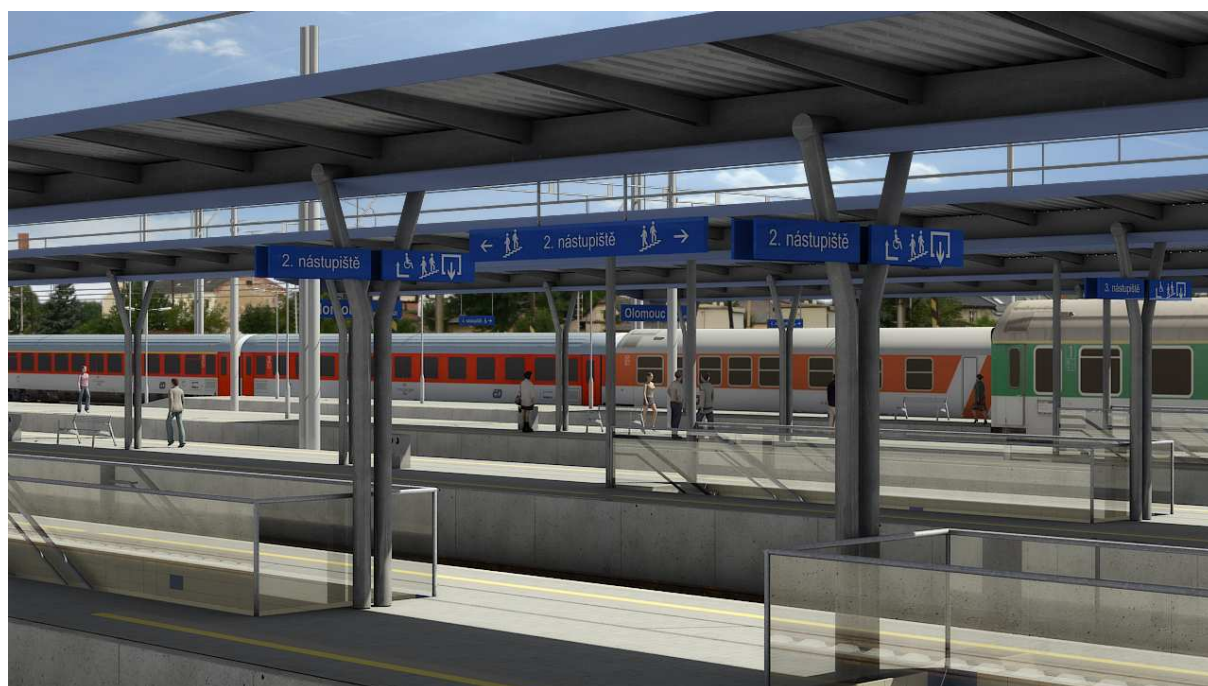


Projekt stavby

„ Rekonstrukce žst.Olomouc “ - eskalátory

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA



A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY, INVESTORA A ZHOTOVITELE PROJEKTU	5
<i>A.1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....</i>	<i>5</i>
<i>A.1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEDNATELE</i>	<i>5</i>
<i>A.1.3 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE PD.....</i>	<i>6</i>
A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	7
<i>A.2.1 ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY</i>	<i>7</i>
<i>A.2.2 POPIS STAVBY Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE</i>	<i>7</i>
<i>A.2.3. PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY.....</i>	<i>7</i>
<i>A.2.4 ÚZEMÍ DOTČENÉ STAVBOU VČ. ZÁBORŮ</i>	<i>11</i>
<i>A.2.5 POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY.....</i>	<i>11</i>
A.3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	12
A.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....	13
A.5. PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU.....	16
A.6. PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE	16
A.7. PŘEHLED VLASTNÍKŮ EVENT. SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INV. PROSTŘEDKŮ	18
A.8. INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY	19
A.9. ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	21
<i>A.9.A) CELKOVÁ SKLADBA DOKUMENTACE</i>	<i>21</i>
A.10 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY	23
SUBSYSTÉM ENERGIE (ENE)	27
SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA (INS).....	27
A.11. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI.....	28
A.12. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	28

A.1. Identifikační údaje stavby, investora a zhotovitele projektu

A.1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby: „Rekonstrukce žst.Olomouc “ - eskalátory

Stupeň dokumentace: Projekt stavby

Charakter stavby: Liniová stavba, rekonstrukce

Odvětví: Železniční doprava

Místo stavby: Železniční trať: Přerov – Česká Třebová

Dopravna: 1901 Žst. Olomouc

DÚ: Olomouc: 1901 DU 27

Kraj: Olomoucký

Pověřená obec: Olomouc

Drážní úřad: Olomouc

Katastrální území: Hodolany

Termíny výstavby: zahájení: březen 2014
ukončení: srpen 2016

A.1.2 Identifikační údaje objednatele

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

zastoupená: Dr.Ing. Václavem Johnem, ředitelem Stavební správy východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zápis v OR: MS v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 70994234

DIČ: CZ70994234

Odpovědní zaměstnanci:

ve věcech smluvních: Mgr. Dieguezová Lenka

ve věcech technických: Ing. Marta Mutňanská

Kontaktní adresa pro zasílání korespondence a daňových dokladů:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Ústřední orgán objednatele: Ministerstvo dopravy České republiky

Drážní úřad: Drážní úřad, sekce stavební,
oblast Olomouc, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

A.1.3 Identifikační údaje zhotovitele PD

Zhotovitel PD: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 1085/8, Olomouc, PSČ 779 00
zapsaná v OR vedeném Krajským soudem v Ostravě, oddíl B,
vložka 1217, dne 30.01.1996

Jednající: Ing. Václav Kratochvíl, předseda představenstva

IČO: 64610357

DIČ: CZ64610357

Kontaktní zaměstnanci:

ve věcech technických: Ing. Jiří Parma

úředně oprávněný zeměměřický inženýr: Ing. Jan Smetana

Zpracování projektu: leden 2014

A.2. Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ - eskalátory bude realizována v rámci Olomouckého kraje. Trasa této liniové stavby se nachází na těchto katastrálních územích:

TABULKA KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ (dotčených stavbou)

Kraj	Obec	Katastrální území	od km	do km
trať Přerov – Česká Třebová				
Olomoucký	Olomouc	Hodolany	86,512	204,825

(Pozn.: km údaje jsou zaokrouhleny na metry)

Vlastní rekonstruovaná železniční stanice je vytrasována na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD a.s.. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku.

Po stránce architektonického řešení jsou nové resp. nově upravované pozemní objekty projednány s příslušným drážním úřadem.

A.2.2 Popis stavby z hlediska účelu a funkce

Předmětem stavby je umístění eskalátorů namísto pevných schodišť do rekonstruovaného centrálního podchodu v km 86,840. Na 2., 3. a 4. ostrovním nástupišti bude místo pevného schodiště ve směru na Přerov umístěna vždy dvojice eskalátorů šířky 600 mm. Protože část schodiště tvoří jeden konstrukční a dilatační celek a umístění eskalátorů vyvolává rozšíření schodišťového prostoru cca o 0,18 m, je navrženo rozšíření i u pevného schodiště. Tím bude sjednocena i vizuální linie obou schodišť a jejich zábradlí a zajištěna kontinuita kladu obkladů v podchodu, která je zvýrazněna barevným odlišením dlažby a obkladů v nároží schodišť. V prostoru hlavního schodiště z haly VB do podchodu budou na celou šířku osazeny 3 eskalátory – dva šířky 800 mm se směrem jízdy dolů a jeden šířky 1000 mm se směrem jízdy nahoru.

Jedná se tedy o změnu řešení zpracovaného v projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“, která je v současné době realizována.

V souvislosti s osazením eskalátorů je nutno zajistit přívod silnoprůdých rozvodů a napojení pro dálkovou diagnostiku technologických systémů. Změna dále vyvolává úpravu zastřešení nástupišť v prostoru schodišť, úpravu hlasových majáčků pro potřeby nevidomých a slabozrakých osob, úpravu odvodnění ze střešních nástupišť, apod.

