

Vypracování projektu stavby " Rekonstrukce žst. Olomouc "  
je spolufinancováno Evropskou unií z programu TEN - T  
ve výši 1 647 000 EUR, což je 50% z celkových nákladů na projekt



Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor.  
Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b> LEGIONÁŘSKÁ 8 , 772 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444 fax: +420 585 570 412 e-mail: moravia@moravia.cz <a href="http://www.moravia.cz">http://www.moravia.cz</a>
---	---	--

OBJEDNATEL		 <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> v zastoupení: SŽDC, s.o., Stavební správa Olomouc, Nerudova 1, 772 58	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU		ING. JIŘÍ PARMA 	ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. PAVEL KUČERA
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS		NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
		ING. JIŘÍ PARMA 	-
KRAJ: OLOMOUCKÝ		POVĚŘENÝ OÚ: OLOMOUC	OBEČ: OLOMOUC
<b>" Rekonstrukce žst. Olomouc "</b>		ZAK. ČÍSLO MCO	09 - 100 - 231- PS
		ÚČEL	PROJEKT
		DATUM	SRPEN 2010
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
Průvodní zpráva		ČÁST <b>A.</b>	POŘ.Č.

## Projekt stavby

# „ Rekonstrukce žst.Olomouc “

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA





<b>A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY, INVESTORA A ZHOTOVITELE PROJEKTU .....</b>	<b>5</b>
<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>
<b>A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....</b>	<b>7</b>
<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>8</i>
<i>A.2.3. PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY.....</i>	<i>11</i>
<i>A.2.4 ÚZEMÍ DOTČENÉ STAVBOU VČ. ZÁBORŮ .....</i>	<i>15</i>
<i>A.2.5 POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY.....</i>	<i>26</i>
<b>A.3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....</b>	<b>28</b>
<b>A.4. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....</b>	<b>39</b>
<i>A.4.1 ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO TECHNICKÉHO STAVU A KVALITATIVNÍ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY STAVBY.....</i>	<i>39</i>
<i>A.4.2 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....</i>	<i>62</i>
<b>A.5. PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU.....</b>	<b>65</b>
<b>A.6. PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE .....</b>	<b>65</b>
<b>A.7. PŘEHLED VLASTNÍKŮ EVENT. SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INV. PROSTŘEDKŮ .....</b>	<b>71</b>
<b>A.8. INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY .....</b>	<b>78</b>
<b>A.9. ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....</b>	<b>80</b>
<i>A.9.A) CELKOVÁ SKLADBA DOKUMENTACE .....</i>	<i>80</i>
<i>A.9.B) ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY.....</i>	<i>83</i>
<i>A.9.C) VLASTNÍ SKLADBA PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ:.....</i>	<i>84</i>
<b>A.10 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY .....</b>	<b>91</b>
<b>SUBSYSTÉM ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ (CCS).....</b>	<b>95</b>
<b>SUBSYSTÉM ENERGIE (ENE) .....</b>	<b>96</b>
<b>SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA (INS).....</b>	<b>98</b>
<b>A.11. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI.....</b>	<b>99</b>
<b>A.12. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY .....</b>	<b>101</b>



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

### A.1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	„Rekonstrukce žst.Olomouc“		
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby		
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce		
Odvětví:	Železniční doprava		
Místo stavby:	Železniční trať: Přerov – Česká Třebová		
	Traťový úsek:	1901 Olomouc – Česká Třebová 1902 Olomouc – Přerov	
	Dopravná:	1901 Žst. Olomouc	
	DÚ:	Olomouc: 1901 DU 27 Olomouc – Štěpánov: 1901 DU 26 Olomouc – Grygov: 1902 DU 8	
Kraj:	Olomoucký		
Pověřená obec:	Olomouc		
Drážní úřad:	Olomouc		
Katastrální území:	Olomouc Černovír, Klášterní Hradisko, Pavlovičky, Chválkovice, Bělidla, Hodolany, Nové Sady u Olomouce, Holice u Olomouce		
Termíny výstavby:	zahájení:	březen 2011	
(předpoklad)	ukončení:	srpen 2014	
	délka výstavby:	42 měsíců	

### 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 jednající: <b>Ing. Jan Komárek</b> , generální ředitel		
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. Miroslav Bocák, Ing. Marta Mutňanská  
*ve věcech životního prostředí:* Radka Grygarová, DiS  
*úředně oprávněný zeměměřický inženýr:* Ing. Jaroslav Eichler

Kontaktní adresa pro zasílání korespondence a daňových dokladů:

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

Ústřední orgán objednatele: Ministerstvo dopravy a spojů 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 8, Olomouc, PSČ 772 00  
zapsaná v OR vedeném Krajským soudem v Ostravě, oddíl B,  
vložka 1217, dne 30.01.1996  
Jednající: Ing. Pavel Kučera, předseda představenstva  
IČO: 64610357,  
DIČ: CZ64610357

Kontaktní zaměstnanci:

*ve věcech technických:* Ing. Stanislav Vávra, Ing. Jiří Parma  
*úředně oprávněný zeměměřický inženýr:* Ing. Jan Smetana

Zpracování projektu: srpen 2010

## A.2. Základní údaje o stavbě

### A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ 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
<b>a) trať Přerov – Česká Třebová</b>				
Olomoucký	Olomouc	Černovír	83,022	84,876
Olomoucký	Olomouc	Klášteří Hradisko	84,400	85,980
Olomoucký	Olomouc	Pavlovičky	84,876	86,000
Olomoucký	Olomouc	Bělidla	86,000	86,512
Olomoucký	Olomouc	Hodolany	86,512	204,825
<b>b) trať Olomouc – Krnov</b>				
Olomoucký	Olomouc	Bělidla	0,0	1,227
Olomoucký	Olomouc	Pavlovičky	1,227	1,411
Olomoucký	Olomouc	Chválkovice	1,227	3,100
<b>c) trať Olomouc - Šumperk</b>				
Olomoucký	Olomouc	Bělidla	101,800	102,322
Olomoucký	Olomouc	Pavlovičky	102,322	103,394
Olomoucký	Olomouc	Chválkovice	103,394	104,200
<b>d) trať Olomouc - Prostějov</b>				
Olomoucký	Olomouc	Hodolany	100,800	99,150
<b>e) trať Olomouc – Senice na Hané</b>				
Olomoucký	Olomouc	Hodolany	0,0	1,300

(Pozn.: km údaje jsou zaokrouhleny na metry)

Statutární město Olomouc je obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřeným obecním úřadem.

Stavební úřad Olomouc – Magistrát města Olomouce.

Obecní části jsou rozděleny následovně : Bělidla, Černovír, Droždín, Hejčín, Hodolany, Holice, Chomoutov, Chválkovice, Klášterní Hradisko, Lazce, Pošiv, Nedvězí, Nemilany, Neředín, Nová Ulice, Nové Sady, Nový Svět, Olomouc, Pavlovičky, Povel, Radíkov, Řepčín, Slavonín, Svatý Kopeček, Topolany, Týneček.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Olomouc je : Bělkovice-Lašťany, Blatec, Bohuňovice, Bukovany, Bystročice, Bystrovany, Daskabát, Dolany, Doloplazy, Drahanovice, Dub nad Moravou, Grygov, Hlubočky, Slušovice, Hněvotín, Horka nad Moravou, Charváty, Kožušany-Tážaly, Krčmaň, Křelov-Břuchotín, Libavá, Liboš, Loučany, Lubenice, Lutín, Majetín, Mrsklesy, Náměšť na Hané, Olomouc, Přáslavice, Příkazy, Samotičky, Skrbeň, Slatinice, Štěpánov, Suchonice, Svěsédlice, Těšetice, Toveř, Tršice, Ústín, Velká Bystřice, Velký Týnec, Velký Újezd, Věrovany.

Nadřízený úřad : Krajský úřad – Olomoucký kraj – Oddělení územního plánu a stavebního řádu, odbor strategického rozvoje kraje.

Rekonstruovaná žst.Olomouc je osazena v rovinatém terénu, který lze charakterizovat po stránce směrového a výškového řešení jako úsek nenáročný - svým charakterem se však jedná o rekonstrukci žel. stanice ve velmi husté průmyslové, dopravní a obytné zástavbě, s velkou hustotou podzemních inženýrských sítí, která stavbu dělá velmi náročnou.

Vlastní rekonstruovaná železniční stanice a přiléhající traťové úseky jsou vytrasovány 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 stavebním a drážním úřadem.

### **A.2.2 Popis stavby z hlediska účelu a funkce**

V rámci postupného začleňování České republiky do evropských struktur a z toho plynoucího propojování dopravních infrastruktur jednotlivých států je ČR bezprostředně zainteresována na modernizaci dvou multimodálních koridorů evropského významu (Berlin / Nürnberg – Praha – Bratislava – Budapest – Istanbul a Gdaňsk – Poznaň / Lodž – Katowice – Petrovice u K. – Budapest / Wien) včetně nejvýznamnějších připojení k nim. Z nich byly definovány i železniční koridory na síti ČD:

- I. Děčín – Praha – Č. Třebová – Brno – Břeclav,
- II. Břeclav – Přerov – Petrovice u K. s odbočnou větví Č. Třebová – Přerov,
- III. Cheb – Plzeň – Praha – Č. Třebová – Ostrava – Petrovice u K. , Dětmárovice - Mosty u Jablunkova - st.hr.SR,
- IV. Děčín – Praha – Horní Dvořiště / České Velenice.

Modernizace těchto železničních koridorů je z hlediska významu prvořadá, neboť navazuje na obdobnou modernizaci železničních tratí sousedních států, s nimiž je projednávána časová i věcná koordinace.

Cíle modernizace těchto vybraných koridorů je:

- zajistit úpravami traťových úseků rychlost do 120 km.h<sup>-1</sup> pro vlaky nákladní dopravy a do 160 km.h<sup>-1</sup> pro vlaky osobní dopravy,
- odstranění přechodných a z větší části i trvalých omezení traťových rychlostí, závad v přechodnosti a prostorové průchodnosti, bezpečnosti provozu a ostatních omezujících prvků,
- nasazení vozidel s naklápačící technikou v zájmu zvýšení cestovní rychlosti vlaků osobní dopravy oproti traťové rychlosti vzhledem k tomu, že směrové poměry nedovolí dosáhnout rychlosti 160 km.h<sup>-1</sup> v celé délce koridorů,
- náprava nevyhovujícího stavu infrastruktury, způsobeného dlouhodobým zanedbáváním obnovy základních prostředků, nedostatečnou údržbou i zpožděním všeobecného technického vývoje.

Jedním ze základních cílů stavby, který plyne z výše uvedeného, je zvýšení traťové rychlosti v úseku s důsledkem zkrácení jízdní doby, zejména u rychlíkové dopravy.

Stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ patří do souboru staveb modernizace železniční sítě ČR. Uzlová železniční stanice Olomouc je součástí přípojně větve II. tranzitního koridoru (Rakousko – Polsko) Přerov – Česká Třebová, zajišťující spojení s I. tranzitním koridorem (Německo – Praha – Brno – Rakousko). Modernizace těchto koridorů se týká tratí s významným vnitrostátním i mezinárodním provozem, které jsou zahrnuty do Dohod o

nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy AGC (Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích) a AGTC (Evropská dohoda o mezinárodních tratích kombinované dopravy), v plánech rozvoje železničních sítí vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC).

Na předmětnou stavbu nabylo dnem 3.11.2009 právní moci **Územní rozhodnutí č. 110/2009** o umístění stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“, které vydal Magistrát města Olomouce, odbor stavební, oddělení územně správní, 779 11 Olomouc, Hynaisova 10, Č.j.: SmOI/ÚSO/77/1472/2008/Še. Dále bylo MmOI, odborem stavebním, odd, územně správním vydáno sdělení čj. SMOI/ÚSO/77/1201/2010/Še k žádosti o územní souhlas z důvodu rozšíření stavby oproti původnímu rozsahu.

Rozsah „Rekonstrukce žst. Olomouc“:

- Začátek stavby je v km 83,022 úseku tratě Olomouc – Štěpánov (kabelová trasa k oddílovým návěstidlům ve směru do Olomouce – 1-830 a 2-830), začátek kolejových úprav a ostatních rozhodujících stavebních a montážních prací je v km 83,416, stavba pokračuje přes přednádraží a osobní nádraží až po konec stavby.
- Konec stavby je v km 204,825 traťového úseku Grygov – Olomouc (vjezdová návěstidla). Konec kolejových úprav a ostatních rozhodujících stavebních a montážních prací je v km 204,851 traťového úseku Grygov – Olomouc.
- Na přípojně trati směr Bohuňovice (Šumperk) je dán místem zapojení kolejových obvodů a úpravou zab. zařízení cca do km 103,840.
- Na přípojně trati směr Velká Bystřice (Krnov), pro zapojení počítačů náprav je nutná úprava cca do km 3,100.
- Na přípojně trati směr Olomouc – Nová Ulice (Senice na Hané), pro zapojení počítačů náprav je nutná úprava cca do km 1,300.
- Na přípojně trati směr Blatec (Prostějov), pro zapojení kolejových obvodů v RD PZS km 99,184 je nutná úprava cca do km 98,480.

*V souladu s předpisy ČD-D23 Směrnice pro stanovení provozních intervalů a následných mezidobí, ČD-D24 Směrnice pro zjišťování propustnosti železničních tratí a normou TNŽ Staniční a traťové zabezpečovací zařízení, v traťovém úseku Olomouc hl.n. - Štěpánov respektují úpravy TZZ stávající typ zařízení a výrazné posunutí vjezdových návěstidel - v každé traťové koleji bude doplněn navíc jeden oddíl elektronického centralizovaného obousměrného automatického bloku.*

*Podle pravomocného územního rozhodnutí pro stavbu „Rekonstrukce žst.Olomouc“ byl začátek stavby v km 83,422 ve směru na Českou Třebovou a konec stavby v km 204,850 ve směru na Přerov. Vzhledem k výše uvedenému bylo požádáno dopisem na Magistrát města Olomouce, Stavební úřad o vydání územního souhlasu ke změně začátku a konce stavby ve vztahu k vydanému územnímu rozhodnutí. Žádost o územní souhlas zahrnovala také další změny navrženého řešení, které jsou odlišné od přípravné dokumentace a tedy právoplatného územního rozhodnutí - zrušení SO 18-19-17 Žst. Olomouc, návěstní krakorec v km 86,783 a SO 18-19-18 Žst. Olomouc, návěstní krakorec v km 87,176, - zařazení nového SO 18-17-01.3 Žst. Olomouc, úpravy železničních přejezdů, - změna technického řešení SO 18-15-10 Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanic T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, - zařazení nového SO 18-15-14.2 Žst. Olomouc, PHS v km 86,432 – 86,542 vpravo a SO 18-15-14.3 Žst. Olomouc, PHS v km 86,328 – 86,542 vlevo, - změna polohy situování reléových domků na žel. přejezdech SO 18-15-12 Žst. Olomouc, reléové domky, - rozšíření rozsahu úprav kabelových tras a traťového zabezp. zařízení u přípojných tratí žst.Olomouc hl.n. v rámci PS 18-28-04 Žst.Olomouc, úvazka TZZ směr Nová Ulice a Blatec, PS 18-28-05 Žst.Olomouc, úvazka TZZ směr Velká*

*Bystřice, PS 18-28-06 Žst.Olomouc, úvazka TZZ směr Bohuňovice, - rozšíření rozsahu úprav kabelových tras a traťového zabezp. zařízení u hlavní trati v rámci PS 18-28-02 t.ú. Olomouc-Štěpánov, úprava traťového zabezpečovacího zařízení a PS 18-28-03 Žst.Olomouc, úvazka TZZ směr Grygov.*

**Cílem stavby** je uvést žst. Olomouc do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům stanoveným ve Směrnici generálního ředitele SŽDC č.16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“, což představuje především:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do  $160 \text{ km.h}^{-1}$  na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít ,
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti  $120 \text{ km.h}^{-1}$ ,
- zajištění požadované propustnosti,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti  $160 \text{ km.h}^{-1}$ .

**Rozsah stavby** vychází:

- z přípravné dokumentace stavby Rekonstrukce žst. Olomouc,
- ze schváleného investičního záměru na projekt „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- z posuzovacího protokolu přípravné dokumentace „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- ze schvalovacího protokolu přípravné dokumentace „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- ze závěrů připomínkového řízení k přípravné dokumentaci
- z právoplatného Územního rozhodnutí č. 110/2009 o umístění stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- ze sdělení MmOI čj. SMOI/ÚSO/77/1201/2010/Še k žádosti o územní souhlas z důvodu rozšíření stavby oproti původnímu rozsahu

**V souladu s výše uvedenými dokumenty stavba mimo dříve uvedené cíle zabezpečí:**

- vedením hlavních koridorových kolejí přes osobní nádraží v nové poloze (v km 86,000 přechází hlavní koleje v části vnitřního nádraží do nové stopy v sudé kolejové skupině a v osobním nádraží jsou pak již vedeny v nové stopě mezi stávajícím druhým a třetím nástupištěm tak, že stávající kolej č.1 přechází do osy stávající koleje č.2 a obdobně stávající kolej č.2 přechází do osy stávající koleje č.4 – zpět se obě hlavní koleje vrací do původní polohy na grygovském zhlaví osobního nádraží) se získá větší vyváženost mezi sudou a lichou kolejovou skupinou, při posílení liché kol. skupiny o jednu kolej,
- výlučné využití celého nástupiště č.2 pro vlaky na směru Česká Třebová – Přerov pro pohodlný přestup cestujících z vlaku vyšší kategorie do nižší a opačně bez nutnosti přecházení mezi nástupišti. Obdobný způsob využití má nástupiště č.3, které bude stejné služby nabízet pro vlaky na směru Ostrava (Přerov) – Praha. V dopravní špičce bude možno ve stanici současně odbavit čtyři vlaky hlavní koridorové trati (2 vlaky vyšší a 2 vlaky nižší kategorie), dva vlaky na směru Šternberk, dva vlaky na směru Krnov, dva vlaky na směru Prostějov a jeden vlak na směru Kostelec na Hané – celkem tedy 11 vlaků osobní dopravy,
- potřebný rozsah dopravních kolejí a nástupišť v osobním nádraží žst. Olomouc včetně řešení přístupu cestujících na nástupiště,
- rekonstrukci stávajícího podchodu a vyústění jižního podchodu s jednoramenným schodištěm na nástupiště a s výtahy pro cestující s omezenou schopností pohybu.

