabelových rozvodů nn tak, aby bylo zajištěno napájení jednotlivých zařízení ve stanici i po dobu stavby.

#### **D.2.3.4.25 SO 06-06-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Dlouhá, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

#### **D.2.3.4.26 SO 06-06-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Podvesná, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

#### **D.2.3.4.27 SO 06-06-03 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Přiluky, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Rozvodna nn bude napájena přípojkou nn ( SO 06-06-04 ) z trafostanice 22/0,4kV umístěné na výh. Zlín-Přiluky. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Rovněž bude



řešen hlavní rozvaděč RH v rozvodně nn. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

#### **D.2.3.4.28 SO 06-06-04 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, zast. Zlín-Přiluky, přípojka nn**

Pro potřeby napájení zastávky Zlín-Přiluky bude z technologické budovy ve výhybně Přiluky zřízena nová přípojka nn. Přípojka bude ukončena v rozvaděči RH v rozvodně nn na zastávce.

#### **D.2.3.4.29 SO 06-06-05 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, přípojky nn pro PZS**

V traťovém úseku Zlín střed - Zlín-Přiluky budou přejezdy napájeny pomocí přípojky nn vždy z nejbližší zastávky/stanice. Přejezdy budou napojeny za sebou smyčkováně u každého přejezdu bude zřízena kabelová skříň R-PZS s možností připojení náhradního zdroje napájení a bude vybavena přepěťovou ochranou.

#### **D.2.3.4.30 SO 06-12-01 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, kabelový rozvod 22kV**

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV Zlín střed a TS 22/0,4kV umístěné ve výh. Zlín-Přiluky. Kabel bude realizován převážně jako zemní uložený v betonových žlabech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice TS 22/0,4kV na zast. Zlín-Dlouhá a zast. Zlín-Podvesná.

#### **D.2.3.4.31 SO 07-06-02 Výh. Zlín-Přiluky, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude řešeno osvětlení obou zhlaví výhybny. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na stožárech trakčního vedení. Napájení bude provedeno z rozvaděčů RO umístěných na zast. Zlín-Přiluky a v technologické budově ve výhybně. Rozvaděče osvětlení RO jsou začleněny do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

#### **D.2.3.4.32 SO 07-06-03 Výh. Zlín-Přiluky, DOÚO**

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pult pro odpojovače bude umístěn v místnosti DŘT v nové technologické budově.

#### **D.2.3.4.33 SO 08-06-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, zast. Želechovice nad Dřevnicí, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení

bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

#### **D.2.3.4.34 SO 08-06-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, přípojky nn pro PZS**

V traťovém úseku Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí budou přejezdy napájeny pomocí přípojky nn vždy z nejbližší zastávky/stanice. Přejezdy budou napojeny za sebou smyčkováně u každého přejezdu bude zřízena kabelová skříň R-PZS s možností připojení náhradního zdroje napájení a bude vybavena přepětovou ochranou.

#### **D.2.3.4.35 SO 08-12-01 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, kabelový rozvod 22kV**

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV ve výh. Zlín-Přiluky a TS 22/0,4kV umístěné v Lípa nad Dřevnicí. Kabel bude realizován převážně jako zemní uložený v betonových žlabech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice TS 22/0,4kV na zast. Želechovice nad Dřevnicí.

#### **D.2.3.4.36 SO 09-06-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, venkovní osvětlení**

Předmětem tohoto SO je nové venkovního osvětlení stanice. Nové osvětlení bude realizováno pomocí LED svítidel upevněných na trakčních stožárech. Na zhlavích budou instalovány sklopné stožáry o výšce do 12m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

#### **D.2.3.4.37 SO 09-06-03 ŽST Lípa nad Dřevnicí, osvětlení nástupišť**

Osvětlení nástupišť bude provedeno pomocí 6m sklopných stožárů se svítidly typu LED. Osvětlení bude rozděleno do několika samostatných větví a napájeno z rozvaděče RO. Rozvaděč RO bude společný pro venkovní osvětlení i osvětlení nástupišť. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS.

#### **D.2.3.4.38 SO 09-06-04 ŽST Lípa nad Dřevnicí, rozvody nn**

V rámci kabelových rozvodů bude na každé nástupišti umístěna kabelová skříň pro všeobecné použití, která bude napájena z rozvaděče RH. Dále budou řešeny rozvody nn pro napájení spínací stanice a dále budou řešeny rozvody nn mezi TS 25/0,4kV a rozvodnou nn.

#### **D.2.3.4.39 SO 09-06-05 ŽST Lípa nad Dřevnicí, DOÚO**

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pult pro odpojovače bude umístěn v místnosti DŘT v nové výpravní budově.

#### **D.2.3.4.40 SO 09-06-06 ŽST Lípa nad Dřevnicí, přeložky silnoprůdých rozvodů**

Vybrané kabely a zařízení dotčené stavbou budou v předstihu přeloženy mimo stavební úpravy popřípadě zabezpečeny proti poškození.