Z hlediska projektové přípravy je SO 18-19-11 Žst.Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod) rozdělen na 2 etapy – 1.etapa - výstupy na ostrovní nástupiště a 2.etapa - výstup do výpravní budovy.

A.2.3. Projektované kapacity stavby

Při posouzení navrhovaného řešení, kdy je jedno schodišťové rameno na nástupišti a hlavní schodiště z VB do podchodu nahrazeno eskalátory, se vycházelo z údajů o počtu cestujících, ze kterých vycházel návrh nástupišť projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

Teoreticky má každý eskalátor svoji přepravní kapacitu. V podkladech výrobců se uvádí teoretické hodnoty - u šířky schodového pásma 800mm je to 6.750 os / hod, u 1000mm dokonce 9.000 os / hod. Reálně (dle rozměru schodů, rychlosti, délce dráhy schodnic a "hustotě" obsazení schodnic pasažéry) má každý eskalátor svoji přepravní kapacitu. U šířky schodového pásma 600 a 800mm (v průměru budou na třech schodech 2 lidé) je to cca 2.100 os / hod, u 1000mm (na každém schodu stojí 1 člověk) cca 3.000 os / hod.

V případě, že je eskalátor mimo provoz, neuvažuje se s tímto jako se schodištěm a není tedy započítán do kapacity přístupových a výstupních schodišť.

Při situování eskalátorů na ostrovním nástupišti bylo tedy zvoleno jejich umístění místo schodiště směr Přerov. V centrální části nástupiště mezi oběma podchody je tedy možnost přístupu/výstupu jak po pevném schodišti (nový podchod), tak po eskalátoru (starý podchod). Cestující má tak tedy také volbu buď eskalátoru nebo v případě velké koncentrace osob u eskalátoru, pevného schodiště u nového podchodu, s přímým výstupem do přednádraží nebo v případě potřeby jít do haly výpravní budovy, použít spojovacího ramene podchodu nebo výstupu přes 1. nástupiště. V koncové části nástupiště směr Česká Třebová je zajištěn přístup na/z nástupiště pevným schodištěm.

Přístup do/z haly VB z/na nástupiště je možný eskalátory – centrální schodiště a dále potom pevným schodištěm z boční haly do spojovacího ramene podchodu a po schodišti nového podchodu přes 1. nástupiště, příp. přímo výstup z nového podchodu do prostoru přednádraží nebo naopak.

Stanovení ploch nástupišť a průchodné šířky

Výpočet je proveden podle ČSN 73 4959, přílohy A, části A.1 s názvem „Stanovení ploch nástupišť“ a části A.2 „Výpočet průchodné šířky veřejných komunikací“. Použity byly údaje z posledního sčítání frekvenci cestujících duben, květen, září 2009 a to pro špičkové dny týdne pondělí, pátek. Údaje poskytl ČD a.s., KČOD Olomouc.

A.1 Stanovení ploch nástupišť

Na jednoho cestujícího ze špičkové frekvence nastupujících a vystupujících cestujících za čtvrt hodiny ze všech vlaků u nástupiště stojících, musí připadnout nejméně $0,5 \text{ m}^2$ plochy nástupiště. Plocha bezpečnostních pásů se nezapočítává. Při výpočtu se uvažuje nástupiště v délce odpovídající stojícímu vlaku. Při špičkové obsaditelnosti jednoho železničního vozu 100 cestujících (včetně stojících) a délky vozu 26,4 metru je potřebná plocha nástupiště $100 \times 0,5 = 50 \text{ m}^2$. Poněvadž nástupiště má dvě hrany mohou stát dva železniční vozy proti sobě, pak je plocha nástupiště 100 m^2 na délce vozu 26,4 metru, čemuž odpovídá šířka nástupiště 3,78 metru za předpokladu že tato plocha je zcela volná. Propočet platí pro nástupiště č.2,3,4,5 dle nového číslování. U nástupiště č.1 s jednou nástupištní hranou je minimální šířka 1,9 metru, u nástupiště 1A to je 2,3 metru.

A.2 Výpočet průchodné šířky veřejných komunikací

Jde o stav kdy nástupiště je využíváno jako komunikace pro příchod nebo odchod cestujících

\check{S}_{fo} špičková frekvence odjíždějících cestujících za 5 minut = 484

\check{S}_{fp} špičková frekvence přijíždějících cestujících za 5 minut = 395

S_{fo} současná frekvence odjíždějících cestujících za 5 minut k dané špičkové frekvenci přijíždějících = 110

S_{fp} současná frekvence přijíždějících cestujících za 5 minut k dané špičkové frekvenci odjíždějících = 154

Q_1 propustnost 1 m šířky vodorovného průchodu = 54,6 cestujících za minutu

- průchodná šířka pro jednosměrný průchod

$$\text{na odjezd } \check{S}_o = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}_{fo}}{Q_1} = \frac{1}{5} * \frac{484}{54,6} = 1,8 \text{ m}$$

$$\text{na příjezd } \check{S}_p = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}_{fo}}{Q_1} = \frac{1}{5} * \frac{395}{54,6} = 1,5 \text{ m}$$

- pro oboustranný průchod větší z hodnot

$$\check{S}_{op} = \check{S}_o + \frac{1}{5} * \frac{S_{fp}}{Q_3} = 1,8 + \frac{1}{5} * \frac{154}{54,6} = 1,8 + 0,57 = 2,37 \text{ m}$$

$$\check{S}_{po} = \check{S}_p + \frac{1}{5} * \frac{S_{fo}}{Q_2} = 1,5 + \frac{1}{5} * \frac{110}{54,6} = 1,5 + 0,40 = 1,90 \text{ m}$$

Vypočítaná průchodná šířka nástupiště je 2,40 metrů za předpokladu že tato šířka je zcela volná.

Výpočet šířky podchodů a schodiště

Výpočet je proveden podle ČSN 73 4959, přílohy A, části A.2 s názvem „Výpočet průchodné šířky veřejných komunikací“. Použity byly údaje z posledního sčítání frekvenci cestujících duben, květen, září 2009 a to pro špičkové dny týdne pondělí, pátek. Údaje poskytly ČD a.s., KCOD Olomouc.

1) Potřebná šířka podchodů

\check{S}_{fo} špičková frekvence odjíždějících cestujících za 5 minut = 1471

\check{S}_{fp} špičková frekvence přijíždějících cestujících za 5 minut = 1288

S_{fo} současná frekvence odjíždějících cestujících za 5 minut k dané špičkové frekvenci přijíždějících = 410

S_{fp} současná frekvence přijíždějících cestujících za 5 minut k dané špičkové frekvenci odjíždějících = 368

Q_1 propustnost 1 m šířky vodorovného průchodu = 54,6 cestujících za minutu

- průchodná šířka pro jednosměrný průchod

$$\text{na odjezd } \check{S}_o = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}_{fo}}{Q_1} = \frac{1}{5} * \frac{1471}{54,6} = 5,39 \text{ m}$$

$$\text{na příjezd } \check{S}_p = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}_{fo}}{Q_1} = \frac{1}{5} * \frac{1288}{54,6} = 4,72 \text{ m}$$

- pro oboustranný průchod větší z hodnot

$$\check{S}_{op} = \check{S}_o + \frac{1}{5} * \frac{S_{fp}}{Q_1} = 5,39 + \frac{1}{5} * \frac{368}{54,6} = 5,39 + 1,35 = 6,74 \text{ m}$$

$$\check{S}_{po} = \check{S}_p + \frac{1}{5} * \frac{S_{fo}}{Q_1} = 4,72 + \frac{1}{5} * \frac{410}{54,6} = 4,72 + 1,50 = 6,22 \text{ m}$$

Vypočítaná šířka všech podchodů je 6,74 m.

Ve stanici je navrhovaná šířka podchodů $6+4,5=10,5$ metru, což je více než dostatečná šířka pro všechny možné výhledy.