Charakteristickým prvkem řešené železniční stanice je přímý kontakt s intravilánem města. Rekonstrukce v tomto úseku bude proto vyžadovat zajištění dostatečného odhlučnění a zamezení přenosu vibrací z drážního tělesa. Na základě zpracované hlukové studie je navržen odpovídající systém protihlukových opatření. V řešení „Rekonstrukce žst. Olomouc“ je neustále sledován trend maximálního sjednocení nově navrhovaných konstrukcí s ostatními modernizovanými úseky II. tranzitního koridoru. Úpravami železničního svršku a spodku, nástupišť, umělých staveb, technologických zařízení – zabezpečovacích a sdělovacích, silnoproudých rozvodů a zařízení, automatizovaného dispečerského řízení, osvětlení a trakčního vedení budou uvedená zařízení upravena a uvedena do souladu s požadavky **Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č.16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“ a Směrnicí 2001/16/EC o interoperabilitě transevropského železničního systému.**

Stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ je zařazena dle územně plánovací dokumentace mezi stavby veřejně prospěšné.

Investiční akce je spolufinancována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a Evropskou unií z programu TEN-T.

Projekt stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ byl zpracován a je členěn dle nově platné vyhlášky č. 146/2008 Sb. ze dne 9.4.2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Nicméně, na základě požadavku na zachování jednotnosti členění a kódování jednotlivých částí dokumentace dle zvyklostí drážních staveb, je na základě rozhodnutí objednatele používáno číselného kódování jednotlivých částí dokumentace dle Přílohy č.2 Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č.11/2006, platné od 30.6.2006. Požadavek její závazné akceptace mj. vyplývá ze zadávací dokumentace na projekt stavby a byl prověřen opakovaným dotazem zpracovatele v průběhu zpracování dokumentace.

Akceptace obou výše uvedených platných a závazných dokumentů, které však nedefinují zcela shodně požadavky na požadovanou dokumentaci, ze strany projektanta tedy výsledně znamená, že **rozsah a obsah zpracované dokumentace projektu výše uvedené stavby plně odpovídá znění obou výše uvedených dokumentů, řazení dokumentace odpovídá vyhlášce č. 146/2008 Sb. a kódové značení částí dokumentace odpovídá znění Směrnice č. 11/2006.**

*Pozn.: Od 1.června 2010 platí „Změna č.1“ směrnice GŘ SŽDC č.11/2006. Zpracovaný projekt stavby je v souladu se zněním Změny č.1.*

### **A.2.3. Projektované kapacity stavby**

Na základě zadávacích podmínek je dokumentace navržena v plném rozsahu modernizačních úprav. Rozpětím kolejových úprav v dopravně a traťových úsecích je tak vymezen základní rozsah stavby, tj.:

- ♦ *žst. Olomouc: od km 83,022 trati Česká Třebová - Olomouc  
do km 204,825 trati Přerov – Olomouc*

Nová kilometráž stavby je plynule navázána na navazující modernizované úseky. Nové staničení je vždy proloženo osou nové koleje č. 1.

Staničení přípojných tratí Olomouc – Šumperk, Olomouc – Krnov, Olomouc – Prostějov a Olomouc – Nová Ulice (Senice na Hané) zůstává nezměněno.

Základní určení rozsahu stavby “Rekonstrukce žst. Olomouc“ vychází ze zadávacích požadavků na zpracování této dokumentace, včetně závěrů Posuzovacího protokolu a Schvalovacího protokolu. Detailní rozsah je rozpracován v provozních souborech a stavebních objektech. Přehledné členění stavby na PS a SO je provedeno v části A.9 této průvodní zprávy.

Po upřesnění rozsahu úprav zabezpečovacího zařízení, schváleném na výrobních poradách, bylo požádáno na Magistrát města Olomouce o územní souhlas, kde byly definovány nové km polohy a pozemky dotčené výkopy pro pokládku kabelů zab. zařízení.

Magistrát města Olomouce, odbor stavební, odd. územně správní, udělil územní souhlas pod č.j. SMOI/ÚSO/77/1201/2010/Še a konstatoval, že předmětné změny nevyžadují změnu původního územního rozhodnutí č.110/2009.

**V žst. Olomouc dojde** ke komplexní rekonstrukci hlavních a předjízdových kolejí, včetně vybudování nové peronizace stanice. Budou vybudována nová ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem a stávající podchod bude rekonstruován.

Významnou částí stavby je modernizace mostů a propustků, které se nacházejí v daném rozsahu stavby. Jedná se o objekty se silničními komunikacemi, ale také o objekt nad vodotečí. Všechny funkční mosty a propustky nad trvalými resp. občasnými vodotečemi zůstávají zachovány, veškeré úpravy jsou detailně projednány se správcem objektů.

Všechny vlakové cesty do všech traťových směrů budou nově zabezpečeny novým staničním zabezpečovacím zařízením. Traťové úseky budou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením (vše 3. kategorie). Ve stanicích budou vybudovány nové el. rozvody, napájení a osvětlení. Do stavby je rovněž zahrnuta modernizace trakčního vedení v celém dotčeném úseku.

Dále bude modernizováno sdělovací zařízení včetně zřízení nových integrovaných telekomunikačních zařízení, rovněž bude vybudován nový automatizovaný systém dispečerské řídicí techniky.

Následující sumární údaje o projektovaných kapacitách stavby jsou uváděny v souladu s členěním PD (viz. část A.11).

Posuzovací protokol a následně i schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby uvádí základní údaje o stavbě. V následující tabulce jsou uvedeny základní kapacity z projektu stavby doplněné o některé další kapacitní údaje (oproti posuzovacímu a schvalovacímu protokolu).

#### **Kapacitní údaje:**

<b>Kolejové řešení</b>	
Kolej UIC 60 na bet. pražcích B91	8 153 m
Kolej R65 (užit.) na bet. pražcích SB8	4 776 m
Kolej S49 na bet. pražcích B91	3 055 m
Kolej S49 (užit.) na bet. pražcích SB8	793 m
Směrové a výškové vyrovnaní ostatních kolejí	2 849 m
Směrové a výškové vyrovnaní výhybek	10 ks
Nové výhybky UIC 60	44 ks
Nové výhybky S 49	39 ks
Užité, regenerované výhybky S 49	7 ks
Užité, regenerované výhybky R 65	6 ks
Broušení kolejnic (v délce kolejí)	8 903 m
Izolované styky v koleji – ve stanici	494 ks
Izolované styky ve výhybkách – ve stanici	202 ks

Izolované styky provizorní – ve stanici	80 ks
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	11 913m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	0 m
Svodné potrubí PVC DN 200mm	724 m
Svodné potrubí PVC DN 300mm	204 m
Trativodní šachty - železobetonové	76 ks
Trativodní šachty - plastové	233 ks
Výstroj trati - na délce	4 450 m
Celopryžové přejezdy pro vozíky ( přes 9 kolejí )	0 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky ( přes 7 kolejí )	1 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky ( přes 4 koleje )	1 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky ( přes 3 koleje )	0 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky ( přes 2 koleje )	1 ks
Služební přechod přes koleje ( přes 6 kolejí )	2 ks
Ostrovni nástupiště ve stanici	1 264 m
Mimoúrovňové nástupiště vnější ve stanici	231 m
Jazykové nástupiště ve stanici	285 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	15 968 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	7 576 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	126 ks
Snesení stávajícího materiálu - štěrkové lože	44 780 m <sup>3</sup>
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované štěrkové lože	2 460 m <sup>3</sup>
Snesení stávajícího materiálu - výkopy	45 450 m <sup>3</sup>
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úrovněová nástupiště	35 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená ostrovní nástupiště	900 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená vnější nástupiště	230 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená jazyková nástupiště	285 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušené zpevněné plochy	370 m
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd pro vozíky přes 13 kolejí	1 ks
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd pro vozíky přes 6 kolejí	1 ks
Úprava stávajících konstrukcí – předlážděné zpevněné plochy	689 m <sup>2</sup>

### **Mostní objekty**

Železniční most – rekonstrukce silničního nadjezdu	1 ks
Železniční most – rekonstrukce	2 ks
Železniční most – podchod – rekonstrukce	2 ks
Železniční propustek – rekonstrukce	1 ks
Návěstní lávka zrušení	1 ks
Rekonstrukce kabelového mostu	2 ks
Zrušení zbytku mostního objektu	8 ks
Ochranné štíty	2 ks

### **Pozemní objekty**

Zastřešení ostrovních nástupišť - nové	6122,85 m <sup>2</sup>
Zastřešení vnějšího nástupiště (1. nást. u VB) - nové	1531,40 m <sup>2</sup>
Kabelovod – délka celkem	3549 m
z toho - rekonstrukce	1631 m
- nová trasa	1918 m
Kabelovod – počet šachet	72 ks
Kolektor - délka	85 m
Demolice – jsou demolovány objekty o celkovém obestavěném prostoru	5029,7 m <sup>3</sup>
Protihluková stěna - celková délka	442 m

Individuální protihluková opatření se týkají	11 obyt. domů
Nové trafostanice	3 ks
- Zastavěná plocha	284,40 m <sup>2</sup>
- Obestavěný prostor	1361,45 m <sup>3</sup>
Rekonstruované trafostanice (T4 součást ÚS)	3 ks
- Zastavěná plocha	464,27 m <sup>2</sup>
- Obestavěný prostor	2931,68 m <sup>3</sup>
Nová rozvodna 3kV pro EPZ	1 ks
- Obestavěný prostor	172,50 m <sup>3</sup>
Přístavba ústředního stavědla	
- zastavěná plocha přístavby	132,8 m <sup>2</sup>
Stavědla – nový objekt	1 ks
Reléové domky pro PZS	4 ks

<b>Silnoproudá zařízení</b>	
Elektrický ohřev výhybek	104VJ
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 6kV	7300 m
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 22kV	6500 m
Silnoproudé rozvody - Ovládací kabel DOÚO	41550 m
Silnoproudé rozvody a zařízení - Staniční transformovny 6 kV	6 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodna 22 kV	7 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodna 6 kV	6 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	7 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení na trakčním vedení	165 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - stávající	38 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - nová	0 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlovací stožár JŽ	92 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlovací stožár parkový, sklopný	40 ks
Rozvodny EPZ	2 ks
Nárůst spotřeby elektrické energie	2240 MWh/rok

<b>Trakční vedení a ukolejnění</b>	
Délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – širá trať	1868 m
Délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – žel. stanice	36846 m
Rozvinutá délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – širá trať	2138 m
Rozvinutá délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – žel. stanice	43860 m

<b>Zabezpečovací zařízení</b>	
Staniční zabezpečovací zařízení elektronické (SZZ 3.kategorie) - stanice	1 žst
Výhybkové jednotky SZZ (vč. Vk) - žst. Olomouc hl.n. – celkem	217 ks
Délka tratí s elektronickým autoblokem (TZZ 3.kategorie) mimo SZZ	
- t.ú. Olomouc – Štěpánov (úpravy TZZ)	1031 m
- počet oddílů ABE (úpravy TZZ)	2 ks
Počet PZS (3.kategorie)	4 ks

<b><i>Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení</i></b>	
Traťový kabel TK nový – profil 15XN0,8	9730 m
Optický kabel DOK nový – profil 36 vláken SM 9/125	7980 m
Optický kabel MOK nový – profil 4 a 8 a 24 vláken SM 9/125	5731 m
Místní kabelizace	1 žst
Sdělovací zařízení	1 žst
Spojovací uzly	1 žst
Rozhlas pro cestující	1 žst
Elektrická požární signalizace - ASHS	1 žst
Elektrická zabezpečovací signalizace	1 žst
Informační zařízení	1 žst
Kamerový systém	1 žst
Přenosové zařízení	1 žst
Úprava TRS a MRS	1 žst
Nový radiový systém GSM-R	1xBTS
<b><i>Dispečerská řídicí technika</i></b>	
Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov	1 ks
Trafostanice 22/0,4kV a STS6kV – DŘT(PLC)	7 ks
Místní řídicí systém (HMI pracoviště obsluhy)	1 ks
Žst. Olomouc, ústřední stavědlo – místní řídicí systém	1 ks
Žst. Olomouc přednádraží – demontáž DŘT	1 ks

<b><i>Silniční komunikace</i></b>	
Silniční nadjezd Černovír (km 83,484) – úprava silniční komunikace	137 m
Pavlovický podjezd (km 85,761) – úprava silniční komunikace	63 m
Most přes řeku Bystřici (km 86,496) – úprava silniční komunikace	58 m
– úprava cyklostezky	110 m

<b><i>Inž. sítě, vodohospodářské objekty</i></b>	
Přeložky kanalizace	15 m
Přeložka plynovodu	30 m
Přeložení vodovodu	852 m
Úprava parovodu	42 m
Dešťová kanalizace	6031 m
Čerpací stanice	4 ks

<b><i>Zábory pozemků</i></b>	
Zábory trvalé	60 m <sup>2</sup>
Zábory dočasné – v trvání do 1 roku	14040 m <sup>2</sup>

#### **A.2.4 Území dotčené stavbou vč. záborů**

##### **A) CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY Z GEOLOGICKÉHO HLEDISKA**

Z hlediska regionálně-geomorfologického členění (Kodymová a Šibrava 1959) náleží zájmové území do Hornomoravského úvalu.

Území je poměrně ploché. Nadmořská výška v trase trati je v úrovni cca 215 m n. m.

##### **Předkvartérní podklad**

Předkvartérní podklad je budován horninami moravskoslezského kulmu spodnokarbonského stáří - drobami, drobovými pískovci a slepenci, které odpovídají benešovským vrstvám slezského kulmu Nízkého Jeseníku. Tyto horniny vystupují západně od lokality na elevaci

Klášteří Hradisko, v korytě řeky Moravy a v pravobřežní údolní nivě. Horniny karbonského stáří jsou překryty sedimenty terciárního a kvartérního stáří (Musil 1998).

Terciární sedimenty jsou zastoupeny horninami neogenního stáří. Miocenní horniny spodního badenu jsou zastoupeny souvrstvím zelenošedých až modrošedých vápnitých jíílů, nadložní pliocenní sedimenty tvoří kaolinické jíly, písky a ojediněle štěrky.

#### Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je v zájmovém území budován fluviálními a antropogenními sedimenty.

Výskyt fluviálních sedimentů je v zájmovém území vázán na nivu a starší terasy řek Moravy a Bystřice. Sedimenty údolní terasy jsou při bázi většinou zastoupeny nesoudržnými písčitými a šterkovitými zeminami, které jsou překryty hlinitými a jílovitými holocenními náplavy.

Navážky jsou různorodé, do hloubek sondování se většinou vyskytovaly navážky z místního materiálu, případně ze strusky, stavebních materiálů a škváry.

#### Podzemní voda

Významná průlinová zvodeň je vyvinuta v propustných polohách kvartérních sedimentů, a to v písčitéch a šterkovitých sedimentech údolní nivy a ve vyšších terasových stupních. V úrovni a pod úrovní erozní báze je hladina podzemní vody v hydraulické spojitosti s povrchovými toky.

V kolektoru však propustnost lokálně kolísá v závislosti na faciálních změnách v zrnitostním složení zemin. S dlouhodobého hlediska se hladina podzemní vody zdržuje relativně blízko pod povrchem terénu.

#### Tektonika a seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036 nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

## *B) CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, PRVKY A OBJEKTY*

### Zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb. (v platném znění):

Zájmová lokalita nezasahuje do žádného maloplošného ani velkoplošného zvláště chráněného území ani do jeho ochranného pásma.

Zvláštním typem jsou území, která byla vybrána jako lokality soustavy chráněných území NATURA 2000 podle legislativy ES, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Jedná se o „evropsky významné lokality“ (EVL) a „ptačí oblasti“ (PO).

V zájmovém území neleží žádná ptačí oblast ani žádný přírodní park.

- V trase železniční trati ani v širším okolí se nenachází žádné chráněné území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Chráněné území CHKO – Litovelské Pomoraví se nachází v širším okolí. Hranice prochází cca 500m vpravo v úseku 83,333 – 84,400 km drážní kilometráže.
- V úseku km cca 83,302 – 84,100 se nachází stavba v ochranném pásmu lesa (50 m od okraje porostu)
- v úseku km 83,331 až cca 84,000 vede po levé straně ve směru staničení hranice pásma hygienické ochrany vodního zdroje II. stupně prameniště Olomouc - Černovír.