#### **D.2.3.4.41 SO 09-06-07 ŽST Lípa nad Dřevnicí, úprava rozvodů nn a osvětlení METRANS**

V rámci tohoto stavebního objektu bude nasvětleno kolejiště vlečky Metrans v rozsahu kolejových úprav, nebude nasvětlen výběh koleje do nákladíště ale pouze část po poslední výhybku. Osvětlení bude provedeno pomocí 12m sklopných stožárů. Nově bude instalováno 8ks sklopných stožárů Svítidla budou použita typu LED. Rozvaděč osvětlení RO-M bude napojen z přilehlé haly fy. Metrans ze stávajících rozvodů nn.

#### **D.2.3.4.42 SO 10-06-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, zast. Zádveřice, rozvody nn a osvětlení**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení nástupiště. Osvětlení bude provedeno pomocí LED svítidel upevněných na sklopných stožárech o výšce 6m. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn trafostanice 22/0,4kV umístěné na zastávce. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC. Na nástupišti bude dále instalována kabelová skříň pro případné napájení dalších zařízení. Z nejbližšího osvětlovacího stožáru bude rovněž napojeno osvětlení přístřešku pro cestující.

#### **D.2.3.4.43 SO 10-06-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, přípojky nn pro PZS**

V traťovém úseku Lípa nad Dřevnicí - Vizovice budou přejezdy napájeny pomocí přípojky nn vždy z nejbližší zastávky/stanice. Přejezdy budou napojeny za sebou smyčkováně u každého přejezdu bude zřízena kabelová skříň R-PZS s možností připojení náhradního zdroje napájení a bude vybavena přepětovou ochranou.

#### **D.2.3.4.44 SO 10-12-01 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, kabelový rozvod 22kV**

V rámci tohoto SO bude vybudován nový kabel 22kV mezi TS 22/0,4kV Lípa nad Dřevnicí a TS 22/0,4kV umístěné v žst. Vizovice. Kabel bude realizován převážně jako zemní uložený v betonových žlabech, případně v kabelovodu. Kabel bude po trase zasmyčkován do trafostanice TS 22/0,4kV na zast. Zádveřice.

#### **D.2.3.4.45 SO 11-06-02 ŽST Vizovice, venkovní osvětlení**

Předmětem tohoto SO je nové venkovního osvětlení stanice. Nové osvětlení bude realizováno pomocí LED svítidel upevněných na trakčních stožárech. Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče osvětlení RO umístěného v rozvodně nn. Rozvaděč osvětlení RO je začleněn do systému dálkové diagnostiky TS ŽDC.

#### **D.2.3.4.46 SO 11-06-03 ŽST Vizovice, osvětlení nástupišť**

Osvětlení nástupišť bude provedeno pomocí 6m sklopných stožárů se svítidly typu LED. Osvětlení bude rozděleno do několika samostatných větví a napájeno z rozvaděče RO. Rozvaděč RO bude společný pro venkovní osvětlení i osvětlení nástupišť. Osvětlení bude zařazeno do systému DDTS.

#### **D.2.3.4.47 SO 11-06-04 ŽST Vizovice, rozvody nn**

V rámci kabelových rozvodů nn budou ve stanici umístěny 3ks zásuvkových stojanů. Napájení stojanů bude z rozvodny nn ve výpravní budově. Dále budou řešeny kabelové rozvody mezi trafostanicí 25/0,4kV a rozvodnou nn.

#### **D.2.3.4.48 SO 11-06-05 ŽST Vizovice, DOÚO**

Předmětem těchto SO jsou nové kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení.

K pohonům jednotlivých úsekových odpojovačů budou přivedeny vícežilové ovládací kabely typu CYKY.

Ovládací pult pro odpojovače bude umístěn v místnosti DŘT v nové výpravní budově.

#### **D.2.3.4.49 SO 11-06-06 ŽST Vizovice, přeložky silnoprůdých rozvodů**

Vybrané kabely a zařízení dotčené stavbou budou v předstihu přeloženy mimo stavební úpravy popřípadě zabezpečeny proti poškození.

#### **D.2.3.5 Ukolejnění kovových konstrukcí**

##### **D.2.3.5.1 SO 50-01-02 T.ú. Tlumačov - Otrokovice, ukolejnění kovových konstrukcí**

##### **D.2.3.5.2 SO 01-01-02 ŽST Otrokovice, ukolejnění kovových konstrukcí**

- D.2.3.5.3 SO 02-01-02 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.4 SO 03-01-02 Odb. Zlín-Malenovice, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.5 SO 04-01-02 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.6 SO 05-01-02 ŽST Zlín střed, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.7 SO 06-01-02 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.8 SO 07-01-02 Výh. Zlín-Přiluky, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.9 SO 08-01-02 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.10 SO 09-01-02 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.11 SO 09-01-07 ŽST Lípa nad Dřevnicí, ukolejnění kovových konstrukcí METRANS**
- D.2.3.5.12 SO 10-01-02 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, ukolejnění kovových konstrukcí**
- D.2.3.5.13 SO 11-01-02 ŽST Vizovice, ukolejnění kovových konstrukcí**