2) Šířka schodišť pro vstup a výstup do podchodů na straně výpravní budovy

- \check{S}_{fo} špičková frekvence odjíždějících cestujících za 5 minut = 1128
- \check{S}_{fp} špičková frekvence přijíždějících cestujících za 5 minut = 1024
- S_{fo} současná frekvence odjíždějících cestujících za 5 minut k dané špičkové frekvenci přijíždějících = 297
- S_{fp} současná frekvence přijíždějících cestujících za 5 minut k dané špičkové frekvenci odjíždějících = 257
- Q_2 propustnost 1 m šířky sestupným schodištěm = 41 cestujících za minutu
- Q_3 propustnost 1 m šířky výstupným schodištěm = 36,4 cestujících za minutu

- průchodná šířka pro jednosměrný průchod

$$\text{na odjezd } \check{S}_o = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}_{fo}}{Q_2} = \frac{1}{5} * \frac{1128}{41} = 5,50 \text{ m}$$

$$\text{na příjezd } \check{S}_p = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}_{fp}}{Q_3} = \frac{1}{5} * \frac{1024}{36,4} = 5,62 \text{ m}$$

- pro oboustranný průchod větší z hodnot

$$\check{S}_{op} = \check{S}_o + \frac{1}{5} * \frac{S_{fp}}{Q_3} = 5,50 + \frac{1}{5} * \frac{257}{36,4} = 5,50 + 1,41 = 6,91 \text{ m}$$

$$\check{S}_{po} = \check{S}_p + \frac{1}{5} * \frac{S_{fo}}{Q_2} = 5,62 + \frac{1}{5} * \frac{297}{41} = 5,62 + 1,45 = 7,07 \text{ m}$$

Vypočítaná průchodná šířka všech schodišť do podchodů na straně výpravní budovy je 7,07 metrů. Do výpravní budovy jsou dvě schodiště šířky 4,5 a 3,8 = celkem 8,3 metru. Další samostatné čtyři výstupy (každý s šířkou schod. ramene cca 2,2m) jsou z nového podchodu. Celkem, tedy i po odečtení hlavního schodiště š. 4,5m, které je nahrazeno eskalátory, jde o vyhovující stav. Do nově rekonstruovaného podchodu se navrhuje umístit informaci a existenci dalšího schodiště do příjezdového vestibulu výpravní budovy (preferováno jako hlavní směr výstupu od nástupišť).

2) Šířka schodišť na nástupištích

- \check{S}_{fo} špičková frekvence odjíždějících cestujících za 5 minut = 484
- \check{S}_{fp} špičková frekvence přijíždějících cestujících za 5 minut = 395
- S_{fo} současná frekvence odjíždějících cestujících za 5 minut k dané špičkové frekvenci přijíždějících = 110
- S_{fp} současná frekvence přijíždějících cestujících za 5 minut k dané špičkové frekvenci odjíždějících = 154
- Q_2 propustnost 1 m šířky sestupným schodištěm = 41 cestujících za minutu
- Q_3 propustnost 1 m šířky výstupným schodištěm = 36,4 cestujících za minutu

- průchodná šířka pro jednosměrný průchod

$$\text{na odjezd } \check{S}_o = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}_{fo}}{Q_3} = \frac{1}{5} * \frac{484}{36,4} = 2,65 \text{ m}$$

$$\text{na příjezd } \check{S}_p = \frac{1}{5} * \frac{\check{S}_{fo}}{Q_2} = \frac{1}{5} * \frac{395}{41} = 1,93 \text{ m}$$

- pro oboustranný průchod větší z hodnot

$$\check{S}_{op} = \check{S}_o + \frac{1}{5} * \frac{S_{fp}}{Q_3} = 2,65 + \frac{1}{5} * \frac{154}{41} = 2,65 + 0,75 = 3,40 \text{ m}$$

$$\check{S}_{po} = \check{S}_p + \frac{1}{5} * \frac{S_{fo}}{Q_2} = 1,93 + \frac{1}{5} * \frac{110}{36,4} = 1,93 + 0,61 = 2,54 \text{ m}$$

Vypočítaná průchodná šířka všech schodišť na nástupiště je 3,40 metrů.

Součet šířek schodišť na nástupišti u podchodu do VB je 2,38 m (bez eskalátorů), u nového jižního podchodu je pak další jednoramenné schodiště šířky 2,2 m. Celková šířka je pak 4,58 metru, což je zcela vyhovující stav i pro výhled.

Kapacitní údaje:

Mostní objekty	
Železniční most – podchod – eskalátory	9 ks
Silnoprůdová zařízení	
Celkový instalovaný příkon pro 9 ks eskalátorů	92 kW

A.2.4 Území dotčené stavbou vč. záborů

OCHRANNÁ PÁSMO

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v **ochranném pásmu dráhy**. Toto je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Stavba si nevyžádá žádné zábory pozemků zemědělského (ZPF) ani lesního půdního fondu (LPF).

ZÁBORY POZEMKŮ

Stavba je situována na tzv. „pozemcích dráhy“.

DOTČENÉ POZEMKY

Vlastní konstrukce eskalátorů a dotčené PS a SO jsou umístěny na pozemcích ČD a.s., parc.č. 805/1, 804/2, st. 143/1 (č.p. 103), st. 143/2 (bez č.p., stavba pro dopravu).

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

Jelikož se jedná o změnu stavby, je nutno respektovat stavební postupy a harmonogram prací zhotovitele stavby. Změna se týká doplnění nebo úpravy PS a SO

navržených v rámci projektu „Rekonstrukce žst. Olomouc“. Doplněn je pouze PS 18-19-11.1 Žst. Olomouc, eskalátory a SO 18-06-05.1 Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody nn – eskalátory. Vlastní eskalátory budou umístěny do prostoru schodiště v době výstavby podchodu a pro jejich osazení je potřeba mít provedenu stavební připravenost, vč. konečných úprav povrchů schodišťového prostoru podchodu. Silnoproudé rozvody pro eskalátory budou prováděny zároveň s ostatními silnoproudými rozvody a je nutno pro ně připravit chráničky v betonové konstrukci podchodu.

A.3. Přehled výchozích podkladů

Projekt stavby je zhotoven na základě podkladů, které byly projektantovi předány objednatelem zakázky.

Výchozím podkladem byl projekt stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“, zpracovaný společností MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. v srpnu 2010,

dále potom technicko-ekonomická studie „Rekonstrukce žst. Olomouc - prověření situování eskalátorů v podchodu“.

Změny v objektové skladbě oproti projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“

*Pro osazení eskalátorů dochází k **přidání** následujících provozních souborů a stavebních objektů – oproti projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“:*

a) v části E.1.4 Mosty, propustky a zdi (zařazen jako podobjekt SO 18-19-11)

PS 18-19-11.1	Žst. Olomouc, eskalátory
---------------	--------------------------

v části E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů (zařazen jako podobjekt SO 18-06-05)

SO 18-06-05.1	Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody nn - eskalátory
---------------	---

*Pro osazení eskalátorů dochází ke **změně** následujících provozních souborů a stavebních objektů projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“:*

b) v části D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 18-14-05	Žst. Olomouc, rozhlas pro cestující
-------------	-------------------------------------

v části D.2.7 Informační systém pro cestující

PS 18-14-11	Žst. Olomouc, kamerový systém
-------------	-------------------------------

v části D.3.1.2 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty

PS 18-05-15.1	Žst.Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
PS 18-05-15.2	Žst.Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC - kabelizace
PS 18-05-15.3	CDP Přerov - doplnění systému pro žst. Olomouc

v části E.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 18-16-0.1.2	Žst.Olomouc - obvod osobní nádraží, kolejový spodek
----------------	---

v části E.1.2 Nástupiště

SO 18-16-02	Žst.Olomouc, nástupiště
SO 18-17-03	Žst. Olomouc, informační systém - piktogramy

v části E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 18-19-11	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)
-------------	--

v části E.1.6 Potrubní vedení

SO 18-27-08	Žst.Olomouc , osobní nádraží - odvedení vod ze střech nástupišť
-------------	---

v části E.1.9 Kabelovody, kolektory	
SO 18-15-08	Žst.Olomouc, kabelovod
v části E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích	
SO 18-15-04	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť
v části E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	
SO 18-06-05	Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů

A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Důvodem ke změně stavby je rozhodnutí investora, pro zvýšení komfortu cestování instalovat místo schodišť podchodu v km 86,840 eskalátory. Eskalátory budou umístěny na výstupu z podchodu na 2., 3. a 4. nástupiště ve směru na Přerov a nahradí schodiště do haly výpravní budovy.