- V úseku km 83,331 – cca 83,500 vede po levé straně dle staničení hranice pásma hygienické ochrany vodního zdroje I. stupně uvedeného prameniště. Prameniště Olomouc – Černovír je určeno k hromadnému zásobování pitnou vodou dle § 11, zákona č. 138/1973 Sb., o vodách, které bylo vyhlášeno rozhodnutím ONV Olomouc č. j. voda 2785/84-233/1 Da, ze dne 14. 8. 1984 a revidováno rozhodnutím okresního úřadu Olomouc ŽP 2535/97 Kud, Je ze dne 29. 5. 1998.
- v úseku 83,302 – 86,500 se nachází rekonstruovaný úsek žel. tratě v CHOPAV Kvartér řeky Moravy
- v úseku 83,302 – 86,520 po pravé straně se nachází zátopové území dle rozhodnutí Krajského úřadu olomouckého kraje
- v úseku km 83,302-84,150 prochází železniční trať RBC 270 Černovířský les
- v km 86,500 kříží železniční trať RBK 136 Bystrovany
- v úseku km.83,700 – 83,900 po levé straně železniční tratě se nachází předpokládaný výskyt chráněných živočichů - čolek velký (*Triturus cristatus*), skokan skřehotavý (*Rana ridibunda*), skokan zelený (*Rana synklepton esculenta*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), skokan štlhlý (*Rana dalmatina*), čolek obecný (*Triturus vulgaris*), ropucha obecná (*Bufo bufo*) ropucha zelená (*Bufo viridis*), kuňka ohnivá (*Bombina bombina*), skokan hnědý (*Rana temporaria*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), užovka obojková (*Natrix natrix*)
- v úseku km 84,100 – 84,500 po levé straně železniční tratě se nachází výskyt chráněných rostlin Hvozdík pyšný (*Dianthus superbus* L.) a Pryšec kosmatý (*Tithymalus villosus*)

Podrobněji jsou chráněná území, prvky a objekty rozebrány v projektové dokumentaci v části B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí.

#### Památkově chráněné objekty:

Střed města Olomouc je součástí městské památkové rezervace. Zájmová lokalita není součástí městské památkové rezervace ani neleží v jejím ochranném pásmu.

Výpravní budova není zapsána v ústředním seznamu kulturních památek ČR.

Město Olomouc je územím archeologického zájmu, územím s archeologickými nálezy dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Z tohoto důvodu je třeba na lokalitu pohlížet tak, že jsou zde možné archeologické nálezy. V případě jejich učinění je tedy nutno dodržet zákon č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči a zákon č. 242/1992 Sb. Vzhledem k uvedenému je před započítáním stavebních prací nutno uzavřít dohodu mezi investorem a Archeologickým ústavem Akademie věd ČR v Brně (příp. Archeologickým centrem Vlastivědného muzea Olomouc nebo Národním památkovým ústavem, územní odborné pracoviště v Olomouci, útvar archeologie) o zajištění odborného archeologického dohledu, umožnění dokumentace nebo provedení záchranného archeologického výzkumu. Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny) v zájmovém území stavby nepředpokládáme.

Ve vzdálenosti cca 400 m západně od zájmové lokality leží národní kulturní památka - areál bývalého premonstrátského kláštera Hradisko (rejstříkové číslo 1746).

Na základě rozhodnutí Referátu kultury okresního úřadu Olomouc zn. Kult. 2973/95/G ze dne 21. 9. 1995 došlo k rozšíření ochranného pásma kolem kult. památek areálu chrámu Navštívení Panny Marie na Sv. Kopečku a areálu bývalého premonstrátského kláštera Hradisko. Drážní těleso prochází výše uvedeným ochranným pásmem v městské části Pavlovičky. Dle výše uvedeného rozhodnutí se jedná o lokalitu č. 7 - nádraží.

V případě jakýchkoliv zásahů do národní kulturní památky je nutno postupovat v souladu s ust. § 14 odst.1 zákona č.20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění

pozdějších předpisů, který stanovuje, že vlastník NKP je povinen si předem vyžádat závazné stanovisko krajského úřadu.

V městské části Bělidla se na ulici Jeremenkova, ve vzdálenosti cca 100 m, nachází nemovitá kulturní památka dům č.p. 906 (rejstříkové č. 1707) a na Pasteurově ulici ve vzdálenosti cca 150 m budova bývalé dobytčí tržnice č.p. 905 (rejstříkové č. 3156) - dnes obchodní dům SENIMO (KONEČNÝ, MICHNA 1996).

#### Chráněná ložisková území, dobývací prostory:

Zájmová lokalita se nenachází v chráněném ložiskovém území, drážní těleso neprochází ložiskem nerostných surovin či stanoveným dobývacím prostorem.

#### Flóra a fauna:

##### *Flóra*

Charakter stávající vegetace posuzované oblasti je rozhodujícím způsobem determinován skutečností, že se sledovaný úsek železniční trati nachází přímo v intravilánu města Olomouce, kde zahrnuje i rozsáhlé plochy kolejíšť osobního a seřaďovacího nádraží, nebo jeho okrajových, příměstských částech. Trať v podstatné části prochází zastavěnými územími a pouze v kratším koncovém úseku ve směru na Štěpánov ji opouští.

Z této situace se odvíjí i povaha vegetace: se souvislejšími porosty dřevin se můžeme setkat jen výjimečně, nejčastěji se jedná pouze o sporadicky se vyskytující dřeviny nebo skupiny dřevin. V zastavěných částech představují další významný vegetační prvek zahrady a zahrádkářské kolonie s výsadbami běžných ovocných a okrasných dřevin.

Zvláště chráněné druhy rostlin se v území stavby nenalézají.

Záměr řeší rekonstrukci již existující železniční trati, kdy bude většina prací probíhat ve stávajícím kolejíšti na drážním pozemku a proto se předpokládá, že vliv na faunu a floru nebude tak výrazný, jako u nově umisťovaných staveb. Přesto však místy může dojít k zásahům do přírodních biotopů, které se vyskytují v těsné blízkosti trati, na místech zařízení staveníšť apod. Z objektů, které budou řešeny v rámci záměru a mají přesah mimo drážní pozemky patří výšková úprava silničního nadjezdu v km 83,484, rekonstrukce mostu přes řeku Bystřici (km 86,486) a zaústění dešťové kanalizace do řeky Moravy a Bystřice. V rámci stavebních prací při realizaci těchto objektů dojde ke kácení vzrostlé zeleně. Kácení je navrženo v nezbytně nutném rozsahu a může být provedeno na základě povolení orgánu ochrany přírody. Vzhledem k požadavkům záměru na kácení je zpracován samostatný dendrologický průzkum.

##### *Fauna*

Do biotopů chráněných živočichů a rostlin, které se dle informací Agentury ochrany přírody vyskytují v Černovířském lese nedaleko drážního tělesa, zasahováno nebude.

Negativní vliv záměru spojený s přímou fyzickou likvidací živočichů při zemních a stavebních pracích by neměl být příliš významný. Postiženy by mohly být jen ty druhy živočichů, které se vyskytují přímo na železničním náspu nebo na místech, která budou využita jako zařízení staveníšť apod. Většinou by tak mělo jít o druhy běžné, které jsou schopny znovu osidlovat tyto biotopy z okolní krajiny. Dočasný negativní vliv na faunu v okolí trati bude mít také zvýšení úrovně hluku a emisí v době stavebních prací. Tento nepřímý vliv však bude krátkodobý, omezený na určitou denní dobu a jen po čas rekonstrukce.

### Dřeviny rostoucí mimo les navržené ke kácení:

Celkem bylo zaznamenáno 142 samostatných subjektů ke kácení (dřevin nebo jejich ploch). Tyto budou v možném střetu s realizací záměru. U těchto dřevin byla také spočítána jejich hodnota – ekologická újma, způsobená jejich kácením.

Jedná se celkově o 1 884 479,- Kč.

Přehled dřevin a jejich ploch, určených ke kácení je předmětem tabulkové přílohy části B.3.7 Dendrologický průzkum.

Před vlastním odstraněním dřevin bude zajištěno povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les u příslušného orgánu ochrany přírody.

### **Přehled druhů dřevin určených ke kácení a jejich celkový počet**

rod (česky)	druh (česky)	rod (věd.)	druh (věd.)	katastr	obvod stromu (cm)	počet stromů (ks)	plocha keřů (m <sup>2</sup> )	ocenění (metodika AOPK)
Bez	černý	<i>Sambucus</i>	<i>nigra</i>	Hodolany (myší díra)			10	1 263
Olše	lepkavá	<i>Alnus</i>	<i>glutinosa</i>		75 - 108	7		238 272
Jasan	ztepilý	<i>Fraxinus</i>	<i>excelsior</i>				2	1 818
Javor	mléč	<i>Acer</i>	<i>platanoides</i>				2	1 725
Škumpa		<i>Rhus</i>	<i>sp.</i>		30	1		3 824
Jalovec	obecný	<i>Juniperus</i>	<i>communis</i>	Pavlovičky (podjezd)			10	2 306
Topol		<i>Populus</i>	<i>sp.</i>		180	1		111 917
Jasan	ztepilý	<i>Fraxinus</i>	<i>excelsior</i>		18 - 110	4		45 877
Javor	mléč	<i>Acer</i>	<i>platanoides</i>	Černovír (zaFarmakem)	27	3		2 653
Bříza	bělokorá	<i>Betula</i>	<i>pendula</i>		120	1		17 453
Jasan	ztepilý	<i>Fraxinus</i>	<i>excelsior</i>		210	1		50 777
Topol		<i>Populus</i>	<i>sp.</i>		155	1		28 021
Javor	mléč	<i>Acer</i>	<i>platanoides</i>				140	30 731
Jasan	ztepilý	<i>Fraxinus</i>	<i>excelsior</i>				30	1 990
Růže	šípková	<i>Rosa</i>	<i>canina</i>				20	1 515
Bez	černý	<i>Sambucus</i>	<i>nigra</i>				20	1 515
Dub	letní	<i>Quercus</i>	<i>robur</i>	Černovír (kolem trati)	220	1		122 267
Javor	mléč	<i>Acer</i>	<i>platanoides</i>				10	1 119
Střemcha	obecná	<i>Prunus</i>	<i>padus</i>				40	2 612
Javor	jasanolistý	<i>Acer</i>	<i>negundo</i>				18	778
Bez	černý	<i>Sambucus</i>	<i>nigra</i>				5	378
Trnovník	akát	<i>Robinia</i>	<i>pseudoacacia</i>	Černovír (nadjezd)	20 - 240	85		1 055 722
Javor	mléč	<i>Acer</i>	<i>platanoides</i>		36	1		1 492
Jasan	ztepilý	<i>Fraxinus</i>	<i>excelsior</i>		30 - 145	27		99 638
Bez	černý	<i>Sambucus</i>	<i>nigra</i>				765	57 976
Javor	klen	<i>Acer</i>	<i>pseudoplatanus</i>		28	1		840
Celkem						134	1072	1 884 479

## Samostatně rostoucí dřeviny v jednotlivých katastrálních územích

rod (česky)	druh (česky)	katastr	obvod stromu (130 cm)	poznámka	ocenění (metodika AOPK)
Olše	lepkavá	Hodolany (myší díra)	100		41 643
Olše	lepkavá		87, 95, 48	trojkmen	80 916
Olše	lepkavá		108, 99	dvojkmen	91 813
Olše	lepkavá		75		23 900
Škumpa			30		3 824
Topol		Pavlovičky (podjezd)	180		111 917
Jasan	ztepilý		110		40 290
Jasan	ztepilý		25		1 990
Jasan	ztepilý		18		1 119
Jasan	ztepilý		19		2 478
Javor	mléč	Černovír (za Farmakem)	27, 27, 27	trojkmen	2 653
Bříza	bělokorá		120		17 453
Jasan	ztepilý		210		50 777
Topol			155		28 021
Dub	letní	Černovír (kolem trati)	220		122 267
Trnovník	akát	Černovír (nadjezd)	120	suchý vývrat	1 745
Trnovník	akát		240	hniloba, prasklý	13 961
Trnovník	akát		100		11 285
Trnovník	akát		98		10 611
Trnovník	akát		120		16 580
Trnovník	akát		160		29 109
Trnovník	akát		76	hniloba	2 728
Trnovník	akát		110		12 723
Trnovník	akát		95		9 958
Trnovník	akát		220	suchý	5 812
Trnovník	akát		77		6 477
Trnovník	akát		94		9 958
Trnovník	akát		45		2 331
Trnovník	akát		60		4 146
Trnovník	akát		143		21 686
Trnovník	akát		130		19 161
Javor	mléč		36		1 492
Trnovník	akát		93		9 958
Trnovník	akát		65		4 570
Jasan	ztepilý		30		1 036
Trnovník	akát		130		19 161
Trnovník	akát		178		36 079
Trnovník	akát		120		16 580
Trnovník	akát		135		20 985
Jasan	ztepilý		55		3 358
Trnovník	akát		52		2 996
Trnovník	akát		122		16 580
Trnovník	akát		48		2 653
Jasan	ztepilý		35		1 254

Trnovník	akát		46	suchý	246
Jasan	ztepilý		54		3 358
Trnovník	akát		100		11 285
Jasan	ztepilý		42, 49	dvojkmen	4 570
Trnovník	akát		135		20 985
Trnovník	akát		190, 60, 30	trojkmen	46 518
Jasan	ztepilý		44		2 030
Trnovník	akát		115		14 964
Trnovník	akát		180		36 307
Trnovník	akát		195		43 782
Trnovník	akát		140, 150, 150	trojkmen	73 118
Trnovník	akát		88		8 714
Trnovník	akát		45, 56	dvojkmen	5 482
Trnovník	akát		105		12 694
Trnovník	akát		112		14 187
Trnovník	akát		90, 115	dvojkmen	23 876
Trnovník	akát		87, 126	dvojkmen	26 953
Trnovník	akát		93,33	dvojkmen	11 258
Trnovník	akát		33		1 254
Trnovník	akát		27		840
Trnovník	akát		25		663
Jasan	ztepilý		34		1 254
Jasan	ztepilý		34		1 254
Jasan	ztepilý		34		1 254
Jasan	ztepilý		56		3 358
Jasan	ztepilý		48		2 653
Jasan	ztepilý		30		1 036
Jasan	ztepilý		33		1 254
Jasan	ztepilý		30		1 036
Trnovník	akát		120		16 580
Trnovník	akát		115		14 964
Trnovník	akát		88		8 714
Trnovník	akát		22		507
Jasan	ztepilý		45		2 331
Jasan	ztepilý		60		4 146
Jasan	ztepilý		82		7 555
Trnovník	akát		20		373
Trnovník	akát		45		2 331
Jasan	ztepilý		42		2 030
Jasan	ztepilý		75		6 477
Jasan	ztepilý		85		8 125
Trnovník	akát		96		8 125
Jasan	ztepilý		50		2 653
Trnovník	akát		175		34 859
Trnovník	akát		30		1 036
Trnovník	akát		95,89	dvojkmen	18 297
Jasan	ztepilý		42		2 030
Trnovník	akát		56	suchý	353

Trnovník	akát		145		23 876
Trnovník	akát		93		9 958
Jasan	ztepilý		76		6 477
Jasan	ztepilý		57		3 741
Trnovník	akát		154		26 953
Jasan	ztepilý		145		23 876
Trnovník	akát		110		13 430
Trnovník	akát		97		10 611
Trnovník	akát		98		11 285
Trnovník	akát		110, 120	dvojkmen, vývrat	2 950
Trnovník	akát		102		11 979
Trnovník	akát		99		11 285
Trnovník	akát		98	suchý	1 117
Trnovník	akát		44		2 030
Jasan	ztepilý		36		1 492
Trnovník	akát		85		8 125
Trnovník	akát		95		9 958
Trnovník	akát		93		9 958
Trnovník	akát		102		11 979
Trnovník	akát		160		29 109
Trnovník	akát		98		10 611
Trnovník	akát		133		20 062
Trnovník	akát		85		8 125
Javor	klen		28		840
Trnovník	akát		165		31 347
Trnovník	akát		145		23 876

### Porosty dřevin v jednotlivých katastrálních územích

rod (česky)	druh (česky)	katastr	plocha keřů m <sup>2</sup>	výška	ocenění (metodika AOPK)
Bez	černý	Hodolany (myší díra)	4	3	505
Bez	černý		2	3	253
Jasan	ztepilý		2	4	1 818
Bez	černý		4	2	505
Javor	mléč		2	2	1 725
Jalovec	obecný	Pavlovičky (podjezd)	10	1,5	2 306
Javor	mléč	Černovír(za Farmakem)	120	3,5	26 532
Jasan	ztepilý		20	4	663
Javor	mléč		20	4	4 199
Jasan	ztepilý		10	4	1 327
Růže	šípková		20	2	1 515
Bez	černý		20	2	1 515
Javor	mléč	Černovír (kolem trati)	10	3	1 119
Střemcha	obecná		40	3	2 612
Javor	jasanolistý		18	3	778
Bez	černý		5	2	378
Bez	černý	Černovír (nadjezd)	70	3	5 302
Bez	černý		75	3	5 681

Bez	černý		100	3	<b>7 574</b>
Bez	černý		130	3	<b>9 879</b>
Bez	černý		150	2,5	<b>11 361</b>
Bez	černý		110	3	<b>8 332</b>
Bez	černý		30	3	<b>2 273</b>
Bez	černý		100	3	<b>7 574</b>

Před vlastním odstraněním dřevin bude zajištěno povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les u příslušného orgánu ochrany přírody. Kácení dřevin bude načasováno mimo vegetační období, tj. proběhne v měsících listopad až březen (včetně).