Stavební objekty ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykem neživých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV). Ukolejnění se provede v souladu s požadavky norem ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 ed. 2 a ČSN EN 50 122-2 ed. 2. Ukolejnění trakčních podpěr a kovových konstrukcí je navrženo individuální, v místech s kolejovými obvody pomocí opakovatelných průřezek, v místech s počítači náprav bude použito přímé ukolejnění. V místech, kde budou trakční podpěry situovány na opěrných zdech budou tyto zdi mezi podpěrami TV rozděleny (dilatovány) a to tak, aby mohla být každá trakční podpěra ukolejněna samostatně. Pokud takové rozdělení nebude možné, bude použito skupinového ukolejnění. Skupinové ukolejnění bude použito i pro ukolejnění konzol TV tunelu. V částech bez kolejových obvodů budou zřízeny příčné kolejové propojky ve vzdálenostech po 300m. Podélná kolejová propojení budou součástí kolejového řešení.

#### **D.2.3.6 Vnější uzemnění**

**D.2.3.6.1 SO 01-06-09 ŽST Otrokovice, uzemnění trafostanice pro EPZ**

Vnější uzemňovací soustava bude společná pro ochranné a pracovní uzemnění soustav vn a nn. Zemní odpor uzemňovací soustavy musí vyhovovat normě ČSN 34 1500 ed.2.

Uzemňovací soustava bude tvořena páskem FeZn 30x4mm uloženým v zemní kabelové kynetě kolem trafostanice a v základech trafostanice. Z uzemňovací soustavy budou provedeny vývody pro připojení vnitřního uzemnění a dále se na něj připojí ekvipotenciální prahy zřízené před vstupy do budovy EPZ.

Po dokončení uzemňovací soustavy se provede měření jeho zemního odporu, a pokud bude jeho hodnota větší než 5  $\Omega$ , provede se odpovídající rozšíření uzemňovací soustavy.

**D.2.3.6.2 SO 01-06-10 ŽST Otrokovice, uzemnění TS 22/0,4kV v km 155,300**

**D.2.3.6.3 SO 01-06-11 ŽST Otrokovice, uzemnění TS 22/0,4kV v km 0,800**

**D.2.3.6.4 SO 01-06-12 ŽST Otrokovice, uzemnění výpravní budovy**

**D.2.3.6.5 SO 01-06-13 ŽST Otrokovice, uzemnění technologické budovy**

**D.2.3.6.6 SO 02-06-06 T.ú. Otrokovice - Zlín-Malenovice, uzemnění TS 22/0,4kV v km 3,450**

**D.2.3.6.7 SO 03-06-05 Odb. Zlín-Malenovice, uzemnění technologické budovy**

**D.2.3.6.9 SO 04-06-03 T.ú. Zlín-Malenovice - Zlín střed, uzemnění TS 22/0,4kV v km 8,550**

**D.2.3.6.11 SO 05-06-09 ŽST Zlín střed, uzemnění výpravní budovy**

**D.2.3.6.12 SO 05-06-10 ŽST Zlín střed, uzemnění kioskové TS 22/0,4kV**

**D.2.3.6.13 SO 06-06-06 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, uzemnění TS 22/0,4kV v km 11,250**

**D.2.3.6.14 SO 06-06-07 T.ú. Zlín střed - Zlín-Přiluky, uzemnění TS 22/0,4kV v km 12,725**

**D.2.3.6.15 SO 07-06-04 Výh. Zlín-Přiluky, uzemnění technologické budovy**

**D.2.3.6.17 SO 08-06-03 T.ú. Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí, uzemnění TS 22/0,4kV v km 16,720**

**D.2.3.6.18 SO 09-06-08 ŽST Lípa nad Dřevnicí, uzemnění TS 22/0,4kV**

**D.2.3.6.21 SO 10-06-03 T.ú. Lípa nad Dřevnicí - Vizovice, uzemnění TS 22/0,4kV v km 21,650**

**D.2.3.6.22 SO 11-06-07 ŽST Vizovice, uzemnění technologické budovy**

Uzemňovací soustava bude vybudována v prostorách okolo jednotlivých budov a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem ve všech použitých napěťových soustavách. Zároveň bude sloužit jako pracovní uzemnění pro střed transformátorů 22/0,4kV a pro uzemnění hromosvodu.

Uzemňovací síť trafostanice 22/0,4kV musí splnit hodnotu minimálního přechodového odporu  $2\Omega$  a bude provedena páskem FeZn 30x5mm v kombinaci uzemňovacích tyčí. Kolem trafostanic budou provedeny ekvipotencionální prahy.