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST **D.2 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 18-14-05 Žst. Olomouc, rozhlas pro cestující

Předmětem tohoto PS je také osazení hlasových majáček pro nevidomé a slabozraké osoby, které budou umístěny v prostoru schodišť a eskalátorů. Na pevném schodišti bude osazen nahoře jeden hlasový majáček. U eskalátorů budou osazeny 2 hlasové majáčky (nahore a dole).

D.2.7 Informační systém pro cestující

PS 18-14-11 Žst. Olomouc, kamerový systém

Součástí tohoto PS je návrh nového barevného kamerového systému pro usnadnění řízení vlakové dopravy, který bude sledovat nástupní hrany a podchody. V souvislosti s umístěním eskalátorů budou doplněny kamery do všech prostorů s pohyblivými schodišti.

D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE

D.3.1.2 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty

PS 18-05-15.1 Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC

PS 18-05-15.2 Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC - kabelizace

PS 18-05-15.3 CDP Přerov - doplnění systému pro žst. Olomouc

Zařízení eskalátorů bude napojeno na systém dálkové diagnostiky (DDTS ŽDC), jehož hlavním účelem je zajištění centrálního dohledu a obsluhy důležitých zařízení instalovaných v rámci žst. Zařízení eskalátorů budou vybavena signalizací stavů (porucha eskalátoru, porucha temperování, apod.).

E STAVEBNÍ ČÁST **E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

E.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 18-16-01.2 Žst. Olomouc, obvod osobní nádraží, kolejový spodek

V souvislosti s posunem kanalizační šachty Š87 na svodu odvodnění ze střech nástupišť, bude posunuto také příčné svodné potrubí svádějící vody z trativodního sběrače z Šk416. Trativodní sběrač mezi Šv415 a Šk416 bude prodloužen do nové polohy Šk416.

Tyto úpravy jsou vyvolány větší délkou ramene eskalátoru oproti původnímu pevnému schodišti.

E.1.2 Nástupiště

SO 18-16-02 Žst. Olomouc, nástupiště

Na konstrukci nástupiště nemá umístění eskalátorů zásadní vliv. Rozšířený schodišťový prostor nezasáhne do nástupištích prefabrikátů „L“. Bude však nutno provést změnu vodorovného značení na nástupištích, doplnit a upravit informační systém - piktogramy SO 18-17-03. Dlažba na nástupišti bude upravena podle nové dispozice schodišťových ramen – eskalátorů.

SO 18-17-03 Žst. Olomouc, informační systém - piktogramy

Piktogramy budou doplněny o symboly eskalátorů, resp. původně navržené piktogramy ke schodišťovému rameni nahrazenému eskalátory budou aktualizovány dle situování eskalátorů.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 18-19-11 Žst. Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)

Vzhledem k šířkovým poměrům na ostrovních nástupištích a kapacitním výpočtům frekvence cestujících budou umístěny eskalátory na výstupech z podchodu ve směru Přerov. Schodišťové rameno šířky 2,2 m bude nahrazeno dvěma eskalátory o šířce 0,6 m. Umístění eskalátorů vyvolává nutnost rozšíření schodišťového prostoru o 18 cm a tedy také zmenšení odstupové vzdálenosti zábradlí od hrany nástupiště. Toto řešení je navrženo na nástupišti č. 2, č. 3 a č. 4.

Schodišťové rameno z podchodu do haly šířky 4,5 m bude osazeno 3-mi eskalátory šířky 2x 0,8 m a 1x 1,0 m. Při pohledu z haly vpravo budou osazeny eskalátory š. 0,8 m se směrem jízdy dolů a vlevo bude osazen eskalátor š. 1,0 m se směrem jízdy nahoru.

Tato opatření si vyžádají celkovou změnu koncepce částí projektu týkající se podchodu. Tj. změna dispoziční části projektu (půdorys a příslušné řezy, s tím souvisí změna dilatačních celků a jejich tvarů s novými armovacími výkresy), změna v technické části projektu jako je odvodnění a elektroinstalace, v konstrukčních detailech jako zábradlí, kotvení zastřešení, čerpací jímky.

Z hlediska projektové přípravy je tento SO rozdělen na 2 etapy – 1.etapa - výstupy na ostrovní nástupiště a 2.etapa - výstup do výpravní budovy.

V rámci SO bude připraven prostor a vlastní konstrukce podchodu bude upravena tak, aby bylo možno zabudovat a připojit eskalátory dle konstrukčních požadavků konkrétního výrobce zařízení. Vlastní eskalátory jsou potom předmětem PS 18-19-11.1 Žst. Olomouc, eskalátory a řeší technologii tohoto zařízení.

PS 18-19-11.1 Žst. Olomouc, eskalátory

Pro zvýšení komfortu jsou v podchodu na 2. – 4. nástupiště mezi spodní úrovní podchodu a úrovní nástupišť navrženy v obou směrech (nahoru i dolů) eskalátory, resp. dvojice eskalátorů pro oba směry. Eskalátory jsou od podchodu orientovány ve směru na Přerov. Obdobně je navrženo řešení dopravy cestujících mezi halou a podchodem, kde trojice eskalátorů nahrazuje stávající pevné schodiště. Dva eskalátory (vpravo ve směru od haly) jsou ve směru dolů do podchodu, jeden (vlevo ve směru od haly) je pro směr nahoru do haly. V případě poruchy lze tyto eskalátory podle potřeby přesměrovat. Vzhledem k omezeným prostorovým možnostem jsou eskalátory na jednotlivá nástupiště světlé šíře 600 mm a u haly 800 mm (2x) pro směr dolů a 1000 mm pro směr nahoru. Eskalátory na 2. – 4. nástupišti jsou navrženy pro venkovní prostředí. Eskalátory budou svými parametry splňovat podmínky pro nejvyšší provozní zatížení. Balustrády budou z čírého bezpečnostního skla, zařízení samotné bude přizpůsobeno potřebám vlhkého provozu v zimním období a tzv. „těžkého“ provedení

pro veřejnou dopravu s nepřetržitým provozem (20 hod./den). Přesto, že jsou všechny eskalátory pod přístřešky, jsou navrženy takového typu, aby umožňovaly provoz i v zimním období, kdy budou zatíženy zvýšenou vlhkostí například ze zafoukaného sněhu atd. Eskalátory z a do haly jsou vnitřní a zajišťují spojení podchodu s vnitřními prostory výpravní budovy.

E.1.6 Potrubní vedení

SO 18-27-08 Žst. Olomouc, osobní nádraží – odvedení vod ze střech nástupišť

Vzhledem k prostorovým úpravám schodišťového ramene podchodu a na nástupišti, souvisejícím s větší délkou ramene eskalátoru oproti pevnému schodišti, budou posunuty kanalizační šachty na svodech odvodnění ze střech nástupišť. Jedná se o Š87 na 4. nástupišti, Š84 na 3. nástupišti a Š81a na 2. nástupišti. Dále bude na 2., 3. a 4. nástupišti upraveno napojení svodného potrubí na střešní svody vedené ve sloupech zastřešení, které jsou umístěny na stropu podchodu v místě situování eskalátorů. Konstrukce podchodu a zastřešení ostrovních nástupišť (poloha podpěr zastřešení) bude upravena dle dispozice eskalátorů.

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 18-15-08 Žst. Olomouc, kabelovod

Napájecí kabely nn pro eskalátory, tažené na nástupiště z trafostanice TS1, budou vedeny napříč kolejištěm v kabelovodu. Pro vyvedení kabelů na nástupišti budou doplněny do kabelových šachet otvory.

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 18-15-04 Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť

Umístění eskalátorů vyvolá úpravy polohy sloupů zastřešení v místě schodišťového prostoru podchodu.

Umístění eskalátorů na nástupišti č. 2, č. 3 a č. 4 vyvolá tyto úpravy zastřešení:

- posun sloupů zastřešení a tím změnu roztečí polí. Posunem dojde ke vzniku dvou atypických polí.