### Významné krajinné prvky, ÚSES:

Při rekonstrukci železniční stanice dojde k zásahu do třech VKP, vodního toku Moravy a Bystřice, do kterých je navrženo zaústění dešťové kanalizace a Černovířského lesa, kde se nachází stávající silniční nadjezd (km 83,484), který bude výškově upravován. Po dobu stavebních prací dojde ke kontaktu čtyř prvků ÚSES v místech křížení či dotyku s tratí. Jedním je lokální biocentrum BC 66 (v místě křížení železniční trati s řekou Bystřicí), které je vzhledem ke svému prostorovému omezení nefunkční a při dodržování navrhovaných opatření se nepředpokládá ovlivnění v důsledku stavby.

Dalším prvkem ÚSES je RBC Černovířský les, jehož územím prochází trať v úseku km 83,331 až cca 84,000 drážní kilometráže. V tomto úseku bude rovněž realizována modernizace silničního nadjezdu v Černovíře v km 83,484, což vyžaduje vybudování ZS. Je proto třeba, aby byla maximálně dodržována opatření uvedená v projektové dokumentaci a POV z důvodů co největšího omezení vlivů na rostlinná a živočišná společenstva žijící v biologicky cenné oblasti Černovířského lesa.

Dalšími dotčenými prvky ÚSES jsou řeky Morava a Bystřice, které jsou zařazené jako regionální biokoridory (RBK), do kterých budou vypouštěny dešťové vody. K ovlivnění VKP a prvků ÚSES dojde pod dobu stavebních prací. Vzhledem k navrženým stavebním postupům a opatřením v PD se nepředpokládají výrazné vlivy na tyto prvky.

Negativní vliv, který by však měl být omezen na dobu rekonstrukce, představuje zvýšení úrovně hluku a emisí v době stavebních prací.

Před zahájením stavby bude požádáno o povolení k zásahu do významných krajinných prvků u příslušného orgánu ochrany přírody.

### Památné stromy:

Památné stromy ani památné skupiny stromů se v místě záměru, ani v blízkém stavbou dotčeném okolí nenalézají.

### Pozemky náležející do zemědělského půdního fondu, pozemky určené k plnění funkcí lesa:

Stavba si nevyžádá žádné záborů pozemků zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa.

### Ostatní chráněná území

Stavba se nenachází v poddolovaném území a proto není třeba činit speciální opatření pro zajištění stavby proti účinkům poddolování.

Z hlediska budoucí ochrany archeologických památek při realizaci stavby se stavba nachází na území s archeologickými nálezy. Investor akce zajistí uzavření dohody s oprávněnou organizací o podmínkách provádění záchranného arch. výzkumu (Archeologický ústav AV ČR Brno).

### C) 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. V koordinačních situacích (část dokumentace C.2) je zakresleno ochranné pásmo dráhy i hranice drážních pozemků.

U záborem dotčených pozemků se jedná o pozemky druhu „ostatní plocha“ s využitím jako komunikace, silnice, jiná plocha apod. Stavba si nevyžádá žádné zábory pozemků zemědělského (ZPF) ani lesního půdního fondu (LPF).

### D) SOULAD S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy.

Zpracovaný projekt stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci modernizačních požadavků investora) stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Všechny nutné zábory vyvstávají z koncepce a požadavků modernizačních, resp. optimalizačních směrnic a norem.

Zábory pro stavbu „Rekonstrukce žst.Olomouc“:

trvalé	.....	330 m <sup>2</sup>
dočasné – do 1 roku	.....	14 100 m <sup>2</sup>
dočasné - nad 1 rok	.....	1 900 m <sup>2</sup>

Pro území ve kterém se připravovaná stavba nachází, byl zpracován územní plán velkého územního celku Olomoucké aglomerace. V závazné části tohoto územního plánu VÚC Olomoucké aglomerace je uvedeno, že stavby pro modernizace železničního koridoru Česká Třebová – Přerov a železniční tratě Přerov - Olomouc - Česká Třebová jsou veřejně prospěšné.

Stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ je v souladu s opatřením obecné povahy, kterým se vydávají Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje, I. č.j. KÚOK/8832/2008/OSR-1/274 ze dne 22.2.2008. Umístění stavby je v souladu územním plánem sídelního útvaru Olomouc, schváleným zastupitelstvem města Olomouce dne 29.10.1998 ve znění pozdějších změn a úprav, který dané území řeší jako DT – tratě, plochy a zařízení železnice, kde je předmětná stavba přípustná. Navržené objekty jsou v souladu s územně plánovací dokumentací. Jednotlivé stavební objekty umístěvané stavby jsou zařazeny na seznamu veřejně prospěšných staveb dle vyhlášky č. 7/2006 Statutárního města Olomouc o závazné části územního plánu sídelního útvaru Olomouc, a to v části C.5. „Veřejně prospěšné stavby a asanační úpravy“, oddílu C.5.3. Stavby pro dopravu jsou zařazeny pod bodem 198 „Stavby a modernizace úseku tratě Olomouc – Červenka“ a pod bodem 199 „Stavby modernizace Přerov – Olomouc“.

Rovněž ze stanoviska orgánu územního plánování a pořizovatele územně plánovací dokumentace - odboru koncepce a rozvoje Magistrátu města Olomouce (č.j. SmOl/OKR/19/3247/2008/Ur, ze dne 20.10.2008) vyplývá, že navrhovaná stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ je zařazena do seznamu veřejně prospěšných staveb dle vyhlášky č. 7/2006, je tedy v souladu s územně plánovací dokumentací.

Umístění stavby vyhovuje obecným požadavkům stanoveným vyhláškou č.501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území a vyhláškou č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.

#### E) ZÁBORY POZEMKŮ

Stavba je situována převážně na tzv. „pozemcích dráhy“ a jen výjimečně dochází k záboru mimodrážních pozemků. U záboru dotčených pozemků se jedná o pozemky druhu „ostatní plocha“ s využitím jako komunikace, silnice, jiná plocha apod. Požadované dočasné zábory jsou krátkodobé s délkou trvání do jednoho roku (včetně záborů s následným břemenem).

Stavba si nevyžádá trvalé zábory pozemků zemědělského ani lesního půdního fondu.

Realizace stavby si vyžádá pouze dočasný zábor ZPF s délkou trvání do 1 roku (včetně doby potřebné na uvedení dotčené zemědělské půdy do původního stavu) - na tyto zábory se však řízení podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb. nevztahuje, a to s odvoláním na ust. § 9 odst.2 písm.c, citovaného zákona.

Rozsah dočasných záborů ZPF do 1 roku dle jednotlivých kat. území:

Klášteřní Hradisko ... 2580 m<sup>2</sup>,

Hodolany ..... 520 m<sup>2</sup>

V jiných katastrálních územích nejsou požadovány žádné dočasné zábory ZPF

Rozsah záborů mimodrážních pozemků vyvolaný stavbou je patrný z části I.2 Geodetická dokumentace, Majetkoprávní část.

#### Přehled trvalých a dočasných záborů pozemků stavby:

Katastrální území	Trvalý zábor (m <sup>2</sup> )				Dočasný zábor (m <sup>2</sup> )		
	zeměděl.	lesní	ostatní	celkem	dočasný do 1 roku	z toho lesní	Přístup na stavbu
<b>Černovír</b>	-	-	-	-	3300	-	-
<b>Klášteřní Hradisko</b>	-	-	-	-	5800	-	-
<b>Pavlovičky</b>	-	-	-	-	1230	-	-
<b>Chválkovice</b>	-	-	-	-	120	-	-
<b>Bělidla</b>	-	-	25	<b>25</b>	1430	-	-
Hodolany	-	-	35	<b>35</b>	2160	-	1510
Holice u Olomouce	-	-	-	-	-	-	200
<b>Zábory celkem.</b>	-	-	60	<b>60</b>	14040	-	1710

*Pozn.*

- v k.ú. Chválkovice – jen zabzař. a sdělzař.

- v k.ú. Nové Sady u Ol. – jen zabzař. a jen na drážním pozemku

- v k.ú. Holice u Olomouce – jen pro ZOV (přístup na stavbu)

### A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

#### Uvolnění pozemků a jejich využití po dobu výstavby

Projektová dokumentace je zpracována ještě před určením následného zhotovitele díla. Neúčast dodavatele při zpracování a projednání projektu neumožnila detailně dořešit záležitosti organizace výstavby (koordinace s technickými zařízeními stavebníka).

Po výběru konkrétního dodavatele není vyloučeno, že na základě zvolené technologie výstavby bude dodavatel stavebních prací navrhopat určité korekce stavebních postupů a způsobu výstavby. **Projektant na tomto místě upozorňuje, že jakákoliv významná změna stavebních postupů by nutně vedla ke změnám a úpravám, za něž projektant nenese odpovědnost.**

Provádění stavebních prací bude probíhat na staveništích, která se převážně nacházejí na stávajícím železničním tělese a až na omezené lokality na pozemcích SŽDC, s.o. resp. ČD, a.s. Vně (mimo) tyto pozemky leží částečně plochy zařízení staveniště, přístupy na staveniště a místa napojení na stávající inženýrské sítě.

Část nedrážních pozemků, respektive objektů, bude dotčeno individuálními protihlukovými opatřeními (úpravy nebo výměny oken).

Většina rekonstruovaných mostních objektů a objektů železničního spodku vyžaduje zřízení plochy pro zařízení staveniště. Jedná se o dočasné zábory do jednoho roku výstavby. Rovněž staveništní komunikace, které jsou navrženy mimo veřejné cesty a na nedrážních pozemcích, jsou považovány za dočasné zábory.

Všechny zábory drážních i nedrážních pozemků jsou podrobně dokumentovány v části projektu „I. Geodetická dokumentace“, kde je uvedena i detailní specifikace těchto pozemků.

Plochy zařízení staveniště pro výstavbu SO byly navrženy projektantem bez konzultace s budoucím dodavatelem. Jednotlivá staveniště a plochy ZS pro SO budou uvolněny před zahájením stavebních prací podle harmonogramu výstavby.

#### **Demolice a skládky, způsob jejich provedení:**

Bilance materiálu ze zemních prací, stavebních úprav a demolice, stejně jako umístění a rozsah skládek – vše je souhrnně popsáno v části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství a v části F. Organizace výstavby.

Problematika odpadového hospodářství je řešena v souladu s platnou legislativou – zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a prováděcími vyhláškami k tomuto zákonu.

Množství, uvedené v souhrnné části projektové dokumentace, odpovídá výkazům výměr jednotlivých SO a PS.

V části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství a v části F. Organizace výstavby dokumentace ke stavebnímu povolení jsou uvedeny vytipované skládky. Pokud odpady materiálově nebude možno využít, bude nutné tyto předat oprávněným osobám v souladu se zákonem o odpadech, provozující příslušná zařízení k odstraňování či využívání odpadů.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat nakládání s nebezpečnými odpady. Zemina a šterk zejména z okolí výhybek, u kterých lze předpokládat znečištění nebezpečnými látkami, bude odtěžena samostatně a bez mezideponií (meziskládek) odvezena do příslušného zařízení na odstranění odpadů.

Demolice proběhnou pokud možno mimo hlavní hnízdní období, které spadá do období 1.dubna – 31.července. Během demolice budou demolované objekty kropeny vodou kvůli ochraně ovzduší před prашnými částicemi. Materiály vhodné k recyklaci budou recyklovány na recyklačních základnách. Nebezpečné odpady budou odstraňovány dle typu na biodegradační ploše nebo ve spalovně (v krajním případě na skládce nebezpečného odpadu). Ostatní odpady budou odvezeny na skládky v okolí stavby. Blížší podmínky nakládání s odpady jsou podrobně rozpracovány v části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství.

### **Likvidace porostů:**

Keřové porosty a stromy budou káceny v období vegetačního klidu – tj. od listopadu do března (včetně). Odpadní biomasa bude zpracována v kompostárně (štěpkování přímo v tomto zařízení).

### **Přeložky:**

V rámci technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů silnoproudých rozvodů, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, jsou navržena křížení těchto vedení pod kolejemi.

Součástí stavebních objektů železničního spodku je vždy i zřízení chrániček pro nové rozvody inženýrských sítí pod rekonstruovanými kolejemi (tj. pod kolejemi, které jsou součástí modernizace resp. pod kolejemi, u kterých je navržena sanace žel. spodku), a které budou zřizovány souběžně s pracemi žel. spodku. V dokumentaci SO žel. spodku jsou tyto chráničky zpracovány do přehledné tabulky, v rozpočtech těchto SO jsou zahrnuty náklady na zřízení těchto chrániček.

V ostatních případech křížení nových sítí s kolejištěm mimo (prostorově i časově) výstavbu nového železničního spodku jsou chráničky technicky zpracovány, navrženy a zahrnuty do nákladů té profese, resp. toho SO nebo PS – který touto novou sítí kolejiště kříží. Známé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny. Nicméně toto nezbavuje dodavatele povinnosti před zahájením prací jednotlivé sítě vytyčit.

Před zahájením stavby je nutné požádat správce o přesné vytyčení průběhu sítí a dodržet podmínky dané správcem pro stavební práce v blízkosti inženýrských sítí.

### **Omezující opatření při přípravě a realizaci stavby:**

Dopady na výluky dopravy jsou zpracovány v rámci části dokumentace B.2.2 Dopravní technologie v průběhu výstavby a v části F. Organizace výstavby.

### **Zneškodnění nebezpečných odpadů:**

Do kategorie kontaminovaného odpadu patří zejména šterk a půda zasažené škodlivými látkami. Toto se týká především oblastí pod výhybkovými výměnami, míst stání hnacích jednotek kolejových vozidel, odstavných kolejí.

V průběhu projekčních prací bylo provedeno místní šetření po celém úseku stavby za účelem vymezení kontaminovaného šterkového lože. Při pochůzce byly rovněž zohledněny výsledky průzkumu kontaminace šterkového lože. Těžba kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučena pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m<sup>3</sup>. Na základě laboratorních zkoušek bude doporučena dekontaminace takto vyzískaného materiálu za účelem snížení koncentrace NEL a případné následné využití. Kontaminovaný materiál z prostoru výměnových částí výhybek je určen k dekontaminaci. Odpad kategorie nebezpečný bude vznikat rovněž v souvislosti se stavební činností dodavatelské firmy. Přesnou specifikaci tohoto druhu odpadů (organická rozpouštědla, odpady barev a laků, sorbenty, čisticí tkaniny filtrační materiály, hydraulické oleje, brzdové kapaliny, apod.) není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení dodavatelské firmy a bude vycházet z použitých technologií zhotovitele.

Stávající šterkové kolejové lože bude částečně využitelné pro účely stavby.

Po upřesnění zpracovatelem geotechnického průzkumu bylo stanoveno uvažovat po recyklaci a předrcení s 60% objemu vytěženého šterku do podkladních vrstev pražcového podloží jako šterkodrt' a 40% objemu uvažovat jako odpad.

Nakládání se zbytkovým materiálem z recyklace - odpadem (až 40 %) je nutno provádět s ohledem na výsledky rozborů kontaminace materiálu.

Nebezpečné odpady budou odstraňovány dle typu na biodegradační ploše nebo ve spalovně (v krajním případě na skládce nebezpečného odpadu). Bližší podmínky nakládání s odpady jsou podrobně rozpracovány v části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství.

#### **Zvláštní požadavky na investora akce:**

- Zajištění povolení k zásahu do významných krajinných prvků u Magistrátu města Olomouce
- Zajištění povolení ke kácení dřevin u Magistrátu města Olomouce
- Před započítím stavby bude uzavřena písemná dohoda mezi investorem a organizací provádějící archeologický dohled (Archeologické centrum Vlastivědného muzea Olomouc).
- Demolice budov budou pokud možno probíhat mimo hlavní hnízdní období ptáků, tj. mimo období 1.dubna – 31.července.
- Kácení dřevin bude probíhat mimo vegetační sezónu, tj. mimo 1.dubna – 31.října.
- V rámci stavby nesmí být porušena funkčnost průzkumných, sanačních a monitorovacích vrtů, které se v daném území nacházejí (jedná se o vrty související s vodním zdrojem Černovír, s Milánskou stěnou společnosti Farmak, a.s., Olomouc a již probíhajícími sanacemi na území železniční stanice Olomouc).

#### **Požadavky z hlediska EIA :**

Posuzování vlivů stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, skončilo závěrem zjišťovacího řízení (č.j.: KUOK/27810/05/OŽPZ/507). Znění závěru: ...*záměr „Rekonstrukce žst. Olomouc“ nebude posuzován podle citovaného zákona.* V rámci zpracovávání projektové dokumentace bylo reagováno na připomínky a požadavky Krajského úřadu Olomouckého kraje, odbor ŽP, oddělení vodního hospodářství.

Splnění požadavků pro fázi zpracování projektu je uvedeno v kapitole B.1.5.3 Podmínky EIA v souhrnné technické zprávě.

**Požadavky uvedené pro fázi provozu jsou firmy podílející se na realizaci stavby povinny dodržet.**

### **A.3. Přehled výchozích podkladů**

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

Mimo těchto vstupních podkladů zpracovatel projektu stavby provedl jejich další nutné doplnění tak, aby mohla být projektová dokumentace stavby zpracována v požadovaném rozsahu a kvalitě.