**D.2.3.6.8 SO 03-06-06 Odb. Zlín-Malenovice, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ**

**D.2.3.6.16 SO 07-06-05 Výh. Zlín-Přiluky, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ**

**D.2.3.6.19 SO 09-06-09 ŽST Lípa nad Dřevnicí, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ**

**D.2.3.6.23 SO 11-06-08 ŽST Vizovice, uzemnění TS 25/0,4 kV pro ZZ**

Předmětem těchto SO je výstavba oddálené zemnicí soustavy s minimální hodnotou zemního odporu  $100\Omega$ , která bude zřízena za účelem zajištění ochrany a správné funkce v jednotlivých napěťových soustavách, určených pro napájení zabezpečovacího zařízení.

Součástí tohoto objektu je rovněž zřízení ekvipotenciálního prahu okolo kioskové trafostanice 25/0,4kV.

Oddálená zemnicí soustava musí být prostorově navržena tak, aby se žádná z její části nenacházela blíže jak 5 m od osy koleje. Kromě toho je nutno zajistit její napěťovou nezávislost dodržáním minimální vzdálenosti 20m od nejbližších zemnicích soustav.

**D.2.3.6.10 SO 05-06-08 ŽST Zlín střed, uzemnění spínací stanice**

**D.2.3.6.20 SO 09-06-10 ŽST Lípa nad Dřevnicí, uzemnění spínací stanice METRANS**

Protože ochrana proti nebezpečnému dotykovému napětí na napěťové hladině 25kV není řešena pouze ukolejněním s rychlým vypnutím, je nutné dle ČSN 34 1500 ed.2 čl. 5.4.4.3. odst. d)

vybudovat zemní soustavu o hodnotě zemního odporu nejvýše  $5\Omega$ . Na základě tohoto faktu bude zemní síť spínací stanice navržena na hodnotu zemního odporu do  $5\Omega$ .

Uzemňovací soustava se bude skládat z uzemňovacího pásku založeného do základů spínací stanice. Strojená zemní soustava bude provedena páskem FeZn 30x4, do kterého budou na vytipovaných místech vloženy zemní jímky pro možnost proměření zemní soustavy.

Na strojenou vnější uzemňovací soustavu bude dále připojeno obvodové uzemnění budovy a také zpětné vedení.

## **D.2.4                   OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**

### **D.2.4.1               Příprava území a kácení**

#### **D.2.4.1.1       SO 90-00-01 část A   Vegetační úpravy**

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin v místě rekonstrukce nebo zdvoukolejnění trati z Otrokovic do Vizovic. Na základě dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že okolí trati je místy čištěno od náletové zeleně v šířce cca 5 m od osy koleje. Dotčená zeleň se nachází podél železniční tratě po obou stranách. Místy se vyskytují se jak jednotlivé vzrostlé stromy a skupinky stromů, tak souvislé porosty náletových dřevin (stromů a keřů).

Kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu od listopadu do března. V dostatečném předstihu před jeho započítím je třeba požádat o stanovisko ke kácení dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., a to věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody.

#### **D.2.4.2               Náhradní výsadba**

##### **D.2.4.2.1       SO 90-00-01 část B   Náhradní výsadba**

Na základě § 9 zákona č. 114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém stanovisku k povolení kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením těchto dřevin.

Jako podklad pro určení náhradní výsadby bylo na základě dendrologického průzkumu provedeno ocenění dřevin dle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin., dále může být také uložena následná péče v trvání 1-5 let. Konkrétní výsadby budou uvedeny ve stanovisku ke kácení dřevin.

#### **D.2.4.3               Zabezpečení veřejných zájmů**

##### **D.2.4.3.1       SO 90-00-02 část A   Zabezpečení veřejných zájmů /POV, Dopravní řešení /**

##### **SO 90-00-02 část A1   Úprava křižovatky silnic I/49 a I/55 v Otrokovících - Kvítkovická křižovatka**



**SO 90-00-02 část A2 Mimoúrovňové křížení I/49 - Váchova - Prštné**

**SO 90-00-02 část A3 Mimoúrovňové křížení Podvesná XVI**

**SO 90-00-02 část A4 Objízdné trasy a dopravní opatření**

## **D.3 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ**

### **B.2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY**

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29.6.2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, ve znění pozdějších předpisů a předpisu SŽDC Ob14 pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Pro pozemní stavební objekty budov je zpracováno samostatné Požárně bezpečnostní řešení.

Požárně bezpečnostní řešení je podrobně řešeno v samostatné části projektu D.3 Požárně bezpečnostní řešení.

### **B.2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA**

#### **a) kritéria tepelně technického hodnocení**

Nové pozemní objekty jsou navrženy v souladu s předpisy a normami pro úsporu energií a ochrany tepla. Splňují požadavek normy ČSN 73 0540-2/2011 Tepelná ochrana budov a požadavky §7a zákona č. 318/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 406/2000 Sb. o hospodaření s energiemi. Dokumentace je dále zpracována v souladu s vyhláškou 78/2013 Sb. o energetické náročnosti budov, ve znění vyhl.č. 230/2015 Sb. zejména §7 Snižování energetické náročnosti budov a §7a Průkaz energetické náročnosti. Skladby obvodových konstrukcí budou splňovat požadavky normy ČSN 73 0540-2 na doporučený součinitel prostupu tepla  $U_{n,dop}$ .