- posun vždy jednoho sloupu brány za výstupem z podchodu ke hraně nástupiště. Při zachování požadované vzdálenosti 2000 mm líce jednoho sloupu brány zastřešení (za výstupem z podchodu) od hrany nástupiště, bude druhý sloup umístěn ve vzdálenosti 1460 mm od druhé hrany nástupiště (místo původních 1690 mm). Toto souvisí s šířkou eskalátorů.

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 18-06-05 Žst. Olomouc, silnoprůdé rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů

Přidání eskalátorů na 2., 3. a 4. nástupiště a do výpravní budovy z centrálního podchodu vyvolá doplnění elektrického rozvodu nn a osvětlení pro nástupiště a podchod. V dolní stanici eskalátorů budou umístěna čerpadla (dodávka SO 18-19-11). Celkově bude počet čerpadel navýšen o 3ks. Každé čerpadlo bude napojeno do rozvaděče pro osvětlení podchodu RP2. Po přidání eskalátorů na nástupiště bude upraven podchod a bude přidáno několik svítidel pro osvětlení podchodu. Každý eskalátor bude mít DHM a jejich napojení bude do rozvaděče pro osvětlení podchodu RP2. Z důvodu přidáváním vývodů do rozvaděče osvětlení pro podchod RP2 bude tento rozvaděč umístěn na 4. nástupiště jako rozvaděčový pilíř. Úpravou rozvaděče pro osvětlení podchodu a nástupišť budou na každém nástupišti umístěny pilířové rozvaděče pro osvětlení celých nástupišť. Všechny rozvaděče budou napojeny z RH zajištěné sběrnice v TS1.

SO 18-06-05.1 Žst. Olomouc, silnoprůdové rozvody nn - eskalátory

Přidáním eskalátorů 3 ramen do výpravní budovy a po 2 ramenech na nástupiště 2., 3. a 4. dojde k vybudování samostatných pilířových rozvaděčů na nástupištech pro eskalátory. Celkový instalovaný příkon pro 9 ks eskalátorů bude 92kW (9ks eskalátorů x 7,5kW-motor, 0,6-0,8kW-topení, 2kW-servisní zásuvka). Rozvaděč pro eskalátory do výpravní budovy bude umístěn ve vestibulu výpravní budovy na levé straně za dveřmi vstupu z prvního nástupiště a na levé straně u vstupu do severního podchodu. Rozvaděče na nástupištech budou osazeny pod informačním panelem ve směru Česká Třebová za výstupem z pochodu. Eskalátory ve výpravní budově budou napojeny z rozvaděče R-ESK-VB do spodní stanice eskalátoru. Na nástupištech budou eskalátory napojeny z rozvaděčů přes zastřešení nástupišť. Všechny rozvaděče pro eskalátory budou napojeny z trafostanice TS1 z rozvaděče nn RH ze zajištěné části (napájena z TS2 a TS6). Z důvodu zajištění napájení TS1 po napěťové straně nn z TS6 bude položen kabel AYKY-J 3x240+120mm². Jednotlivé vývody budou v RH jističy jističem s proudovým chráničem. Kabely mezi RH a jednotlivými rozvaděči eskalátorů budou CYKY-O 4x95mm² a taženy budou od TS1 do kabelovodu v zemi a dále budou taženy od šachty č.6 kabelovodu přes šachtu č. 13 až 18. Kabely budou k rozvaděčům na nástupištech vycházet z nejbližších kabelových šachet kabelovodu. Napojení eskalátorů bude v soustavě TT s připojením uzemnění na armování podchodu. V rozvaděčích eskalátorů bude rozjištění vývodů k ramenům eskalátorů na tři samostatné vývody. Jeden vývod bude pro motor (jistič 3x25A/C), druhý vývod bude na topení (3x10A/B) a třetí vývod bude na servisní zásuvku (s jističem 1x16A/B).

A.5. Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu

Předčasné užívání staveb (SO a PS) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby a po technické stránce rovněž souvisí s provedením technicko – bezpečnostních zkoušek u provozních souborů a stavebních objektů u kterých jsou tyto zkoušky požadovány – popsáno v části A.6 „SO a PS podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce“.

Postupné provádění stavby vyplývá ze složitosti celé stavby „**Rekonstrukce žst. Olomouc**“. Postupné provádění stavby je zdokumentováno v části F. Organizace výstavby.

Postupné uvádění do provozu je zřejmé z ukončováním prací ve výlukách jednotlivých staničních úseků a dokončováním jednotlivých nástupišť (jednotlivých částí podchodu) – viz stavební postupy a harmonogram stavby.

A.6. PS a SO podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce

Postup výstavby je rozdělen na jednotlivé stavební postupy, po jejichž ukončení bude zahájen zkušební provoz. Příslušné objekty a provozní soubory, podléhající přezkoušení, jsou stanoveny v základních profesních předpisech a normách.

Pokud se jedná o určená technická zařízení ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., která podléhají dozoru dle zákona, je vždy nezbytné pro konstrukci, výrobu a provoz dodržet požadavky vyhlášky č. 100/1995 Sb. Přitom zhotovitel může předat určená technická zařízení jen s jejich platným průkazem způsobilosti, který zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad.

Taxativní výčet zařízení, podléhajících dozoru dle zákona stanoví vyhláška č.100/1995 Sb., podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení.

Z uvedeného vyplývá, že se jedná o PS a SO následujícího charakteru:

- Zabezpečovací zařízení
- Sdělovací zařízení

- Silnoproudá technologie a vedení
- Zdvihač zařízení
- Slaboproudá vedení
- DŘT (ASDR)
- Trakční vedení

Podle zákona č. 266/1994 Sb. se před zahájením zkušebního provozu na částech stavby provede technickobezpečnostní zkouška. Podmínky a rozsah této zkoušky a zkušební provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb., hlava třetí (Stavební a technický řád drah).

D.2 Železniční sdělovací zařízení:

D.2.2	Rozhlasové zařízení
PS 18-14-05	Žst. Olomouc, rozhlas pro cestující

D.2.7	Informační systém pro cestující
PS 18-14-11	Žst. Olomouc, kamerový systém

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT:

D.3.1.2	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
PS 18-05-15	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
PS 18-05-15.1	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
PS 18-05-15.2	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC - kabelizace
PS 18-05-15.3	CDP Přerov – doplnění systému pro žst. Olomouc

E.1 Inženýrské objekty:

E.1.1	Kolejový svršek a spodek
SO 18-16-01	Žst. Olomouc, kolejový spodek
SO 18-16-01.2	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový spodek

E.1.2	Nástupiště
SO 18-16-02	Žst. Olomouc, nástupiště
SO 18-17-03	Žst. Olomouc, informační systém – piktogramy

E.1.4 Mosty, propustky a zdi:

Z níže uvedeného textu vyplývá , že všechny objekty v části projektu E.1.4 (mosty, propustky, zdi) podléhají technicko – bezpečnostní zkoušce.

Rozsah technickobezpečnostní zkoušky se provádí v tomto rozsahu: U staveb a rekonstrukcí mostních objektů a objektů mostům podobných provedením hlavní prohlídky, případně zatěžovací zkoušky k ověření projektovaných parametrů a chování konstrukce při kritickém zatížení. Zatěžovací zkouška se smí uskutečnit až po provedení hlavní prohlídky. Výsledkem hlavní prohlídky je prokázání, že materiál, skutečné rozměry, výroba a montáž mostní konstrukce splňují požadavky projektu. Postup provádění zatěžovací zkoušky je obsažen v doporučené technické normě v příloze č.5. Základní statické zatěžovací zkoušky se provádějí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 18

m, u zatímních mostních konstrukcí s rozpětím větším než 8 m před prvním použitím. Dále se provádějí u všech mostních konstrukcí pokud byla navržena projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky.

Mosty a konstrukce mostům podobné se navrhují pro zatížení normativním zatěžovacím vlakem. Normové zatížení mostů a konstrukcí mostům podobných obsahuje doporučená technická norma uvedená v příloze č.5 (§36 Vyhlášky č.177/1995 Sb.).