#### **Základní podklady vymezující obsah stavby**

- Přípravná dokumentace stavby Rekonstrukce žst. Olomouc, zpracovaná společností MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. v březnu 2006
- Investiční záměr na projekt „Rekonstrukce žst. Olomouc“, zpracovaný společností MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. v červnu 2009
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace „Rekonstrukce žst. Olomouc“ , č.j. SSO-U1-1890/2009/Bed ze dne 25.5.2009, vydaný SŽDC, s.o. Stavební správou Olomouc.

- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby (vydáváného na základě schváleného investičního záměru) „Rekonstrukce žst. Olomouc“, č.j. 34 758/09-OI ze dne 22.7.2009, vydaný SŽDC, s.o. Praha.
- Územní rozhodnutí č. 110/2009 o umístění stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ vydané Magistrátem města Olomouce, odb. stavebním, oddělením územně správním pod č.j.: SmOI/ÚSO/77/1472/2008/Še.
- Sdělení MmOI, odboru stavebního, odd. územně správního ze dne 20.5.2010, č.j. SMOI/ÚSO/77/1201/2010/Še k žádosti o územní souhlas z důvodu rozšíření stavby oproti původnímu rozsahu.
- Zadávací dokumentace pro zadání veřejné zakázky na zpracování projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- Závěry připomínkového řízení k přípravné dokumentaci
- Posuzování vlivů stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, skončilo závěrem zjišťovacího řízení (č.j.: KUOK/27810/05/OŽPZ/507). Znění závěru: ...záměr „Rekonstrukce žst. Olomouc“ nebude posuzován podle citovaného zákona.

### **Použité geotechnické podklady:**

**1) V rámci zpracování projektu stavby „Rekonstrukce žst.Olomouc“ byly využity následující I-G průzkumy ze zpracované přípravné dokumentace stavby:**

ČD, DDC Rekonstrukce žst. Olomouc, Geotechnický průzkum pražcového podloží, Ostrava, listopad 2002. - Stavební geologie - Geotechnika, a.s.

ČD, DDC Rekonstrukce kolejiště Olomouc hl.n., 1. stavba, Geotechnický průzkum a kontrolní chemické analýzy pražcového podloží, Praha, červen 2002 - GeoTec-GS,a.s.

ČD, DDC Olomouc - přemístění technologického zařízení ČD kolejiště a zpevněné plochy, I. část a II. část, Geotechnický průzkum, Praha, září 2002 - GeoTec-GS,a.s.

ČD, DDC Rekonstrukce kolejí a výhybek č. 67, 71, 76AB a 83 v žst. Olomouc hl. n., Geotechnický průzkum, Praha, prosinec 2002 - GeoTec-GS,a.s.

Pro ostatní objekty byly využity následující zprávy :

Zpráva o výsledku inženýrskogeologického průzkumu akce „Olomouc - hlavní nádraží - ústřední stavědlo“; Pardubice, 1983 - SUDOP Pardubice

Závěrečná zpráva o výsledku inženýrskogeologického průzkumu pro rozšíření lokomotivní točny v lokomotivním depu Olomouc; Brno, 1977 - GEOTest Brno

Modernizace trati Olomouc - Červenka, Závěrečná zpráva předběžného inženýrsko - geologického průzkumu, Ostrava 1997, Geologický průzkum Ostrava

V roce 2003 bylo investorem stavby SŽDC, s.o. Stavební správa Olomouc zadáno provedení Geotechnického průzkumu vybraných mostních objektů a Geotechnického průzkumu pražcového podloží. Rozsah prací byl stanoven zadávacími podmínkami pro geotechnický průzkum pražcového podloží a umělých staveb předmětného úseku. Oba doklady byly součástí podkladů předaných objednatelem akce projektantovi. Zpracovatelem tohoto průzkumu byla firma Stavební geologie – Geotechnika a.s., pracoviště Ostrava, 28.října 150, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava.

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl zpracován v druhé polovině roku 2005 Doplnkový geotechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci. Cílem bylo rozšířit a upřesnit poznatky získané z předchozího průzkumu. Doplnkový geotechnický a

stavebnětechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci zpracovala společnost GeoTec-GS, a.s. Praha a je součástí přípravné dokumentace.

## **2) V rámci zpracování projektu stavby byly provedeny následující I-G doplňující průzkumy:**

V rámci zpracování projektu stavby byl v prosinci roku 2009 a v I. čtvrtletí r.2010 proveden doplňkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ (průzkum pražcového podloží, průzkum pro umělé stavby, průzkum znečištění pražcového podloží). Zpracovatelem tohoto průzkumu byla firma GeoTec - GS, a.s., Chmelová 2920/6, 106 00 Praha 10. Cílem průzkumu bylo rozšířit a upřesnit poznatky získané z předchozích průzkumů a doplnit informace o geotechnických poměrech v místech založení objektů, pro které v předchozích etapách nebyly průzkumné práce provedeny. Rozsah prací byl stanoven podle potřeb a požadavků projektanta. Průzkumné práce byly rozděleny do následujících oblastí :

- doplňkový geotechnický průzkum pražcového podloží
- doplňkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro inženýrské objekty (průzkum pro umělé stavby, průzkum znečištění pražcového podloží)
- stavebně technický průzkum osvětlovacích věží (průzkum základů OV)
- doplňkový geotechnický průzkum pro pozemní objekty a PHS
- speciální průzkumy pro objekty pozemních staveb (inženýrskogeologický průzkum, radonový průzkum, předdemoliční průzkum, korozní průzkum)
- kontrolní chemické analýzy zemin pražcového podloží

### **Použité geodetické a mapové podklady:**

Pro zpracování dokumentace stavby pro projekt stavby byly využity následující geodetické podklady:

- Digitální katastrální mapy a údaje z katastru nemovitostí, aktuální stav katastru nemovitostí k 15.1.2010, katastrální území Černovír, Klášterní Hradisko, Bělidla, Chválkovice, Pavlovičky, Hodolany, Holice u Olomouce, Nový Svět u Olomouce, Olomouc-město, Nové Sady, Povel

Nemovitosti jsou vedeny na Katastrálním úřadě pro Olomoucký kraj, Katastrální pracoviště Olomouc, Vejvodského 2a/1148, 772 00 Olomouc.

- Geodetické zaměření staveniště a objektů stavby „Rekonstrukce žst.Olomouc“, vypracovala SŽDC, s.o., Středisko železniční geodézie Olomouc, prosinec 2009 až březen 2010.

*Geodetickým základem pro vyhotovení účelových map pro projektování bylo železniční polohové a výškové bodové pole, navržené s ohledem na návaznost na již existující bodová pole vytyčovací sítě stavby železničního koridoru v TÚ 1901 a TÚ 1902, dále na BP v TÚ 2201 z roku 2004 a na BP v TÚ 1361 z roku 2008, které bude dále sloužit jako základ vytyčovací sítě stavby.*

*Body železničního bodového pole a účelové mapy pro projektování jsou určeny polohově v souřadnicovém systému S-JTSK (souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální) a výškově v systému Bpv (baltský výškový systém - po vyrovnání).*

**Zpracovaný projekt stavby je navržen v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).**

## **Ostatní provedené průzkumy a podklady využité pro projekt stavby:**

### **1) Z přípravné dokumentace:**

#### **Korozní průzkum:**

Dalším průzkumem, který byl v rámci zpracování přípravné dokumentace proveden je korozní průzkum, jehož výsledkem bylo posouzení celkového korozního stavu na mostních objektech, včetně návrhu protikorozních opatření. Dále bylo vypracováno posouzení protikorozní ochrany dotčených kovových úložných zařízení a konstrukcí především ocelových plynovodů, litinových respektive ocelových vodovodů a teplovodů, včetně návrhu protikorozních opatření.

Korozní průzkum a antikorozní ochrana byl v *přípravné dokumentaci* dokladován v části B. Souhrnná technická zpráva - část B.6.

#### **Izolační stav kolejíště:**

Vyhodnocení izolačního stavu kolejového lože bylo součástí dalšího průzkumu provedeného v *přípravné dokumentaci* - měření izolačního stavu kolejíště. Zaměřený stav vyhotovený Technickou ústřednou dopravní cesty –Diagnostickou laboratoří zabezpečovací techniky Olomouc byl vyhodnocen dle vyhlášky č.177/1995 Sb.

### **2) Průzkumy a podklady provedené a získané v rámci projektu stavby:**

#### **Korozní průzkum:**

Korozní průzkumy provedené v rámci projektu stavby obsahují měření na mostních objektech a pozemních objektech a aktualizují měření uskutečněná v rámci přípravné dokumentace.

Předmětem korozního průzkumu bylo měření intenzity stejnosměrných bludných proudů v místě stávajících a projektovaných mostních objektů. Na předem určených objektech byla provedena základní geoelektrická měření půdního a horninového prostředí v souladu s příslušnými ČSN a předpisy.

Všechna tato měření prokázala přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem elektrizovaného kolejíště žst. Olomouc a navazujících traťových úseků a částečně vlivem tramvajové dopravy města Olomouce. Na měřicích stanovištích byla zaznamenána převážně velmi vysoká agresivita půdního prostředí z hlediska hustoty stejnosměrných bludných proudů dle ČSN 03 8375 resp. SR 5/7 (S) tj. čtvrtý stupeň.

Protikorozní ochrana kovových úložných zařízení a konstrukcí před účinky stejnosměrných bludných proudů je navrhována etapově z toho důvodu, aby se dosáhlo účinných opatření na všech kovových pozemních sítích a konstrukcích, které se mohou vzájemně korozně ovlivňovat. Takovým postupem se předchází neefektivním ochranným opatřením, která by v krajním případě mohla korozní situaci i zhoršovat.

Je proto nezbytné provést předběžný (před uvedením stavby do provozu) a dodatečný (po uvedení stavby do trvalého provozu) korozní průzkum, aby bylo ověřeno zda optimalizace tratě změní korozní stav dotčených konstrukcí a ostatních kovových úložných zařízení. Na základě vyhodnocení předběžného a dodatečného korozního průzkumu, v případech prokazatelného korozního ohrožení, bude urychleně vyprojektována dodatečná pasivní ochrana, eventuálně aktivní protikorozní ochrana, proti účinkům stejnosměrných bludných proudů.

#### **Izolační stav kolejíště:**

V rámci zpracování projektu provedla v roce 2010, na základě objednávky projektanta, Správa železniční dopravní cesty, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Diagnostická laboratoř zabezpečovací techniky Olomouc měření měrné svodové admitance

žel. svršku dle Vyhlášky. č.177/1995 Sb. v žst. Olomouc – koleje obvodu nákl. nádraží č.105, 107, 109, 113, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 126, výhybky č.316, 317, 319, 313, 311, 254, 251, 248, 244, 242, 237, 231, 321, 322, 323, 312, 309, 253, 250, 247, 246, 241, 233, 202, obvodu DKV – koleje č.15t, 16bt, 1t, 2t, 3t, výhybky č.629, 627, 626, 625, 624, 619, 618, 617, 615, 601, 602, 603, 609, obvodu osobního nádraží – koleje č.53, 10, 12, 16, 18, 20, 5 (podél nástupiště), 7-18, 5-27, 9a, 3a, 7a (do km 0,300), 1f, 2f, 3f, výhybky č.75-78, 65-68, 40, 18, 7a/b, 5a/b, 6, 4, 69, 77. Výsledky měření jsou doloženy v části projektu B.14 Doplnková měření a průzkumy, B.14.4 Měření izolačního stavu kolejiště.

#### Radonový průzkum:

V rámci „Rekonstrukce žst.Olomouc“ není uvažováno s výstavbou novostaveb s pobytem osob a stavebními úpravami projdou pouze prostory, které neslouží k pobytu osob. Stanovení radonového indexu bylo provedeno v prostoru projektované přístavby ústředního stavědla a ve stávajících objektech trafostanice T2 a stavědla 4.

V oblasti přístavby ústředního stavědla bylo provedeno stanovení radonového indexu pozemku, který byl stanoven kombinací zjištěné objemové aktivity radonu v půdním vzduchu a plynopropustnosti základových zemin.

Ve stávajících objektech, trafostanice T2 a stavědla č. 4, byla stanovena objemová aktivita radonu ve vzdušném prostředí.

#### Předkategorizace materiálu železničního svršku:

SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Oddělení kategorizace materiálu Hradec Králové zpracovala předkategorizaci materiálu železničního svršku (listopad 2009). Po upřesnění rozsahu kolejových úprav byl zpracován stejnou organizací dodatek k předkategorizaci (prosinec 2009).

#### Posouzení stávajících stavebních objektů:

Pro ověření využitelnosti stávajících osvětlovacích věží (dále OV) byl proveden doplňkový geotechnický průzkum základů OV (GeoTec - GS, a.s., Chmelová 2920/6, 106 00 Praha 10) a posouzení ocelových konstrukcí OV (Technický a zkušební ústav stavební Praha,s.p, pobočka Ostrava, U Studia 14, 700 30 Ostrava).

Pro prověření technického stavu, korozního napadení a rozměrů nepřístupných prvků, bylo provedeno odborné posouzení stavu ocelové konstrukce kabelové lávky přes řeku Bystřici v km 86,486 tratě Olomouc-Česká Třebová (Technický a zkušební ústav stavební Praha,s.p, pobočka Ostrava, U Studia 14, 700 30 Ostrava).

Rekonstruované objekty byly podrobeny vizuálnímu stavebně technickému průzkumu a potřebnému doměření.

U stávajících objektů trafostanic T1 (SO 18-15-10.1) a T3 (SO 18-15-10.3) byly provedeny vlhkostní posudky a posudky salinity zdiva, vč. omítek, byly provedeny sondy do střešních pláštů a stropů, s následným návrhem sanačních úprav.

Ve střešních pláštích trafostanic T1 (SO 18-15-10.1), T2 (SO 18-15-10.2), T3 (SO 18-15-10.3) a T5 (SO 18-15-10.5) byly provedeny sondy s vyhodnocením vzorků a následně vypočteny stávající tepelné technické parametry, které byly použity pro návrh nových skladeb konstrukcí.

U trafostanic T2 (SO 18-15-10.2) a T5 (SO 18-15-10.5) byla posouzena prostorová kapacita. Z důvodu vyčerpání prostorové kapacity stávajících trafostanic T2 a T5 se trafostanice budují jako novostavby.

V suterénu výpravní budovy žst. Olomouc hl.n., byly provedeny vlhkostní posudky a posudky salinity zdiva a cihelných kleneb, vč. omítek, byly provedeny a vyhodnoceny sondy pro stanovení pevnostních a přetvárných charakteristik cihelných pilířů, cihelných kleneb a kamenného zdiva.

Údaje o provedených průzkumech z hlediska ŽP (v rámci přípravné dokumentace, v rámci projektu), závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby:

průzkum		opatření
přípravná dokumentace	projektová dokumentace	
akustická měření	aktualizace hlukové studie	PHS, IPO
dendrologický průzkum	aktualizace průzkumu	povolení ke kácení dřevin, náhradní výsadby
biologický průzkum	aktualizace průzkumu	respektování zákona 114/1992 Sb.
-	rozptylová studie	není potřeba
-	měření vibrací	není potřeba

Podklady o stávajících inženýrských sítích:

Byly získány od jejich majitelů či správců a jsou doloženy v části H. Doklady této dokumentace.

**Další podklady, včetně podkladů pro dosažení interoperability:**

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 měnila 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

### **Změny v objektové skladbě oproti přípravné dokumentaci**

***1. Na základě závěrů z jednání výrobních porad v průběhu zpracování zakázky, v souladu s požadavkem zástupce objednatele ve věcech technických, dochází k přidání následujících objektů – projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“:***

a)

SO 18-19-04.1	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 84,015
SO 18-19-04.2	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 84,300
SO 18-19-04.4	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 205,256
SO 18-19-04.5	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 86,783

Jedná se o nově nalezené zbytky mostních objektů, které nebyly v evidenci SDC. Tyto byly v dřívější době částečně zasypány – zrušeny a v jejich místě je nutno zajistit dostatečnou únosnost žel. spodku.

b)

SO 18-27-13.2	Žst. Olomouc, nákladní nádraží – ochrana a přeložení vodovodu DN 500 mm – km 84,408
---------------	---

Vodovodní přípojkou je zásobován objekt 7. zálohy. Z důvodu kolize přípojky s novými stožáry TV, je potřeba řešit její ochranu v prostoru křížení kolejí. Aby se předešlo poruše vodovodu pod rekonstruovaným kolejištěm po ukončení stavby a byla eliminována nutnost opravy pod hlavními kolejemi, bude položena chránička včetně nového potrubí. Na toto nové potrubí přípojky se na obou koncích napojí stávající přípojka.

c)

SO 18-17-01.3	Žst. Olomouc, úpravy železničních přejezdů
---------------	--

Na základě požadavků DÚ z místního šetření, budou provedeny úpravy na silničních komunikacích a komunikacích pro pěší, související se zajištěním bezpečnosti na přejezdech (signální a varovné pásy, silniční zábrany).

d)

SO 18-15-14.2	Žst. Olomouc, PHS v km 86,432 – 86,542 vpravo
SO 18-15-14.3	Žst. Olomouc, PHS v km 86,328 – 86,542 vlevo

V souvislosti s aktualizací hlukové studie, vyplynula nutnost vybudovat 2 nové PHS. Aktualizace hlukové studie respektuje požadavky nové normy ČSN 730532 Ochrana proti hluku v budovách a posuzování akustických vlastností stavebních výrobků – Požadavky, která vstupuje v platnost od 1.března 2010.

e)

SO 18-15-05.1	Žst. Olomouc, přístavba ústředního stavědla
---------------	---

Součástí přístavby je rekonstrukce TS4, kde z důvodu změny technologického vybavení (olejové transformátory) je nutno provést podstatné změny ve stavebních úpravách (změna dispozice, kabelové prostory, změna vstupů, venkovní rampy, schodiště).

f)

SO 18-15-05.2	Žst. Olomouc, stavební úpravy ústředního stavědla
---------------	---

Na základě požadavku objednatele, v souladu s platnými předpisy a normami, budou provedeny úpravy topení a rozvodů elektroinstalace v patře s technologickým zařízením.

g)

SO 18-15-05.3	Žst. Olomouc, stavební úpravy ústředního stavědla – zpevněné plochy
---------------	---

V návaznosti na změnu dispozice a vstupů do TS4 je nutno zapracovat úpravy zpevněných ploch před budovou, které nebyly předmětem přípravné dokumentace.

h)

SO 18-01-01.4	Žst. Olomouc, obcházecí vedení
---------------	--------------------------------

Z důvodu zásadní změny napájení trakčního vedení po dobu výstavby, které je způsobeno nepřidělením příkonu k převozní trakční měničárně z veřejného rozvodu dle vyjádření ČEZ, je nutné zajistit napájení obcházecím vedením a upravit stavební postupy.