#### **b) energetická náročnost nových budov**

V souvislosti s implementací požadavků směrnice 2010/31/EU je nutné, aby nové budovy k datu 1. ledna 2020 splňovaly požadavek na budovu s téměř nulovou spotřebou energie. Budovou s téměř nulovou spotřebou energie se potom rozumí „budova s velmi nízkou energetickou náročností, jejíž spotřeba energie je ve značném rozsahu pokryta z obnovitelných zdrojů“.

Budova s téměř nulovou spotřebou energie musí splnit požadavek snížené hodnoty neobnovitelné primární energie, celkové dodané energie a současně zpřísněný průměrný součinitel prostupu tepla obálkou budovy.

V tomto stupni PD je zpracováno posouzení nových výpravních budov na energetickou náročnost navrženého objektu.

U novostavby **výpravní budovy v žst. Otrokovice** je předpokládána energetická náročnost kategorie B.

Vzhledem k velikosti zastavěné plochy objektu (nad 1500m<sup>2</sup>) a jeho funkčnímu využití je v projektu nutno splnit požadavek "budova s téměř nulovou spotřebou energie".

U zdroje vytápění v novostavbě **výpravní budovy v žst. Otrokovice** je počítáno s využitím alternativních zdrojů tepla a chladu.

Kvalitní vnitřní prostředí výpravní budovy je dáno zejména zabezpečením trvalého přísunu čerstvého vzduchu, zvolením vhodného způsobu vytápění s optimalizovaným nízkým výkonem za použití obnovitelného zdroje a zajištěním tepelné stability interiéru zejména v letním období, tedy stíněním prosklených ploch proti nežádoucím tepelným ziskům v létě. Snížení tepelných ztrát větráním je u této budovy zajištěno použitím zpětného získávání tepla z odpadního vzduchu k ohřívání vzduchu přiváděného (rekuperace), takto:

a) Veřejná a obslužná část budovy pro cestující je zásobována a větrána dvěma tepelnými čerpadly vzduch-vzduch pro každé ze dvou podlaží objektu, která jsou umístěna na střeše. Vytváří tepelnou pohodu v zimním a letním období vč. zajištění potřebné hygienické výměny vzduchu pro frekvenci cestujících cca 175 osob/hod.

b) Zaměstnanecká část budovy je vytápěna a chlazena dvojicí tepelných čerpadel vzduch-voda společně s přípravou teplé užitkové vody pro hygienické účely. Venkovní část tepelných čerpadel je umístěna na střeše a vnitřní část je umístěn v technologické místnosti ve 2.NP.

U novostavby **výpravní budovy v žst. Lípa nad Dřevnicí** je předpokládána energetická náročnost kategorie B.

Výpravní budova bude vytápěna teplovodním systémem ústředního vytápění s nuceným oběhem; zdrojem tepla bude plynový kondenzační kotel s výkonem pro vytápění 2,2-12kW.

Vytápění domu je navrženo klasickým dvourubkovým systémem s nuceným oběhem a deskovými topnými tělesy.

Roční spotřeba tepla pro ÚT: 32,8 GJ (917 m<sup>3</sup>/rok)

U novostavby **výpravní budovy v žst. Vizovice** je předpokládána energetická náročnost kategorie B.

Zdrojem tepla pro vytápění novostavby výpravní budovy v žst. Vizovice jsou dva plynové kotle, zapojené do kaskády, ve které mohou nejlépe modulovat výkon.

Návrhem obálky výpravní budovy s nízkým průměrným součinitelem prostupu tepla a využitím zemního plynu jako topného média nebylo potřeba pro splnění závazných energetických ukazatelů využívat alternativní zdroje energie.

## **B.2.10 HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ**

Stavba řeší nové veřejné, pracovní a technologické prostory s nutností zajištění vytápění či klimatizace.

Nové osvětlení v železničních stanicích bude navrženo na základě modelu izoluxních křivek dle platné legislativy.

V rámci stavby jsou na základě průzkumů navržena opatření pro snížení vibrací a hluku od železniční dopravy.

## **B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

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

## **B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Viz samostatná příloha **B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu** této zprávy.

## **B.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

Viz samostatná příloha **B.4 Provozní a dopravní technologie** této zprávy.

## **B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

Okolí železniční trati prochází pravidelnou údržbou – čištění od náletových dřevin. Přesto se zde objevují roztroušeně porosty keřů, stromů a náletových dřevin, které bude nutné vykácet v souvislosti se stavbou. další kácení bude probíhat z důvodu rozšíření trati (zdvoukolejnění), elektrizace (nutnost vykácení dřevin, které by mohly spadnout na trolejové vedení), uvolnění zařízení stavenišť, atd.