E.1.4	Mosty, propustky a zdi
SO 18-19-11	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)
PS 18-19-11.1	Žst. Olomouc, eskalátory

E.1.6	Potrubní vedení
SO 18-27-08	Žst.Olomouc , osobní nádraží - odvedení vod ze střech nástupišť

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.2	Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích
SO 18-15-04	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.6	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
SO 18-06-05	Žst. Olomouc, silnoprůdové rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů
SO 18-06-05.1	Žst. Olomouc, silnoprůdové rozvody nn - eskalátory

A.7. Přehled vlastníků event. správců hmotných inv. prostředků

Seznam budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů je dokladován v následující tabulce:

D.2	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	
D.2.2	Rozhlasové zařízení	Budoucí vlastník
PS 18-14-05	Žst. Olomouc, rozhlas pro cestující	SŽDC, s.o.
D.2.7	Informační systém pro cestující	Budoucí vlastník
PS 18-14-11	Žst. Olomouc, kamerový systém	SŽDC, s.o.

D.3	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE	
D.3.1.2	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty	Budoucí vlastník
PS 18-05-15	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC	
PS 18-05-15.1	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC	SŽDC, s.o.
PS 18-05-15.2	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC - kabelizace	SŽDC, s.o.
PS 18-05-15.3	CDP Přerov – doplnění systému pro žst. Olomouc	SŽDC, s.o.

E.1	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	
E.1.1	Kolejový svršek a spodek	Budoucí vlastník
SO 18-16-01	Žst. Olomouc, kolejový spodek	SŽDC s.o.
SO 18-16-01.2	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový spodek	SŽDC s.o.

E.1.2	Nástupiště	Budoucí vlastník
SO 18-16-02	Žst. Olomouc, nástupiště	SŽDC s.o. (ČD – 1.nástupiště)
SO 18-17-03	Žst. Olomouc, informační systém – piktogramy	SŽDC s.o. (ČD – 1.nástupiště)

E.1.4	Mosty, propustky a zdi	Budoucí vlastník
SO 18-19-11	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)	SŽDC s.o.
PS 18-19-11.1	Žst. Olomouc, eskalátory	SŽDC, s.o.
E.1.6	Potrubní vedení	Budoucí vlastník
SO 18-27-08	Žst.Olomouc , osobní nádraží - odvedení vod ze střech nástupišť	SŽDC s.o.
E.1.9	Kabelovody, kolektory	Budoucí vlastník
SO 18-15-08	Žst. Olomouc, kabelovod	SŽDC, s.o.

E.2	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	
E.2.2	Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích	Budoucí vlastník
SO 18-15-04	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť	SŽDC, s.o.

E.3	TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	
E.3.6	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	Budoucí vlastník
SO 18-06-05	Žst. Olomouc, silnoprůdové rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů	SŽDC, s.o., (ČD – 1.nástupiště)
SO 18-06-05.1	Žst. Olomouc, silnoprůdové rozvody nn - eskalátory	SŽDC, s.o.

A.8. Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby

Úpravy povrchů nástupišť

Úprava povrchů nových nástupišť a zpevněných ploch byla zvolena mj. také s ohledem na požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., jejíž podmínky jsou implementovány do platné legislativy, dle které se řídí projektování nástupišť, tj. ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách a vzorový list železničního spodku Ž 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, který byl doplněn Změnou č. 2, s účinností od 1.6.2010 částí Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišťích.

Povrchová úprava nástupišť:

Ostrovní nástupiště č. 2, 3, 4 a 5 - pochozí plocha nástupišť bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm.

Navrhovaný typ dlažby musí vyhovovat požadavku na min. smykové tření.

Všechna nástupiště jsou přístupná rekonstruovaným stávajícím podchodem (bez výtahů), „novým“ podchodem s výtahy, které zabezpečí mimoúrovňový bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště i osobám s omezenou pohyblivostí, slabozrakým a nevidomým. Výtah je osazen i na konci „nového“ podchodu – u východu do městské části Hodolany.

Na jižní straně jsou ostrovní nástupiště ukončena rampou se sklonem 8,33%, která navazuje na přejezd pro služební vozíky, který nebude sloužit pro pohyb cestujících. Přejezd bude proveden z celopryžových panelů v šířce 3,6m (modul 0,9 m × 4 ks). Prostor mezi kolejemi je vydlážděn zámkovou dlažbou tl.80 mm, lemovanou betonovými obrubníky. U vstupu z nástupišť č.1 bude přejezd opatřen uzamykatelnou závorou.

Na severní straně budou nástupiště č.2 a 4 ukončena zídka se služebními schody z betonu, s piktogramem „Zákaz vstupu“. Nástupiště č.3 bude ukončeno zábradlím. Nástupiště č. 5, na straně k nákladovému nádraží, bude napojeno nájezdovou rampou a úrovnovým přejezdem až k stávajícímu úrovnovému přejezdu k areálu DKV.

Nástupiště u výpravní budovy jsou přístupná přes výpravní budovu (VB) a přístupovým chodníkem na jižní straně VB (přístup z prostoru přednádraží, od zastávek MHD).

Varovné pásy a vodící linie

Upravované nástupiště a zpevněné plochy jsou také vybaveny orientačními pomůckami pro nevidomé a slabozraké. Jedná se mj. zejména o vodící linie, varovné a bezpečnostní pásy a signální pásy. K návrhu a vytváření těchto prvků sloužila projektantovi jako podklad nejen základní vyhláška č. 398/2009 Sb., ale také Metodické poznámky k vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých lidí, doplněné o aktuální poznatky z výstavby na koridorových tratích a zejména konzultace se zástupcem NIPI ČR.

Součástí plochy každého nástupiště je bezpečnostní pás (šířky min.800 mm) – tedy část plochy nástupiště u nástupní hrany, oddělená od ostatní plochy nástupiště kontrastně opticky a hmatově (slepeckou holí a nášlapem) vnímatelným varovným pásem (min.š.400 mm). Kontrastní optické značení je navrženo v min. šířce 150 mm.

Dále budou nástupiště a zpevněné plochy vybaveny signálními pásy, které vyznačují zrakově postiženým občanům důležité trasy a přístup k orientačně důležitým místům - schodiště, výtahy,...) nebo upozorňují na zákaz vstupu (konce nástupišť).

Kontrastní optické značení v š. 0,15 m žlutou barvou se vyznačí na vodící linii blíže k nástupní hraně. Pro vytváření linií a pásů je použita zejména reliéfní dlažba s výstupky.

Informační zařízení

Součástí speciálních stavebních objektů a provozních souborů předkládaného projektu stavby je také informační systém veřejné části výpravní budovy a nástupišť, který zajišťuje poskytování vizuálních a akustických informací (případně hmatných) cestující veřejnosti a má vliv zejména na kvalitu kultury cestování.

Informační systém podává oznámení o jízdách vlaků osobní přepravy, o poskytovaných službách, přičemž pro invalidní občany je prvořadou informací zajištění jejich orientace v prostoru.

Mezi akustické informační zařízení patří např. rozhlas, akustické naváděcí systémy, orientační majáčky apod.

Informační zařízení vizuální se dělí na zařízení stálé (např. piktogramy, stálé nápisy, vitríny) a měnitelné v reálném čase (jsou zajištěny pomocí elektronických sdělovacích zařízení – počítače, odjezdové panely, hodiny apod.).

Provedení stálých viditelných informačních prvků pro orientaci v prostoru se na železnici řídí typizační směrnici Informační systém veřejné části výpravních budov a TNŽ 73 6390 Nápisy názvů železničních stanic a zastávek a je navrženo v souladu s TSI 2008/164/ES.

Pro slabozraké občany je důležité, že názvy stanice a piktogramy vně budovy (případně v místech bez stálého zdroje světla) jsou prosvětlené; pro cestující s omezenou schopností pohybu je piktogramy vyznačen směr jejich cesty tak, aby byli navedeni k bezbariérovým přístupům (např. výtah, bezbariérové WC apod.).

Akustické naváděcí systémy, orientační majáčky

Pro slabozraké spoluobčany budou též sloužit akustické a orientační majáčky, umístěné na význačných místech rekonstruované stanice - jsou to především vstupy do podchodu, schodiště a také eskalátory.