**2. Na základě závěrů z jednání výrobních porad v průběhu zpracování zakázky, v souladu s požadavkem zástupce objednatele ve věcech technických, dochází k přesunu některých**

**stavebních objektů projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ do jiných – bez zrušení vlastní technické náplně:**

Přesouváný SO	Název SO	Přesunuto do PS (SO)
SO 18-15-16	Žst. Olomouc, provizorní stanoviště	PS 18-28-01.2.1
SO 18-15-17	Žst. Olomouc, pomocné stavědlo pod Hodolanským nadjezdem	PS 18-28-01.2.2
SO 18-27-09	Žst. Olomouc, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd) – zajištění kanalizace	SO 18-18-02

**3. Na základě závěrů z jednání výrobních porad v průběhu zpracování zakázky, v souladu s požadavkem zástupce objednatele ve věcech technických, dochází u některých provozních souborů a stavebních objektů projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ k významné úpravě obsahu (náplně) technického řešení PS, SO, jež nemohlo být zahrnuto v soutěžní nabídce zhotovitele:**

**a)**

PS 18-14-03	Žst. Olomouc, místní optické kabely
PS 18-14-04	Žst. Olomouc, místní kabelizace
PS 18-14-13	Žst. Olomouc, úprava sítí MRS

V souvislosti s rušením obsazení stavědla č.5 a přestavbou stavědla č.4 bude nutno přepojit sítě do nového objektu stavědla č.4 (telefony, PC a tiskárny – metalické s optické kabely).

**b)**

PS 18-09-01	Žst. Olomouc, rozvodna EPZ
-------------	----------------------------

Proj. vícepráce jsou vyvolané rozdělením majetku mezi SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Je nutno zabezpečit oddělení a měření spotřeby.

**c)**

SO 18-17-01	Žst. Olomouc, kolejový svršek
-------------	-------------------------------

Na základě požadavků investora, projednaných na poradách, byl rozsah kolejových úprav rozšířen nad rámec řešení schválené v PD. Jedná se především o řešení kolejové skupiny levého přednádraží (koleje ozn. 103-127). Dále jsou zapracovány požadavky na úpravy výhybkových konstrukcí, rekonstrukce kolejí u nástupišť, které byly v PD ponechávány ve stávajícím stavu a další požadavky, které mají pozitivní vliv na zvýšení propustnosti koridorové trati (zřízení nových výtažných kolejí na zhlavích osobního nádraží, zvýšení rychlosti na zhlavích).

**d)**

SO 18-19-09	Žst. Olomouc, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)
-------------	--

Nutná úprava mostu v souvislosti s umístěním nových PHS dle aktualizované hlukové studie.

**e)**

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

Důvodem úpravy podchodu je to, že nebyla realizována 1. etapa rekonstrukce starého podchodu, na kterou navazovala 2. etapa dle zpracované PD. Je tedy nutné, s ohledem na funkčnost stavby, zrealizovat náplň 1.etapy v této stavbě. Po vyhodnocení efektivnosti nákladů, s ohledem na dlouhodobou funkčnost a význam této části stavby, bylo rozhodnuto provést celkovou rekonstrukci podchodu jako celku. Toto řešení má příznivý dopad do všech souvisejících částí stavby (např. žel. svršek, dodržení požadované výšky nástupních hran 550 mm, dodržení předepsané tloušťky šterkového lože). Zvoleným řešením lze naplnit požadavky modernizace, které neumožňovalo splnit původní technické řešení.

**f)**

SO 18-27-15	Žst. Olomouc, úprava parovodu
-------------	-------------------------------

V souvislosti s majetkovým dělením, které proběhlo v době po zpracování přípravné dokumentace, požaduje SŽDC vyřešit v rámci objektu úpravy parovodu samostatné zásobování teplem přístavku nocožen u ústředního stavědla. V současné době je přístavek zásobován teplem přes systém ČD RSM.

**g)**

SO 18-15-08	Žst. Olomouc, kabelovod
-------------	-------------------------

V souvislosti s rozdělením majetku mezi SŽDC, s.o. a ČD, a.s. je nutno vybudovat novou větev kabelovodu.

**h)**

SO 18-15-06	Žst. Olomouc, rekonstrukce stavědla č.4 km 85,720
-------------	---

V souvislosti se zrušením funkce stavědla č.5, které bude rozdílně od PD neobsazeno a obsluha bude přemístěna do stav. č.4, dle požadavku žst. na nové dispoziční potřeby stavědla a podle rozhodnutí přijatého objednatelem na výrobní poradě, bude provedeno snesení stávající budovy a nahrazení prefabrikovanou, mobilní budovou, splňující požadavky na obsazení obsluhou stavědla. Dále bude provedeno připojení na inž. a datové síť. V PD byla pouze rekonstrukce stáv. pláště a zastřešení budovy stavědla, která je v havarijním stavu.

**i)**

SO 18-15-10	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanic T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7
-------------	--

V souvislosti se změnou technologického vybavení (použití olejových transformátorů) je nutno provést rozdílné a ve větším rozsahu stavební úpravy budov trafostanic. U T2 a T5 bylo dohodnuto provést demolici stávajících TS a jejich nahrazení novostavbou. U TS6 bylo schváleno použití prefabrikované konstrukce budovy na rozdíl od PD, kde se uvažovalo s novou, zděnou konstrukcí budovy. Tyto změny mají pozitivní dopad na dobu výstavby TS a možnosti jejich přepojování do nového stavu, což se příznivě projeví v návrhu POV.

**j)**

SO 18-01-01	Žst. Olomouc, trakční vedení
-------------	------------------------------

Z důvodu zásadní změny napájení trakčního vedení po dobu výstavby, které je způsobeno nepřidělením příkonu k převozní trakční měnič z veřejného rozvodu dle vyjádření ČEZ, je nutné zajistit napájení obcházecím vedením a upravit stavební postupy.

**k)**

SO 18-06-07	Žst. Olomouc, EOY
-------------	-------------------

Rozdílně od PD je nyní v projektu stavby požadováno ovládání celé stanice (kromě svážného pahrbku) z CDP Přerov, včetně obvodu Olomouc-Bělidla, což v době zpracování PD nebylo známo. Proto musí být zřízeno EOY i v obvodu Olomouc Bělidla na dopravních kolejích poježděných intenzivně příměstskou osobní dopravou i rychlíky směr Opava. Navíc se jedná o nejvzdálenější zhlaví v rámci uzlu, kde s DOZ dojde k výrazné redukci dopravních zaměstnanců. Z důvodu zajištění dopravní cesty v hlavních a předjízdových kolejích, kde jezdí vlaky osobní dopravy, je nutno zajistit ohřev výhybek č.523, č.525 a č.521 (stávající číslování) kolejové skupiny Olomouc-Bělidla.

**l)**

SO 18-06-02	Žst. Olomouc, EPZ a kabelové rozvody
-------------	--------------------------------------

Změny v řešení jsou vyvolány v souvislosti s rozdělením majetku mezi SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Je požadováno samostatné měření EPZ pro každý nový stojan SŽDC, celkové měření EPZ v majetku ČD, a.s. a rozšíření o dva nové stojany SŽDC.

**m)**

SO 18-06-01	Žst. Olomouc, venkovní osvětlení
-------------	----------------------------------

Změny v řešení jsou vyvolány v souvislosti s rozdělením majetku mezi SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Jsou požadovány nové napájecí body a nová samostatná měření – ČD, depo a ostatní osvětlované plochy mimo SŽDC.

n)

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

Změny v řešení jsou vyvolány v souvislosti s rozdělením majetku mezi SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Budou provedeny rozvody v nové větvi kabelovodu.

**4. Na základě závěrů z jednání výrobních porad v průběhu zpracování zakázky, v souladu s požadavkem zástupce objednatele ve věcech technických, dochází ke změně v názvu některých provozních souborů projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ – bez změny vlastní technické náplně objektu:**

PS 18-05-08	Žst. Olomouc, ústřední stavědlo – místní řídicí systém
PS 50-05-01	Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov

**5. Na základě závěrů z jednání výrobních porad v průběhu zpracování zakázky, v souladu s požadavkem zástupce objednatele ve věcech technických, dochází k významnému zmenšení obsahu (náplně) technického řešení některých provozních souborů projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“:**

a)

SO 18-15-01	Žst. Olomouc, stavební úpravy VB
-------------	----------------------------------

Z důvodu jiného konstrukčního řešení 1.nástupiště oproti PD (nástupištní bloky L), budou kabelové trasy vedeny v nástupišti a odtud chodbou přízemí budovy do technologické místnosti. Není tedy nutno využít pro vedení kabelů suterénu budovy a provádět sanaci suterénního zdiva a odvětrání suterénu. V průběhu projektových prací (1.etapa, zpracování technického řešení) však již byly zpracovány stavebně technické průzkumy a návrh sanace zdiva. Stavební úpravy související s budováním 1.nástupiště (obnovení zazděných otvorů pro přirozené větrání suterénu) budou provedeny. Pro nové trasy kabelových rozvodů budou provedeny stavební úpravy v přízemí VB.

b)

SO 18-15-02	Žst. Olomouc, rekonstrukce rychlozboží
-------------	--

V souvislosti s rozdělením majetku mezi SŽDC, s.o. a ČD, a.s. nebudou provedeny stavební úpravy budovy rychlozboží, která je v majetku ČD, a.s. RSM. Předmětem SO budou pouze úpravy související s provedením prostupů pro vedení kabelů do technologických místností v suterénu budovy.

**6. Na základě závěrů z jednání výrobních porad v průběhu zpracování zakázky, v souladu s požadavkem zástupce objednatele ve věcech technických, dochází ke zrušení některých stavebních objektů projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“:**

SO 18-19-17	Žst. Olomouc, návěsní krakorec v km 86,783
SO 18-19-18	Žst. Olomouc, návěsní krakorec v km 87,176

Návěstidla situovaná dle PD na návěsních krakorcích budou umístěna na zastřešení nástupišť. Zavešení návěstidel je řešeno ve SO 18-15-04 Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť.

## **A.4. Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

### **A.4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu a kvalitativní technické a technologické parametry stavby**

Železniční stanice Olomouc leží v km 86,840=205,844 dvoukolejně trati Česká Třebová – Olomouc a trati Břeclav – Přerov – Olomouc. Je stanicí: smíšenou podle povahy práce; mezilehlou, vlakotvornou, seřaďovací a odbočnou pro trať Olomouc - Krnov, Olomouc - Šumperk, Olomouc - Nezamyslice a Olomouc – Senice na Hané.

Železniční stanice Olomouc je rozčleněna na osobní nádraží, vnitřní nádraží, pravé přednádraží, levé přednádraží.

Železniční stanice Olomouc má výpravní oprávnění: pro cestující, cestovní zavazadla a spěšniny ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě, pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Stanice je vybavena terminálem ARES, je zařazena do systému kurýrní služby ČD, ve stanici lze zakoupit místenky, lehátka a lůžka ve vnitrostátní i mezinárodní osobní přepravě.

Na kolejiště stanice jsou napojeny vlečky:

Vlečky vpravo: LESAFFRE ČESKO, a.s., ISH (SIGMA), SETUZA, a.s. (ADM Prague, s.r.o.)

Vlečky vlevo: FARMAK, a.s., Česká Pošta, a.s., Čokoládovny NESTLÉ, a.s.

Stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ patří do souboru staveb modernizace železniční sítě ČR. Uzlová železniční stanice Olomouc je součástí přípojně větve II. tranzitního koridoru (Rakousko – Polsko) Přerov – Česká Třebová, zajišťující spojení s I. tranzitním koridorem (Německo – Praha – Brno – Rakousko). Modernizace těchto koridorů se týká tratí s významným vnitrostátním i mezinárodním provozem, které jsou zahrnuty do Dohod o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy AGC (Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích) a AGTC (Evropská dohoda o mezinárodních tratích kombinované dopravy), v plánech rozvoje železničních sítí vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC).

## **D TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

### **D.1. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

Žst. Olomouc hl. n. leží v km 205,844 = 86,840 dvoukolejně elektrizované trati Přerov – Česká Třebová a je stanicí odbočnou pro železniční trati Krnov – (Hanušovice) – Olomouc hl. n.; Krnov – Olomouc hl.n.; Olomouc hl.n. – Nezamyslice a Kostelec na Hané – Olomouc hl.n. Podle povahy práce je stanicí smíšenou, po provozní stránce stanicí seřaďovací.

V žst. Olomouc hl.n. je v provozu staniční zabezpečovací zařízení (dále SZZ) 3. kategorie (reléové zabezpečovací zařízení s číslicovou volbou – RZZ typu AŽD 71), s kolejovými obvody 275 Hz vybavenými přenosem návěstí na návěstní opakovač liniového vlakového zabezpečovače (LVZ) hnacího vozidla ve všech dopravních kolejích, světelnými návěstidly typu AŽD 70 (cca 234 ks), elektromotorickými přestavíky a výkolejkami typu AŽD 70 (cca 247ks). Stavědlová ústředna (SÚ) včetně napájecí části a akumulátorovny je umístěna v budově ústředního stavědla (ÚS) v km 86,385. Napájení zabezpečovacího zařízení je provedeno jako napájení 1. stupně dle ČSN 34 2600 a je provedeno takto :

- a) základní napájení SZZ, TZZ a PZS je řešeno z vedení 6kV
- b) náhradní napájení z veřejné sítě 22kV/50Hz.

SZZ je rozděleno a technologicky vybudováno jako dva samostatné obvody (dvě reléová zabezpečovací zařízení) - osobní nádraží a přednádraží s dělící čarou v prostoru vnitřního nádraží (koleje skupiny 51,52,53,54), stejně je rozvrženo vnitřní zařízení ve

stavědlové ústředně - osobní nádraží a přednádraží. Jízdní cesty jsou stavěny příslušným výpravčím z dopravní kanceláře (DK) v budově ÚS, kde jsou na svislém ovládacím stole umístěny veškeré kontrolní a ovládací prvky. Ve službě jsou 3 výpravčí + 3 operátoři na ÚS, v DK osobního nádraží 2 výpravčí + 1 dozorčí provozu a 1 operátor.

V žst. Olomouc hl.n. je v provozu 20 pomocných stavědel (PSt.), z nichž 9 PSt. je umístěno v místnostech signalistů a dozorců výhybek.

V obvodu žst. Olomouc hl. n. je 6 úrovnových přejezdů, zabezpečených přejezdovým zařízením světelným (PZS). Ve směru Velká Bystřice jsou to přejezdy v km 0,580 (typu AŽD 71, kategorie PZS 3SNI); 1,223 (typu AŽD PZZ-RE, kategorie PZS 3ZBI) a 1,651 (typu AŽD 71, kategorie PZS 3SNI); ve směru Blatec přejezd km 100,060 (typu AŽD 71, kategorie PZS 3SBI); PZS jsou vybavena prvky místní a nouzové dálkové obsluhy, kontrolní zařízení jsou umístěna na ÚS žst. Olomouc hl.n. Na vlečkovém areálu Milo II. jsou to přejezdy km 0,120 a 1,037 (oba typu AŽD 71, kategorie PZS 3SBI); které jsou vybaveny prvky místní obsluhy. Na ovládacím stole DK ÚS žst. Olomouc hl.n. jsou umístěny prvky dálkové obsluhy a kontrolní zařízení přejezdů km 204,392 trati Olomouc hl.n. – Grygov (typu AŽD PZZ-EA, kategorie PZS 3ZBI); km 99,184 trati Olomouc hl. n. – Blatec (typu AŽD PZZ-RE, kategorie PZS 3SBI); km 98,416 (typu AŽD 71, kategorie PZS 3SBI); km 97,545 (typu AŽD PZZ-RE, kategorie PZS 3SBI); km 96,103 (typu AŽD 71, kategorie PZS 3SBI) a km 102,539 a 102,828 trati Olomouc hl. n. – Bohuňovice (oba typu AŽD 71, kategorie PZS 3SBI).

Na pravém přednádraží je v provozu svážný pahrbek zabezpečený rychloběžnými přestavníky (4ks) a spádovištními návěstidly.