Kácení dřevin je nutné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin *dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů*. Žádost o povolení ke kácení obsahuje údaje dle *vyhlášky č. 395/1992 Sb.* (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je součástí samostatné části dokumentace **D.2.4.1 Příprava území a kácení**. Tato část dokumentace byla zpracována na základě dendrologického průzkumu (samostatná část dokumentace **Průzkumy, část 6 Dendrologický průzkum**). V tomto průzkumu je, kromě výčtu dřevin a jejich specifikace (druh, průměr kmene stromů ve výšce 130 cm nad zemí, druhové složení, plocha, výška a pokryvnost keřových porostů), uvedeno také jejich finanční ocenění podle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin.

Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody (stanovisko ke kácení dřevin). Část dokumentace **D.2.4.2 Náhradní výsadba** popisuje obecně postup těchto výsadeb a vyčísluje částku na výsadby dle spočtené ekologické újmy.

## B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Viz samostatná příloha **B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana** této zprávy.

### B.6.1 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podle Biogeografického členění ČR (Culek, 1996) leží trať z převážné části ve Zlínském bioregionu. V okolí města Otrokovice záměr zasahuje i do Hranického bioregionu.

Lokality soustavy NATURA 2000 (EVL nebo PO) se přímo v zájmovém území ani v blízkosti stavby nenacházejí. Dle stanoviska orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu záměru na lokality NATURA 2000, Krajský úřad Zlínského kraje, č.j.KUZL 72055/2015 ze dne 26.11.2015, lze vyloučit významný negativní vliv stavby.

Na území stavby ani v její blízkosti se nevyskytuje žádné zvláště chráněné území (ZCHÚ) dle § 14 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Nejbližšími MZCHÚ jsou PP Pod lázněmi a PP Sirnaté lázně, které se nacházejí cca 0,7 km J od stavby.

Registrované významné krajinné prvky (VKP) dle § 6 zák. se na území stavby nevyskytují. Nejbližše se nachází VKP Zlín – nábreží, tj. levobřežní i pravobřežní stromořadí u řeky Dřevnice v trase od Čepkovského mostu proti proudu až k poslednímu jezu na Bartošově čtvrti. Do tohoto VKP nebude zasahováno.

Na území stavby budou dotčenými VKP ze zákona vodní toky křižící trať a lesní porosty. Stavba zahrnuje rekonstrukci, případně výměnu několika mostních objektů přes vodní toky. Při dodržení opatření, navržených v rámci EIA a Migrační studie, nepředpokládáme jejich negativní ovlivnění. Posuzovaná stavba ve dvou úsecích prochází v ochranném pásmu lesa, viz dále.

Regionální trať vede v úseku žst. Želechovice – žst. Vizovice podél hranice Přírodního parku Vizovické vrchy, stavba probíhá v koridoru stávající trati a neznamená přímý zásah do přírodních hodnot tohoto území.

Památné stromy a stromořadí vyhláší orgán ochrany přírody dle § 46 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Památné stromy nebo aleje se na území stavby ani v její blízkosti nenacházejí.

Soustava územního systému ekologické stability (ÚSES) je v zájmovém území tvořena nadregionální, regionální i místní (lokální) sítí biokoridorů (BK) a biocenter (BC). Mezi Zlínem a Otrokovici kříží trať v místech bezejmenného toku v km cca 6,1 NRBK K 152 (Hluboček - Kostecké poleš). V km 2,2 v k. ú. Kvítkovice u Otrokovice přechází přes trať RBK 1582 (Hrabůvka – Na Horách). RBK 1592 Lužkovice – Vršek se nachází severně od trati a je propojen s RBK 1593 Zlínský les – Lužkovice přes RBC 110 Lužkovice a LBC Výpusta na rozhraní k.ú. Příluky u Zlína a Želechovice n Dřevnicí. Trať kříží v cca km 15,0 a migrační prostupnost důležitou pro tyto RBK zajišťuje stávající propustek. Předmětná trať tvoří v délce cca 600 m jižní hranici RBC 110 Lužkovice, na hranici tohoto RBC zajišťují migrační prostupnost dva propustky. U LBK místy dochází k jejich křížení s rekonstruovanou tratí nebo se nacházejí v její blízkosti. Jedním z hlavních účelů biokoridorů je zajištění migrační prostupnosti území pro živočichy. Vliv stavby na migrační prostupnost v dané lokalitě byl vyhodnocen v samostatné studii, která je součástí dokumentace EIA. Práce budou prováděny tak, aby nedošlo ke znehodnocení lesních ani břehových porostů.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ) se záměr stavby nedotýká.

Posuzovaný úsek trati přichází do kontaktu se záplavovým územím pro Q100 vodních toků Dřevnice a Lutoninky. Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod není předpoklad jejich ohrožení, podrobně je ochrana vod zpracována v částech dokumentace B.8.2 Návrh povodňového plánu a B.8.3 Návrh havarijního plánu.

Z hlediska ochrany přírody bude kladen důraz především na minimalizaci kácení zeleně a náhradní výsadby, potlačování invazních druhů rostlin (např. křídlatky), zachování a případné posílení migrační prostupnosti krajiny a řadu preventivních opatření snižujících riziko ohrožení přírody, a to zejména v období výstavby. Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je uveden v části Průzkumy, 6. Dendrologický průzkum. Kácení dřevin bude provedeno na základě žádosti podle zákona č. 114/1992 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody. Kácení je vhodné provádět mimo hnízdní období ptactva a mimo vegetační období.