Výtahy a jiná zvedací zařízení

Výtahy jsou navrženy pouze v rámci „nového“ (jižního) podchodu pro pěší, které zabezpečí mimoúrovňový bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště i osobám s omezenou pohyblivostí, slabozrakým a nevidomým. Výtah je osazen i na konci nového podchodu – u východu do Hodolan a přednádražního prostoru (k zastávkám MHD).

Umístění a dispozice výtahových šachet a vstupů do nich je navrženo dle požadavků a zásad daných vyhláškou 398/2009 Sb. Strojní vybavení výtahových šachet tj. vlastní kabiny výtahů a jejich pohon bude také splňovat závazné požadavky vyhl. 398/2009 Sb. a tyto budou požadovány u dodavatele vlastních výtahů. Týká se to zejména vybavenosti kabin.

A.9. Členění projektové dokumentace

Objektová skladba změny stavby je členěna dle projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

A.9.a) Celková skladba dokumentace

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

C. Celková situace stavby

C.2 Koordinační situace stavby M 1: 500 (M 1: 1000)

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.2 Sdělovací zařízení

D.2.2 Rozhlasové zařízení

D.2.7 Informační systém pro cestující

D.3 Silnoproudá technologie

D.3.1.2 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty

E. STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Kolejový svršek a spodek

E.1.2 Nástupiště

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

E.1.9 Kabelovody, kolektory

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

F. ORGANIZACE VÝSTAVBY

F.3. Časový postup prací

F.3.1 Stavební postupy

G. NÁKLADY

G.1. Náklady stavby

D. Technologická část

Část dok. PS	Číslo PS, SO	Část dokumentace
D.		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.2		SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.2	PS	Rozhlasové zařízení
	PS 18-14-05	Žst. Olomouc, rozhlas pro cestující
D.2.7	PS	Informační systém pro cestující
	PS 18-14-11	Žst. Olomouc, kamerový systém
D.3		SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT
D.3.1.2	PS	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
	PS 18-05-15	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
	PS 18-05-15.1	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
	PS 18-05-15.2	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC - kabelizace
	PS 18-05-15.3	CDP Přerov – doplnění systému pro žst. Olomouc

E. Stavební část

E.		STAVEBNÍ ČÁST
E.1		INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1	SO	Kolejový svršek a spodek
	SO 18-16-01	Žst. Olomouc, kolejový spodek
	SO 18-16-01.2	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový spodek
E.1.2	SO	Nástupiště
	SO 18-16-02	Žst. Olomouc, nástupiště
	SO 18-17-03	Žst. Olomouc, informační systém – piktogramy
E.1.4	SO	Mosty, propustky a zdi
	SO 18-19-11	Žst. Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)
	PS 18-19-11.1	Žst. Olomouc, eskalátory
E.1.6	SO	Potrubní vedení
	SO 18-27-08	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvedení vod ze střech nástupišť
E.1.9	SO	Kabelovody, kolektory
	SO 18-15-08	Žst. Olomouc, kabelovod
E.2		POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ
E.2.2	SO	Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
	SO 18-15-04	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť
E.3		TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
E.3.6	SO	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 18-06-05	Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů
	SO 18-06-05.1	Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody nn - eskalátory

A.10 Seznam provozních souborů a stavebních objektů s přímou vazbou na parametry interoperability

Interoperabilita je jedním z předpokladů fungování integrovaného transevropského železničního systému. Interoperabilitou se rozumí schopnost tohoto systému umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců, které splňují základní parametry stanovené pro tyto vybrané tratě. Interoperabilita sestává z řady technických a zákonných zásahů, které sladují různé národní železniční systémy dohromady a vytváří tak železniční síť, která je otevřená a integrovaná na evropské úrovni.

Projekt stavby je zpracován v souladu s těmito požadavky interoperability. V níže uvedené tabulce jsou uvedeny provozní soubory a stavební objekty podléhající interoperabilitě v rozčlenění do jednotlivých subsystémů.

Spolehlivost SO a PS z hlediska interoperability je dána dodržáním příslušných norem, vyhlášek, předpisů a Směrnic evropského parlamentu a Rady.

Pro zpracování projektu, jako podklady pro splnění požadavků z hlediska interoperability, byly použity Směrnice evropského parlamentu a rady a Rozhodnutí komise, národní zákony a vyhlášky, technické normy, vyhlášky UIC, interní předpisy, směrnice a vzorové listy.

Směrnice evropského parlamentu a rady, Rozhodnutí komise a národní zákony a vyhlášky:

- 2004/50/ES Směrnice evropského parlamentu a Rady, která podstatně změnila směrnici Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního žel. systému a směrnici 2001/16/ES o interoperabilitě konvenčního žel. systému
- 2008/57/ES Směrnice o interoperabilitě žel. systému ve Společenství-směrnice zrušuje směrnice 98/48/ES a 2001/16/ES s platností od 19.7.2010.
- 2008/164/ES –**pro subsystém infrastruktura**-Rozhodnutí Komise o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním žel. systému.

pro subsystémy infrastruktura a energie – vzhledem k absenci technických specifikací pro konvenční železniční systém – se orientačně používají technické specifikace pro vysokorychlostní železniční systém.

- 2008/284/ES-pro subsystém **energie** vysokorychlostního žel. systému-nahradila 2002/733/ES a pro subsystém **infrastruktura** TSI 2008/217/ES, která nahradila rozhodnutí 2002/732/ES.
- 2009/561/ES –TSI pro subsystém **řízení a zabezpečení** transevropského konvenčního žel. systému, kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES, kapitola 7
- 2010/79/ES konvenční a vysokorychlostní žel. systém- mění přílohu A TSI 2006/679/ES **řízení a zabezpečení** konvenčního žel. systému a 2006/860/ES řízení a zabezpečení vysokorychlostního žel. systému, Seznam povinných specifikací (od 1.4.2010).
- vyhláška MD 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému
- Nařízení vlády 133/2005 o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského žel. systému.
- Sdělení MD z 25.2.2004 (Sbírka zákonů č. 111) o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

Vyhlášky UIC

Přehled vyhlášek UIC ve vztahu k jednotl. subsystémům je uveden v příloze Vyhlášky č. 352/2005 Sb.

Pro oblast Stavby (obecně)

- UIC 505-4 Vlivy aplikace kinematických průjezdných průřezů-osová vzdálenost kolejí
- UIC 741 Stanice pro osobní dopravu, výška nástupišť

Pro oblast Konstrukce (silniční nadjezdy)

- UIC 506 a 505-4 Průjezdný průřez
- UIC 606-1, 505-1 a 505-4 Obrys sběrače

Pro parametry subsystému energie

- UIC 796-Napětí u sběrače
- UIC 797- Koordinace el. ochrany se subsystémem kolejová vozidla

Doporučené vyhlášky UIC , týkající se TSI PRM (Persons with reduced mobility)

- UIC 140 Accesibility to stations in Europe (Přístupnost stanic v Evropě)
- UIC 413 Measures to facilitate travel by rail (Opatření k usnadnění cestování vlakem)

Interní předpisy, směrnice a vzorové listy:

- Směrnice GŘ SŽDC, s.o., č. 16/2005, č.j. 3790/05-OP, ze dne 17.1.2006 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“
- Směrnice GŘ SŽDC, s.o., č. 20/2004, č.j. 4 124/04-OI ze dne 19.11.2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ ve znění pozdějších změn
- Směrnice GŘ SŽDC, s.o. č. 11/2006 č.j. 13 511/06-OP ze dne 30.6.2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.
- Směrnice SŽDC č. 19/2006/2006, „Standardizace aplikačního SW, formátů a způsobu předávání dat v oblasti IT ŽDC SŽDC“ ze 25.1.2007
- Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi, č.j. 12133/1998, v platném znění a v souladu s „Prováděcím opatřením k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“, vydaným pod č.j. 2347/1999-O7, ve znění č.j. 1162/02-O7, č.j. 1615/2003-O7 a č.j. 6154/04-OI.
- Směrnice GŘ ČD, s.o. č. 28/2005 č.j. 6037/05-OP ze dne 30.3.2006 „Koncepce používání jednotl. tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích žel. drah ve vlastnictví ČR.
- Směrnice GŘ SŽDC s.o., č. 42- Hospodaření s vyzískaným materiálem, z 20.5.2009