V přilehlých mezistaničních úsecích je provozováno následující zabezpečovací zařízení :

- a) traťový úsek Olomouc hl.n.- Štěpánov, TZZ 3. kategorie - elektronický centralizovaný obousměrný automatický blok typu AŽD AB-E1
- b) traťový úsek Olomouc hl.n. – Grygov, TZZ 3. kategorie - elektronický centralizovaný obousměrný automatický blok typu AŽD AB-E1
- c) traťový úsek Olomouc hl.n.- Blatec, TZZ 3. kategorie - automatické hradlo typu AH 83, mezistaniční úsek je rozdělen hradlem Nemilany na dva traťové oddíly
- d) traťový úsek Olomouc hl.n.- Olomouc Nová Ulice, TZZ 3. kategorie - automatické hradlo typu AH 83, mezistaniční úsek tvoří jeden traťový oddíl, z traťové koleje odbočuje vlečka Dalkia Morava a.s., divize Olomouc (obsluhovaná buď z Olomouce hl. n. nebo Olomouce Nové Ulice)
- e) traťový úsek Olomouc hl.n.- Bohuňovice, TZZ 3. kategorie - automatické hradlo typu AH 83, mezistaniční úsek je rozdělen hradlem Týneček na dva traťové oddíly
- f) traťový úsek Olomouc hl.n.- Velká Bystřice, TZZ 3. kategorie - automatické hradlo typu AH 83, mezistaniční úsek je rozdělen hradlem Bystrovany na dva traťové oddíly.

## **D.2 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

Dálkový a traťový kabel ve směru Česká Třebová - Olomouc je typu DK 2 v provedení 4DM1,3+34DM0,9 a traťový kabel TTK 8 profilu 4XPi1,2 + 12DM0,9 +15XPi1,2 budou zachovány. Jejich trasy jsou vedeny mimo kolejiště. Dálkový kabel je ukončen na zesilovací stanici, traťový kabel na ústředním stavědle.

Dálkový a traťový kabel ve směru Olomouc - Přerov je typu DK 14 v provedení 7DM1,3 + 10DM1,3 + 4XV1,3 + 30DM0,9 a traťový kabel TTK 8 profilu 4XPi1,2 + 12DM0,9 + 15XPi1,2 budou rovněž zachovány. Trasy jsou vedeny mimo kolejiště. Dálkový kabel je ukončen na zesilovací stanici, traťový kabel na ústředním stavědle.

Dálkový a traťový kabel ve směru do Prostějova je typu ŽDK1 v provedení 7DM0,9 + 9XV1,2 +26DM0,9 a TK je v provedení 5DM0,9. Dálkový kabel je ukončen na zesilovací

stanici, traťový kabel na Rychlozboží a po místním kabelu je propojení s ústředním stavědlem.

Ve směru na Šternberk je dálkový kabel typu DK 47 v provedení 3XV1,2 + 14DM0,9 a traťový je typu 15XN0,8. Dálkový kabel je ukončen na zesilovací stanici, traťový kabel na ústředním stavědle.

Ve směru na Krnov je dálkový kabel typu DK47 v provedení 3XV1,2 + 14DM0,9 a traťový kabel 15XN0,8. Dálkový kabel je ukončen na zesilovací stanici, traťový kabel na ústředním stavědle.

Ve směru na Kostelec je traťový kabel typu 10XN0,8. Kabel je převážně veden mimo kolejiště. Traťový kabel je veden z Nové ulice směrem na Kostelec a propojovací místní kabel je veden z Nové ulice do ústředního stavědla.

V rámci koridorových staveb ČD DDC, Modernizace traťového úseku Olomouc – Červenka a ČD DDC, Modernizace traťového úseku Přerov – Olomouc jsou řešeny optické traťové kabely ve směru od České Třebové a od Přerova, které jsou ukončeny na ústředním stavědle a zesilovací stanici, čímž jsou pokryty požadavky na dálkové optické sítě.

Optické kabely z obou směrů jsou 36ti vláknové uloženy v zemi v HDPE trubce. K dispozici jsou závěsné optické kabely – povodňový ve směru od Přerova – 24vláken a závěsný optický kabel od České Třebové budovaný v rámci staveb ŽVPS 36 vláknový.

V rámci místních optických sítí je provedeno propojení zesilovací stanice s výpravní budovou, ústředním stavědlem, atd.

V současné době je v provozu rozhlas pro cestující, rozhlas pro řízení provozu a pro řízení posunu na svážných pahrbcích.

Rozhlas pro cestující tvoří rozhlasová ústředna RU 85, umístěna ve výpravní budově s ovládáním výpravčími na ústředním stavědle a výpravčím vnější služby. Reprodukory jsou umístěny na všech nástupišťích, ve vestibulu, čekárnách pro cestující, v informační kanceláři, v útulku pro perónní četou, v tranzitě zavazadel a spěšnin, na stanovišti vozmistrů Oc.

Rozhlas pro řízení posunu tvoří dvě rozhlasové ústředny RU 85, umístěné na ústředním stavědle, obsluhují je paneloví výpravčí. Rozhlas zahrnuje obvod pravého přednádraží, levého přednádraží, obvod jižního a severního zhlaví osobního nádraží.

V současné době je v provozu na ústředním stavědle zapojovač Hicom Siemens.

U výpravčích vnější služby na hlavním nádraží jsou v provozu zapojovače typu Mikro. Rozhlas pro cestující tvoří rozhlasová ústředna RU 85, umístěna ve výpravní budově s ovládáním výpravčími na ústředním stavědle a výpravčím vnější služby. Reprodukory jsou umístěny na všech nástupišťích, ve vestibulu, čekárnách pro cestující, v informační kanceláři, v útulku pro perónní četou, v tranzitě zavazadel a spěšnin, na stanovišti vozmistrů.

Stávající informační zařízení je typu Elektročas a je umístěno ve vestibulech, na nástupišťích, v podchodech.

V současné době slouží pro dopravu dvě kamery, které jsou umístěny na střeše ústředního stavědla a dvě kamery jsou umístěny na osvětlovací věži před ústředním stavědlem na druhé straně kolejiště. Vyhodnocovací zařízení je umístěno ve sdělovací místnosti na ústředním stavědle.

V novém podchodu jsou umístěny kamery, které vyhodnocuje Městská Policie.

Požární signalizace je v současné době instalována na ústředním stavědle, spádovištním stavědle St3 a St7 s požárními ústřednami typu MHU 103 a ionizačními hlásiči MHG 103.

Digitální hlasové majáčky jsou umístěny při vstupu a výstupu z odjezdové a příjezdové haly a na nástupišťích při vstupu do podchodů.

Traťový radiový systém je v celém úseku v provozu a byl vybudován v rámci staveb koridorů hlavních tratí.

Místní radiový systém má v Olomouci deset radiových sítí STE, síť VOS, MOS, SMV, SSZ a pět sítí SPZ s radiopojítky typu PR 21, PR 22, PR 35 a Motorola a Unicon. Základnové radiostanice jsou umístěny v obvodu žst. na 4 místech.

Místní sdělovací a rozhlasové kabely jsou fyzicky a konstrukčně zastaralé, jsou vedeny kolejištěm a jejich stav neumožní rozsáhlejší přeložky nutné při kolejových pracích.

### **D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE**

#### **D.3.1.1 Dispečerská řídicí technika**

V současné době je na elektrodispečinku v Přerově v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. V jednotlivých trafostanicích TS1 – TS7 je v rámci DŘT provozováno telemechanické zařízení TECOMAT NS-950 ve funkci koncentrátoru dat, povelového a přenosového zařízení. Komunikace /MULTI-POINT/ s ED Přerov je realizována po čtyřce metalického kabelu (TCEKE 30P1,0mm, TTK 8-čt.č.28, TTK čt.č.7). Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém.

*Subsystém přenosu dat je tvořen:*

telemechanizačním zařízením DMS-I a DO100

telemechanickým zařízením Tecomat NS-950 a TC700

zařízeními komunikujícími pomocí protokolu dle IEC 60870-5-101.

Řídicí jednotky jsou koncipovány pro bezobslužný a bezúdržbový provoz.

*Řídicí systém pracuje na sestavě počítačů firmy Compaq složené z následujících komponent:*

dva AlphaSery DS20e firmy Compaq s 64-bitovými procesory typu RISC

dvě disková pole pro centrální archivaci

dvě grafické dispečerské pracovní stanice WorkStation AP250 firmy Compaq

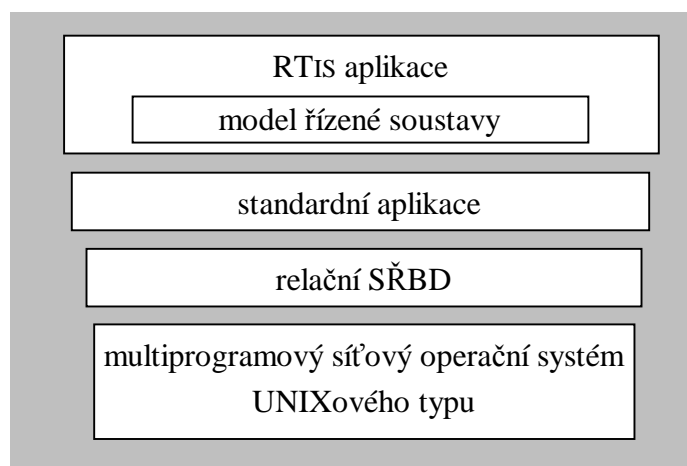
stanice kontrolního dohledu a technologické diagnostiky.

dvou terminálových serverů

elektronického přepínacího pole

komponent technologické LAN sítě.

Celé programové vybavení řídicího počítačového systému je složeno z vrstev, znázorněných v následujícím obrázku.



Programový produkt RTIS je určen pro výstavbu řídicích dispečerských center s dálkovým ovládáním technologických prvků.

#### **D.3.1.2 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty**

V současnosti v žst. Olomouc neexistuje systém pro dálkovou diagnostiku technologických systémů železniční dopravní cesty. Ten je nově navržen v rozsahu stavby dle TS 2/2008 – ZSE vydané SŽDC s účinností od 1.4.2009. Jedná se o monitorování a ovládání technologických zařízení (elektrický ohřev výměn, osvětlení, elektrické předtápěcí zařízení, zásuvkové stojany, čerpací stanice vod, kanálové šoupátko a stavítko, výdajové stojany vody s jejím měřením, výtahy, temperování a ventilace trafostanic, regulace ¼ hod maxima, monitorování stavu el. vývodů a měření spotřeby elektrické energie) pomocí rozvaděčů dálkového ovládání – RDO (8x) a integračního koncentrátoru, který zpřístupňuje data integračním serverům na CDP v Přerově. Pro monitorování a ovládání bude zřízen úplný klient pro „náhradní ovládání“, klient údržby SEE, klient pro fakturaci odebrané vody a 2 dopravní klienti realizováni formou terminálové aplikace na terminálech IPT-TC. Pro dopravní terminálové klienty bude zřízen terminálový server. Stávající integrační servery a klienti (na CDP Přerov, SŽE Hradec Králové a SŽE Olomouc) budou doplněny o data v rozsahu stavby.

#### **D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)**

##### **Rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4kV, TS5**

Trafostanice bude umístěna v nové budově řešené koncepcí technických budov. Projektant předložil uspořádání technologického zařízení v budově trafostanice a seznámil s technickým řešením technologie trafostanice. V rámci tohoto PS je dle přípravné dokumentaci a rozhodnutí z předcházení porad i výměna vypínače 22kV, výměna měřících transformátorů proudu, výměna ochrany a úprava ovládacích obvodů vývodu 22kV v rozvaděči 22kV ve firmě FARMAK. Realizovatelnost navrhovaných úprav byla prověřena 16.4.2010 na místním šetření na místě rozvaděče 22kV. Bylo dohodnuto, že při výměně vypínače 22kV bude zachována stávající výsuvná část, nový vypínač 22kV namontován na tuto stávající výsuvnou část. U skříněk ovládání pole R22kV budou vyměněny dveře, kde se mění přístroje ovládání. Pevné části ovládacích skříněk budou zachovány. Ovládací obvody včetně vydrátování budou provedeny nově. Dalším schváleným požadavkem je doplnění napájecího kabelu 110V DC pro napájení ovládacích obvodů uvedeného pole rozvaděče 22kV v rozvodně 22kV budovy FARMAK z trafostanice TS5, kabel bude typu CYKY 5-0x10. Tento kabel bude připojen do stavbou řešeného výkopu pro optický kabel určený pro zařízení DŘT a ochrany. Připojení kabelu je ekonomicky výhodné, protože výkop je ve stavbě řešen a v pozdější době by toto bylo buď neřešitelné, nebo velmi nákladné.

##### **Nová trafostanice ČD TS 22/0,4kV, TS6**

Trafostanice bude obdobného technického řešení jako trafostanice TS6. Bude umístěna v nové budově řešené koncepcí technických budov. Projektant na dnešní poradě předložil uspořádání technologického zařízení v budově trafostanice a seznámil s technickým řešením technologie trafostanice.

##### **Rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4kV, TS7**

Trafostanice TS7 bude rozdělena na část distribuční a část zařízení SŽDC. Distribuční část zařízení vn v budoucím majetku ČEZ Distribuce musí být prostorově oddělitelná a musí umožňovat přístup pracovníku ČEZ.

V trafostanici TS7 budou použity olejové hermetizované transformátory, které budou osazeny v samostatných stanovištích. V průběhu rekonstrukce trafostanice musí být zachováno

provozování trafostanice za napájení uzlu 22kV žst. Olomouc. Toto bude zajištěno nasazením dočasné trafostanice 22/0,4kV v kioskovém provedení. Tato trafostanice bude vybavena rozvaděčem 22kV včetně pole měření pro účely fakturačního měření. Dále bude obsahovat transformátor 22/0,4kV 630kVA a sekundární jistič nn. Trafostanice bude umístěna v prostoru nadzemního parkoviště v těsné blízkosti trafostanice TS7. Náhradní rozvaděč nn bude umístěn v suterénu trafostanice TS7. Rozvaděč bude vybaven měřením nn vývodů ve stávajícím rozsahu.

#### **Rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4kV, TS1**

Trafostanice je ve stejném rozsahu jako v přípravné dokumentaci. Ke změně dochází pouze v typu použitých transformátorů. V přípravné dokumentaci bylo uvažováno s nasazením suchých transformátorů, na všeprofesní poradě bylo ze strany zástupce investora a správce rozhodnuto o použití transformátorů olejových v hermetizovaném provedení.

Stání nově uvažovaných transformátorů má vliv na stavební část a z toho plynou nové požadavky na stavební úpravy, které vyvolává změnu v dispozičním řešení rozmístění technologie v objektu (ČSN 33 3201, ČSN 33 3240 Z2).

Trafostanice obsahuje 8 polí rozvaděče R22kV, 16 polí rozvaděče RH, záložní zdroj pro napájení ochran a ovládání, zařízení DŘT. V trafostanici je obsažen napájecí bateriový zdroj pro nouzové osvětlení na nástupištích a podchodech. Trafostanice je osazena dvojicí olejových transformátorů v hermetizovaném provedení s výkonem 800 kVA.

#### **Rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4kV, TS2**

Trafostanice bude umístěna v nové budově řešené koncepcí technických budov. Projektant na dnešní poradě předložil uspořádání technologického zařízení v budově trafostanice a seznámil s technickým řešením technologie trafostanice. Trafostanice bude tedy nově řešena obdobným způsobem jako trafostanice TS5 a TS6. Jako základní stavební prvek je uvažováno s monolitickou železobetonovou buňkou složenou z jednotlivých částí ve výrobním závodě dodavatele. Trafostanice TS2, TS5 a TS6 bude tedy stejného konstrukčního uspořádání lišící se pouze rozměry a dispozičním uspořádáním technologie silnoproudé elektrotechniky.

Trafostanice obsahuje 7ks polí rozvaděče R22kV, 20 polí rozvaděče RH, mobilní dieselagregát, záložní zdroj pro napájení ochran a ovládání, zařízení DŘT. Trafostanice je osazena dvojicí olejových transformátorů v hermetizovaném provedení s výkonem 630 kVA.

#### **Rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4kV, TS3**

Nová technologie trafostanici TS3 bude umístěna do stávajících prostorů TS3. Z tohoto důvodu bude před započítáním stavebních prací před budovou TS3 umístěna dočasná trafostanice 22/0,4kV včetně rozváděče NN.

Nový rozváděč 22kV bude vybaven systémem absorpce tlaku. Rozváděč 22kV bude sestaven z 5polí. V trafostanici budou umístěny dva hermetizované olejové transformátory 630kVA. Není uvažováno s možností paralelního chodu transformátorů. Jednotlivé vývody rozváděče NN budou vybaveny jističi a elektroměry pro fakturační měření spotřeby el. energie.

V TS3 bude umístěn převozný náhradní proudový zdroj 200kVA.

#### **Rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4kV, TS4**

Nová technologie trafostanici TS4 bude umístěna do stávajících prostorů STS 314 v ústředním stavědle. Z tohoto důvodu bude před započítáním stavebních prací před budovou ústředního stavědla umístěna provizorní trafostanice 22/0,4kV v kioskovém provedení včetně rozváděče NN.

V trafostanici budou umístěny dva hermetizované olejové transformátory 630kVA. Není uvažováno s možností paralelního chodu transformátorů. Jednotlivé vývody rozváděče NN budou vybaveny jističi a elektroměry pro měření spotřeby el. energie.

Na fasádě budovy ústředního stavědla bude umístěna přípojková skříň pro připojení náhradního zdroje.

### **Rozvodny EPZ**

Pro potřeby předtápění osobních vozů je v žst. Olomouc realizováno předtápěcí zařízení EPZ s provozním napětím 3kV DC. Stávající rozvodna 3kV DC pro předtápěcí zařízení v majetku ČD, a.s., DKV Olomouc je umístěna v duroplastovém kiosku.