V rámci Přírodovědného průzkumu byly zjištěny zvláště chráněné druhy živočichů, pro které jsou navržena kompenzační opatření dle doporučení vycházejících z biologického průzkumu a dle podmínek krajského úřadu, který vydal rozhodnutí o výjimkách.

Období výstavby může představovat ovlivnění kvality ovzduší. Proto budou navržena opatření pro eliminaci zdrojů znečištění v období výstavby (organizační opatření, skrápění, čištění mechanismů apod.).

Na celou zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

**B.6.2 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ**

Odpady vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou, viz samostatná příloha B.6.2 Odpadové hospodářství.

**B.6.3 HLUKOVÁ STUDIE**

Hluk z drážního provozu patří k významným vlivům na obyvatelstvo. Dle hlukové studie budou realizována protihluková opatření především formou protihlukových stěn a individuálních protihlukových opatření (IPO). Problematiku hluku řeší podrobně samostatná příloha B.6.3 Hluková studie, kde je zhodnocena stávající situace a situace po provedení stavby a realizaci protihlukových opatření.

Navržené protihlukové clony podél železnice

Soupis protihlukových stěn						
Číslo	Umístění vůči koleji (ve směru staničení)	výška*	délka	třída pohltivosti (ke koleji / od koleje)	Staničení	
					počátek	konec
1	vlevo	2,5 m	345 m	A3 / A2	5,147	5,490
2	vlevo	2,5 m	299 m	A3 / A3	6,962	7,261
3	vpravo	1,5 m	158 m	A3 / A2	7,282	7,441
4	vlevo	2,5 m	550 m	A3 / A3	11,383	11,937
5	vpravo	2,5 m	323 m	A3 / A2	11,493	11,817
6	vlevo	2,0 m	373 m	A3 / A3	16,082	16,454
7	vpravo	2,0 m	370 m	A3 / A2	16,084	16,454
9	vlevo	2,0 m	260 m	A3 / A3	16,471	16,733
10	vpravo	2,0 m	275 m	A3 / A2	16,471	16,748
10	vlevo	1,2 m	415 m	A3 / A3	16,812	17,227
11	vpravo	1,2 m	127 m	A3 / A2	16,826	16,952

\* - udává požadovanou výšku nad temenem kolejnice

Navržené protihlukové clony podél komunikace

Soupis protihlukových clon - silnice						
Číslo	Umístění	výška*	délka	třída pohltivosti (ke komunikaci / od komunikace)	staničení	
					počátek	konec
1	Západní strana ulice Podvesná XVII	2,0 m	220 m	A3 / A2	1,3797	1,1597
2	Západní strana ulice Podvesná XVII	3,0 m	97 m	A3 / A2	1,1597	1,0627

Níže jsou uvedeny objekty, které není technicky možné účinně chránit pomocí protihlukových stěn. Proto je navržena změna způsobu větrání, kdy se má umožnit větrání jiným způsobem, než okny

do hlukem nadlimitně zasažené fasády. U ostatních objektů je příslušný hygienický limit dodržen. Překročení limitu je vhodné ověřit měřením hluku ve zkušebním provozu.

- tř. Tomáše Bati 328, Otrokovice (VB 2)
- tř. Tomáše Bati 493, p.č. 418, k.ú. Otrokovice (VB 3)
- Jiráskova 759, p.č. 979, k.ú. Otrokovice (VB 5)
- Zlínská 137, Otrokovice (VB 11)
- třída 3. května 159, Zlín (VB 18)
- třída 3. května 548, Zlín (VB 20)
- U Dráhy 152, Zlín (VB 28 - od 3.NP)
- U Dráhy 151, Zlín (od 3.NP)
- U Dřevnice 223, Zlín (VB 30)
- Santražiny 1570, Zlín (VB 39)
- Hornomlýnská 829, Zlín (VB 42)
- Hornomlýnská 832, Zlín (VB 44 - od 3.NP)
- Hornomlýnská 833, Zlín (od 3.NP)
- Hornomlýnská 844, Zlín (VB 45 - od 3.NP)
- Razov 761, Vizovice (VB 72)
- Razov 662, Vizovice
- Podvesná XVI č.p. 5652, p.č. 8912, k.ú. Zlín (vliv upravené silnice)

#### **B.6.4 VIBRACE**

V části trasy u nejvíce exponovaných objektů v těsné blízkosti dráhy jsou navržena antivibrační opatření, viz samostatná příloha B.6.4 Vibrace.

#### **B.6.5 ZEMĚDĚLSKÁ PŘÍLOHA**

Realizace stavby si vyžádá trvalý i dočasný zábor zemědělské půdy (dále ZPF). Hodnocení záborů bylo zpracováno podle zákona č.334/1992 Sb. o ochraně ZPF ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky MŽP č.13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu. Pro stavbu bylo vydáno orgánem ochrany přírody Krajského úřadu Zlínského kraje závazné stanovisko / souhlas k trvalému a dočasnému odnětí půdy ze ZPF, č.j.KUZL 2842/2018 ze dne 26.2.2018. Specifikace trvalých a dočasných záborů pozemků je podrobně řešena v části projektu B.6.5 Zemědělská příloha.