Seznam interních předpisů SŽDC

Označení	Název
SŽDC (ČD) D 1	Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
SŽDC (ČD) D 2	Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
SŽDC (ČD) D 7/2	Předpis pro organizování výluk na síti Českých drah
SŽDC (ČD) M 20/2	Jednotná železniční mapa. Vzorové listy
SŽDC (ČD) M 21	Předpis pro staničení žel.tratí
SŽDC (ČD) Op 16	Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC (ČD) S 3/1	Předpis pro práce na železničním svršku
SŽDC (ČD) S 3/2	Bezстыková kolej

Označení	Název
SŽDC (ČD) SR101 (S)	Seznam soupisů materiálu pro žel. svršek
SŽDC (ČD) SR 103/1 (S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC (ČD) SR 103/3 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC (ČD) SR 103/6 (S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7 (S)	Pasportní evidence železničního svršku
SŽDC (ČD) Ž (1-10)	Vzorové listy železničního spodku
SŽDC (ČD) Ž11	Vzorové listy žel. spodku-Železniční přejezdy a přechody
SŽDC (ČD) 20/86-PMR	Směrnice pro ochranu sdělovacích kabelů před nebezpečnými indukčními a korozními vlivy ve stykových pásmech dvou trakčních proudových soustav v místech souběhu stejnosměrné trakční proudové soustavy a silového trojfázového vedení
SŽDC (ČD) T7	Radiový provoz
SŽDC (ČD) S5	Správa mostních objektů
SŽDC (ČD) S 66	Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v ČR
SŽDC (ČD) 18/86-PMR	Kategorie železničních tratí z hlediska mostů
SŽDC (ČD) S 5/4	Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
SŽDC (ČD) SR 5(S)	Určování zatížitelnosti železničních mostů
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
SŽDC (ČD) 105/1 (S)	Používání plastbetonu v traťovém hospodářství
SŽDC (ČD) E8	Předpis pro provoz energetických zařízení napájení zabezpečovacího zařízení
SŽDC (ČD) SR 112 (T)	Staniční zabezpečovací zařízení

Názvy předpisů byly aktualizovány podle Pokynu GR SŽDC č. 8/2008 ve znění změny č. 1, Převzetí předpisů Českých drah do gesce SŽDC, s.o..

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

Technické normy

Přehled základních tech. norem je uvedený v příloze č. 5 Vyhlášky Ministerstva dopravy 177/1995 Sb.,

Přehled závazných technických norem a předpisů je vymezen v platném znění TKP-Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí vydání. Seznam je uveden na konci každé kapitoly (Zemní práce, Odvodnění tratí a stanic...). V současné době bylo vydaných 7 změn, poslední 7. změna k 1.2.2010.

Začlenění provozních souborů a stavebních objektů do subsystémů interoperability

Pro posouzení shody projektu stavby s technickými specifikacemi interoperability je dokumentace řazena do jednotlivých subsystémů dle pokynu uvedených v Příloze č. 2 Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č. 11/2006, platné od 30.6.2006. Do subsystému infrastruktura byly na rozdíl od Směrnice č.11 zařazeny Provozní soubory, týkající se Technologie zdvihacích zařízení a Informačního systému.

Takto vytvořený seznam provozních souborů a stavebních objektů, které mají přímou vazbu na některý ze základních nebo dalších závazných parametrů vztažených k jednotlivým strukturálním subsystémům, současně odpovídá i vydefinovaným částem dokumentace pro

posuzování shody dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., Příloha č. 5-Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro vydání stavebního povolení.

Vzhledem k tomu, že standardní členění projektu stavby uvedené v kapitole 1.1 je provedeno na národní bázi, níže uvedený seznam a členění dokumentace pro posuzování shody odpovídá zvyklostem členění v Evropské unii.

Evropské směrnice pro intreroperabilitu transevropského konvenčního železničního systému definují subsystémy železničního konvenčního systému v rozčlenění na strukturální a provozní oblast. V souladu se zněním Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb. je možno rozčlenit evropský železniční systém na subsystémy následovně:

V oblasti strukturální se jedná o subsystémy:

- Řízení a zabezpečení
- Energie
- Infrastruktura (*tj. dopravní cesta dráhy*)
- Provoz a řízení dopravy
- Kolejová vozidla

V oblasti provozní se jedná o subsystémy:

- Údržba
- Telematické aplikace v nákladní a osobní dopravě (*využití integrace přenosu a zpracování dat a souvisejících informací*)

Popis jednotlivých subsystémů, který zejména definuje jednotlivé části, jež jsou zahrnuty ve výše uvedených subsystémech, je přehledně uveden v §7 Vyhl. MD č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému.

V rámci projektu stavby, na základě jeho charakteru a obsahu, bude novým řešením dotčena **strukturální oblast konvenčního železničního systému** a to v těchto subsystémech:

- **Řízení a zabezpečení**
- **Energie**
- **Infrastruktura**

Poznámka:

V následujících tabulkových přehledech obsahové skladby jednotlivých subsystémů jsou uvedeny provozní soubory a stavební objekty (resp. podobjekty), které podléhají požadavkům na prokazování shody (nejsou zde uvedeny PS a SO, které se na interoperabilitu neposuzují- např. objekty provizorního nebo dočasného charakteru, objekty rušení a demolice, objekty přípojek a přeložek externích dodavatelů energií atd. Objekt oplocení není zařazen- řeší pouze lokální úpravy v místech dotčených stavbou (např. výklenky v místech nových trakčních stožárů). Rovněž nejsou pro posuzování na interoperabilitu zařazeny objekty na navazujících tratích (mimo EŽS) objekty komunikací a úpravy přejezdů, protože neslouží bezprostředně jako přístupové cesty na nástupiště.

S ohledem na výstavbu rádiového digitálního systému GSM-R v úseku Česká Třebová-Přerov nebudou podle objednatele budovány sítě MRTS. Udržující zaměstnanci budou vybaveni mobilními telefony GSM-R. V současné době probíhá ověřovací provoz GSM-R pro posun, jehož ukončení se předpokládá do zahájení stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

Zatřídění PS a SO do subsystémů :

SUBSYSTÉM ENERGIE (ENE)

STAVEBNÍ OBJEKTY

E.3		TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
E.3.6		Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
E.3.6	SO 18-06-05	Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů
E.3.6	SO 18-06-05.1	Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody nn - eskalátory

SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA (INS)

PROVOZNÍ SOUBORY

D.2		SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.2.2		Rozhlasové zařízení
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
D.2.2	PS 18-14-05	Žst. Olomouc, rozhlas pro cestující

STAVEBNÍ OBJEKTY

E.1		INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.1		Kolejový svršek a spodek
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
E.1.1	SO 18-16-01	Žst.Olomouc, kolejový spodek
E.1.1	SO 18-16-01.2	Žst.Olomouc - obvod osobní nádraží, kolejový spodek

E.1		INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.2		Nástupiště
Část dok. PS	Číslo PS	Název stavebního objektu
E.1.2	SO 18-16-02	Žst. Olomouc, nástupiště
E.1.2	SO 18-17-03	Žst. Olomouc, informační systém - piktogramy

E.1		INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.4		Mosty, propustky, zdi
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
E.1.4	SO 18-19-11	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)
E.1.4	PS 18-19-11.1	Žst. Olomouc, eskalátory

E.2		POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
E.2.2		Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištech
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
E.2.2	SO 18-15-04	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť

A.11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Realizace změny je nedílnou součástí stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

A.12. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Zahájení stavby: březen 2014

Dokončení stavby: srpen 2016

Podrobné údaje o stavebních postupech, realizaci jednotlivých SO a PS, výlukách a podobně jsou uvedeny v části **F. Organizace stavby** projektové dokumentace stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ a vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o změnu stavby před dokončením, je nutno vycházet z platného harmonogramu prací zhotovitele, v současné době realizované stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“.

V Olomouci, leden 2014

Vypracoval: Ing. Jiří Parma