#### **B.6.6 LESNÍ PŘÍLOHA**

Ve vymezených územích zasahuje řešená stavba do ochranného pásma lesa (OP), tj. do vzdálenosti 50 m od hranice lesního pozemku. Veškeré stavební činnosti v ochranném pásmu lesa tj. 50 m od hranice lesního pozemku budou prováděny tak, aby prostor přilehlých lesních pozemků byl v co nejmenší míře zasažen, především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt. Stavební práce, tj.

režim dotčení ochranného pásma lesa bude stanoven rozhodnutím příslušného správního orgánu dle zák. č.289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů. Specifikace trvalých a dočasných záborů lesních pozemků (PUPFL) je podrobně řešena v části projektu B.6.6 Lesní příloha.

## **B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA**

Stavba svým charakterem nemá nároky na civilní ochranu obyvatelstva.

## **B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

### **B.8.1 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

Viz samostatná příloha **B.8.1 Zásady organizace výstavby** této zprávy.

### **B.8.2 NÁVRH POVODŇOVÉHO PLÁNU**

Viz samostatná příloha **B.8.2 Návrh povodňového plánu** této zprávy.

### **B.8.3 NÁVRH HAVARIJNÍHO PLÁNU**

Viz samostatná příloha **B.8.3 Návrh havarijního plánu** této zprávy.

### **B.8.4 PLÁN BOZP**

Viz samostatná příloha **B.8.4 Plán BOZP** této zprávy.

## **B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

Stavba svým charakterem nebude po ukončení výstavby produkovat splaškové vody a nevyvolává změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody jsou sváděny příkopy do terénu a do recipientů. Tato koncepce je navržena jak v úsecích ve stávající trase železničního tělesa, tak v úsecích s novou trasou.



V rámci sanace železničního spodku bude zrekonstruován systém odvodnění trati. Odvodnění železničního spodku (dešťová voda) je navrženo s vyústěním do stávajících vodotečí, které kříží trať, výtokem na terén, případně vsakovacími trativody. Příkopy, příkopové zídky a trativody jsou navrženy převážně ve sklonu trati, souběžně s niveletou koleje, v úsecích mělkých násypů je odvodnění zemní pláň realizováno odřezem na svah tělesa.

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

srpen 2019

Ing. Kamil Chmela

Přílohy:

1. Seznam značek a zkratk
2. Časový plán stavby

**Zkratky použité v dokumentaci**

**Příloha č.1**

AH	Automatické hradlo
ASHS	Automatické stabilní hasicí zařízení
ATÚ	Automatická telefonní ústředna
AVV	Automatické vedení vlaku
CHS	Circular hollow section (dutý kruhový průřez)
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká státní norma
DDTS ŽDC	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
DOK	Dálkový optický kabel
DOÚO	Dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘT	Dispečerská řídicí technika
EOV	Elektrický ohřev výhybek
EPS	Elektronická požární signalizace
EPZ	Elektrické předtápěcí zařízení
ETCS	European Train Control System (evropský vlakový zabezpečovací systém)
EZS	Elektronická zabezpečovací signalizace
GPK	Geometrická poloha koleje
GŘ	Generální ředitelství
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway (Globální systém mobilní komunikace pro železnice)
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
k.ú.	Katastrální území
LDP	Lokální detekce požáru
LIS	Lepený izolovaný styk
MIB	Magnetický informační bod pro AVV
MK	Místní kabelizace
MRTS	Místní rádiový systém
MŘS	Místní řídicí systém
NN / nn	Nízké napětí
Odb.	Odbočka
OŘ	Oblastní ředitelství
PO	Provozní obvod
PTO	Provozně-technologický objekt
PZS	Přejezdové zařízení světelné
RBC	Radiobloková centrála
RCP	Regionální centrum řízení provozu
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
RHS	Rectangular hollow section (dutý obdélníkový průřez)
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství

SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SHS	Square hollow section (dutý čtvercový průřez)
SMT	Správa mostů a tunelů
ST	Správa tratí
SSV	Stavební správa východ
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽE	Správa železniční energetiky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	Traťový kabel
TNŽ	Technická norma železnic
TRS	Traťový rádiový systém
TS	Trafo stanice VN/NN
TSI	Technické specifikace interoperability
TT	Trakční transformovna
T.ú.	Traťový úsek
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
VZT	Vzduchotechnika
v.j.	Výhybková jednotka
VN / vn	Vysoké napětí
zab.zař. / ZZ	Zabezpečovací zařízení
ŽDC	Železniční dopravní cesta
žel.	Železniční
ŽST	Železniční stanice
žst.	Železniční stanice (v názvech staveb, určených SŽDC)