Nové předtápěcí zařízení bude zřízeno pro 9ks předtápěcích stojanů. Napájení stojanů bude kabelovými rozvody 3kV DC z nové napájecí rozvodny, připojené přes odpojovač na trakční vedení. Z nové rozvodny budou napojeny stojany umístěné u severních i jižních konců nástupišť a u jižního konce nástupiště 1A.

### **Úpravy rozvodny nn, VB**

Rozváděč RH v rozvodně nn je v majetku ČD a.s.. V rámci této bude pak zajištěno nové přístrojové vybavení v tomto poli zajišťující pouze napájení a ovládání osvětlení, piktogramů, světelných tabulí atd., které budou na 1. nástupišti. Ovládání osvětlení bude v závislosti na intenzitě denního světla a možnostmi ovládání pomocí systému DDT SŽDC a s možnostmi přepnutí na ruční ovládání pro potřeby údržby. Zástupce ČD s tímto způsobem ovládání osvětlení a zařízení na 1. nástupišti souhlasil. Ostatní pole rozváděče budou ponechány ve stávajícím stavu.

### **Žst. Olomouc, demontáž dieselagregátu trafostanice TS2**

V rámci tohoto provozního souboru bude demontováno technologické zařízení dieselagregátu.

### **Žst. Olomouc, demontáž dieselagregátu trafostanice TS3**

V rámci tohoto provozního souboru bude demontováno technologické zařízení dieselagregátu.

### **Žst. Olomouc, demontáž technologického zařízení 6 kV**

V rámci tohoto provozního souboru jsou zahrnuty:

ve staniční trafostanici STS 314 likvidace a odvoz stávající kobkové rozvodny 6 kV, odvoz stávajících transformátorů, demontáže rozváděčů nn

v rozvodně TS 5 – demontáž transformátoru 250 kVA, 22/6 kV, rozváděč 6 kV

kioskové trafostanice STS 313, STS 313A, STS 314 A, STS 314B, STS 315 budou komplexně demontováno technologické jejich vybavení (rozdávěč 6 kV, rozváděče nn, transformátor 6/0,4 kV) včetně demontáž duroplastové budovy a betonového podkladu.

## **D.4 OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ**

Na nástupišťích, u výtahů umístěných na jižním podchodu, bude zajištěno napojení a instalace čidel pro EPS, dále pak instalace náhradního zdroje el. energie, přepěťové ochrany, indukční smyčky pro nedoslýchavé a instalace bezdrátového dorozumívacího zařízení, tzv. GSM brány. Na nástupišťích č. 2 – 4 dojde, v důsledku změny výšky nástupní hrany, k úpravě lan, kabeláže a vodiček a přidá se technologické zařízení, které umožní provoz těchto výtahů při sníženém přejezdu. Na 5. nástupišti se provede osazení nové výtahové klece, včetně všech technologických zařízení, která se budou instalovat na stávající výtahy.

V souvislosti s novým odvodňovacím systémem kolejiště budou vybudovány 4 čerpací stanice. Výtlaky jednotlivých čerpadel navazují na společné výtlačné potrubí. Společný výtlak u stanic ČT 1,3,4 navazuje na sběrače odvodnění, výtlak stanice ČT 2 je vyústěn do toku Bystřice. Odvodnění nákladního nádraží je vyústěno stokou do toku řeky Moravy. Provoz ČS je navržen automatický, autonomní s centrálním dohledem a možnostmi ovládání v

systému DDTS ŽDC. Pro komunikaci se řeší rozhraní Ethernet v provedení FO SM a protokol S-NET případně ModBus/TCP.

*Hlavní úkoly systému jsou:*

- zlepšení hospodárnosti včetně k tomu potřebných měření a protokolování
- centrální dálkové ovládání jednotlivých zařízení
- včasná identifikace poruch pro zamezení havárií, případně z toho vyplývajících následných škod
- optimalizace všech připojených provozně-technických zařízení průběhům provozu
- zabránění nepovolaným, případně nežádoucím zásahům

## **E STAVEBNÍ ČÁST**

### **E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

#### **E.1.1 Kolejový svršek a spodek**

Žst. Olomouc je uzlovou stanicí ležící na železniční trati Přerov – Česká Třebová (odbočná větev 2. tranzitního železničního koridoru) v km 86,840 = 205,844, s odbočnými tratěmi Olomouc – Krnov, Olomouc - Nezamyslice, Olomouc – Šumperk a Olomouc – Senice na Hané

Kolejiště je tvořeno několika kolejovými skupinami – je rozčleněno na přednádraží, vnitřní nádraží a osobní nádraží.

Průjezd osobním a vnitřním nádražím žst. Olomouc je z důvodu nepříznivých směrových poměrů možný pouze rychlostí 60 km/h, v oblasti přednádraží a obvodu Černovíru je stávající rychlost 100 km/h.

V celém rekonstruované žst. je zavedena elektrická trakce 3 kV, staniční kolejiště je v převážné míře svařeno. Technický stav žel. svršku je na hranici životnosti.

Ve stávajícím stavu kolejiště v žst. Olomouc nejsou dodrženy následující parametry:

- osová vzdálenost kolejí ve stanici min. 4,75 m, osové vzdálenosti se pohybují v rozmezí 4,65 – 4,75m
- rychlost v dopravních kolejích 50 km/h, poloměr min. 300 m - nevyhovují křížovatkové výhybky, nevyhovují zhlaví osobního nádraží i přednádraží
- vzájemná vzdálenost výhybkových konstrukcí – požadavky na mezipřímé mezi výhybkami pro vložení dlouhých betonových pražců a vložení LIS.
- tloušťka štěrkového lože

Zásah do složitých zhlaví osobního nádraží vede k jejich komplexní rekonstrukci, která se při úpravě nepředpisových osových vzdáleností a šířek nástupišť rozšíří i do kolejí osobního nádraží.

Stav železničního spodku byl zjišťován na základě geotechnických a stavebně technických průzkumů. Na mnoha místech jsou zřejmé poruchy GPK, blátivé úseky, způsobené zejména nedokonalým odvodněním pláně a železničního svršku.

Návrh konstrukcí železničního spodku byl zpracován na základě předaného geotechnického průzkumu a dále realizovaného doplňkového průzkumu. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Celý postup návrhu byl proveden v souladu s metodikou SŽDC platnou v době zpracovávání dokumentace. Všechny návrhy konstrukcí železničního spodku byly předloženy a odsouhlaseny na výrobních poradách. Detailní návrh konstrukce pražcového podloží je součástí příslušného SO kolejového spodku.

Plán tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, zemní pláň skloněná a je odvodněna do trativodů, které jsou zaústěny do kanalizace.

U mostních objektů a přejezdů jsou navrženy zesílené konstrukce pražcového podloží.

Projektová dokumentace řeší také stavební úpravy chodníků v blízkosti železničních přejezdů na ul. Divišově a na ul. U Podjezdu v Olomouci. Důvodem úprav chodníků je rozhodnutí Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničních přejezdů na trati Olomouc – Krnov v km 0,580 s křížením se silnicí I. třídy – ul. Divišova a na trati Olomouc – Šumperk v km 102,539 s křížením se silnicí II. třídy – ul. U Podjezdu.

Předmětem této části dokumentace je také instalace prvků výstroje trati v rozsahu celé stavby. Dokumentace je zpracována v souladu s předpisem SŽDC (ČD) M21 „Předpis pro staničení železničních tratí“ a předpisem SŽDC (ČD) D1 „Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy“.

### **E.1.2            *Nástupiště***

*Stávající stav:*

Stanice má 5 krytých nástupišť:

- Kryté nástupiště č.1 - podél koleje č. 3, délka 269 m, příchod a odchod ze dvorany VB.
- Ostrovní kryté nástupiště č.2 - podél kolejí č.1 a 2, délka 428 m, z toho v délce 170 m otevřené, příchod a odchod podchodem ze dvorany.
- Ostrovní kryté nástupiště č.3 - podél kolejí č. 4, 4a, 6, délka 375 m, z toho 123 m otevřené. Kolej č.4 a 6 má nástupiště kryté, v délce 250 m. Příchod a odchod podchodem ze dvorany.
- Ostrovní kryté nástupiště č.4 - podél kolejí č.8 a 10, délka 250 m. Příchod a odchod podchodem ze dvorany.
- Kryté nástupiště 5 - podél kolejí č.5 a 7, délka 311 m, z toho na jižním zhlaví 140 m otevřené. Příchod ze dvorany po prvním nástupišti, odchod mezi budovou spěšnin a přijímací budovou.

*Nový stav:* Nová nástupiště jsou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad T.K. Konstrukce nástupišť splňují požadavky na bezpečný pohyb slabozrakých osob a osob se sníženou schopností pohybu. Nástupiště budou vybaveny vodíciemi liniemi, varovnými a signálními pásy. Přístup na nástupiště je zabezpečen bezbariérově, bez přecházení přes hlavní dopravní koleje, pomocí dvou mimoúrovňových podchodů.

### ***Zpevněné plochy***

Jedná se o zpevněné plochy mezi stávajícím nástupištěm č. 1 a 5 a plochu mezi stávajícím nástupištěm č.1 a budovou České pošty.

*Navrhovaný stav*

Plocha mezi nástupištěm č. 1 a 1A (nové značení) bude řešená jako zpevněná plocha pomocí zámkové dlažby a zapuštěných obrubníků. Ukončení nástupiště směrem k poště bude pomocí nájezdové rampy. Podél rampy a zpevněné plochy až k budově České pošty bude vedeno zábradlí s posuvnou brankou u budovy pošty.

### **E.1.4            *Mosty, propustky a zdi***

V celém úseku se nachází 16 stávajících mostních objektů z toho 11 mostů, 1 propustek, 1 silniční nadjezd, 1 návětní lávka a 2 kabelové mosty. Všechny objekty odpovídají stavebně technickým stavem době výstavby. V rámci stavby se vybuduje 1 nový propustek ( kolektor). Dále jsou do mostních objektů zařazeny ochranné štíty na hodolanském nadjezdu.

Téměř každý objekt zařazený do stavby má jiný charakter, je postaven v jiném časovém období a nelze tedy zobecnit jejich technické řešení.

***Všeobecné údaje o vyšších kvalitativních a technologických parametrech stavby oproti stávajícímu stavu – mostní objekty:***

Projektovaný stav všech objektů je v souladu s požadavky vymezenými v zásadách modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky. Všechny objekty vyhovují minimálně přechodnosti vozidel zařazených do traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí 120km/h, nové objekty jsou v hlavních a předjízdových kolejiích navrženy na zatěžovací vlak ČSD T a SZS ČSD. Průjezdový průřez je UIC-GC. Návrh mostů akceptuje požadavky správců přemostňovaných překážek a orgánů ochrany životního prostředí.

### ***E.1.5 Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)***

SO řeší dodávku tepla ze zdroje tepla Dalkia Česká republika, Divize Střední Morava do objektu UST. Vzhledem k plánované výstavbě nového přístavku k objektu UST je nutné přeložit stávající parovodní přípojku mimo území dotčené stavbou.

### ***E.1.6 Potrubní vedení***

*Voda, kanalizace, plyn.*

V rámci nově budovaných stavebních objektů - železničního spodku a svršku, mostních objektů, nových pozemních objektů a silničních komunikací dojde v několika případech k lokálnímu dotčení stávajících vedení těchto inženýrských sítí.

Navržený **system odvodnění kolejiště** je tvořen trativody a svodným potrubím, které jsou řešeny v rámci objektu kolejí. Dále je system tvořen trubními sběrači navrženými a řešenými v rámci objektu odvodnění (kanalizace). Kanalizační sběrače tvoří kostru odvodnění žel. spodku a jejich prostřednictvím jsou drenážní vody odváděny do recipientu, to je, řeky Moravy a Bystřice.

Na kanalizační síti jsou navrženy čtyři čerpací stanice, umožňující dodržení sklonů trativodů a sběračů v hodnotách předepsaných TNŽ 73 6949. Čerpací stanice dále umožňují vyřešit křížení sběračů s řadou sítí nacházejících se v území žst. Olomouc.

### ***E.1.8 Pozemní komunikace***

*Silniční nadjezd Černovír ( km 83,484):*

Stávající komunikace je účelovou komunikací o šířce cca. 4 m s asfaltobetovým krytem a nezpevněnými krajnicemi. Stav komunikace je s ohledem na charakter jejího využití (převážně cyklistická a pěší doprava) vcelku uspokojivý.

*Pavlovický podjezd ( km85,761):*

Vozovka silnice II. třídy v podjezdu je tvořena asfaltobetonovým krytem, okraje vozovky jsou lemované obrubníky, odvodnění je řešeno uličními vpustěmi. Vozovka vykazuje závady jak z hlediska kvality povrchu, tak i z hlediska odvodnění. Nedostatečná je rovněž volná výška pro průjezd pod mostem. Vzhledem k tomu, že nejnižší část komunikace se nachází v betonové izolační vaně pod hladinou podzemní vody, je nutné věnovat pozornost odvodňovacímu systému pod vozovkou, který je zatím funkční, nicméně s ohledem na své stáří je pravděpodobně na hraně životnosti. Dále je třeba řešit problém prosakování vody dilatačními sparami až do krajnice vozovky.

*Most přes Bystřičku (km 86,496): silniční komunikace:*

S ohledem na nedávno provedenou rekonstrukci lze označit technický stav komunikace a chodníku, včetně souvisejících objektů (opěrná zídka, zábradlí), za vyhovující. Nedostatečné je zejména šířkové a výškové uspořádání místní komunikace v prostoru pod mostem, což je

však dané umístěním stavby na hraně říčního koryta. Tento stav proto zůstane po rekonstrukci zachovaný.

*Most přes Bystřičku (km 86,496): cyklostezka:*

S ohledem na stavbu cyklostezky, provedenou v době cca. před 10. lety, je technický stav cyklostezky a chodníku technicky vyhovující, odpovídající přibližně polovivě životnosti stavby. Z hlediska legislativy, platné v současnosti pro bezbariérové užívání staveb, však tento úsek nevyhovuje z hlediska podélných sklonů a vzájemného uspořádání pásu pro chodce a pásu pro cyklisty. V rámci stavby dojde k odstranění stávajícího povrchu a k nové směrové a výškové úpravě, která tyto závady odstraní.

#### **E.1.9 Kabelovody, kolektory**

Stavební objekt kabelovodu řeší dvě části : *rekonstrukci stávající trasy shora přístupného kabelovodu* včetně šachet a to od ocelové lávky u Pavlovického podjezdu až po stávající šachtu Š1 před objektem dozorce spádoviště v km 87,170 a *nový kabelovod* který je navržen od Pavlovického podjezdu v km 85,761 až do km 84,624 a dále novou část kabelovodu, která propojí stávající šachtu Š21 u ústředního stavědla s novou přístavbou Ústř. stavědla. V části osobního nádraží jsou vedeny nové trasy v 1. nástupišti a dva kolmé přechody před výpravní budovou.

#### **E.1.10 Protihlukové objekty**

V rámci stavby budou realizovány 3 PHS, jejichž nezbytnost, rozsah a vlastnosti jsou závazně určeny hlukovou studií. Celková rozvinutá délka činí 442,m. Stěny mají výšku, pohybující se v závislosti na situování od 3,3 do 3,9 m nad TK koleje č.1. Část trasy PHS probíhá po římsách mostu přes Bystřičku. Materiálově jsou ve spodní části oboustranně vysoce pohltivé, v horní části mohou být odrazivé a jsou prosklené.

### **E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ**

#### **E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)**

##### **SO 18-15-01 Žst. Olomouc, stavební úpravy VB**

Suterén VB nebude pro vedení kabelů využit. Ve stavebních úpravách VB tak nebude řešena sanace suterénu pro vedení kabelů.

Ze strany 1. nástupiště budou osazeny žaluziové větrací mřížky v místnostech, které přiléhají k 1. nástupišti. Pro nové vedení kabelovodu v 1. nástupišti budou provedeny potřebné úpravy ve VB pro odbočení kabelových tras ke sdělovací rozvodně (šachta, úpravy pro vedení, prostupy, stavební úpravy v rozvodně) a dopravní kanceláři (prostupy).

##### **SO 18-15-02 Žst. Olomouc, rekonstrukce rychlozboží**

Předmětem stavebního objektu jsou stavební úpravy spojené s přechodem kabelů z prostoru sdělovacích místností – místnost kabelových závěrů v 1.p... přes chodbu a další místnosti v 1.p.p. na 1a nástupiště (úprava prostupů pro kabelová vedení, vymalování místností). Celková délka přechodů bude cca 13m.

##### **SO 18-15-05 Žst. Olomouc, přístavba ústředního stavědla**

Objekt řeší titulní přístavbu (SO 18-15-05.1) a zahrnuje rovněž stavební úpravy pro technologická zařízení ve stávající budově (SO 18-15-05.2). Budova je cca 35 let stará, nezateplená, vytápěná z vlastní výměňkové stanice připojené na parovod. Z rozhodnutí investora se v rámci stavby budou provádět pouze úpravy, bezprostředně vyvolané a

související s požadavky technologického zařízení. Jedná se o rekonstrukci trafostanice TS4 v 1.NP (SO 18-15-05.4), stavební úpravy prostor stávající stavebního ústředí ve 2.NP a stavební úpravy stávající dopravní kanceláře ve 4.NP. V tomto rozsahu budou upravovány rovněž stávající instalace. Do ZTI se nezasahuje vůbec, v rámci úprav stávajících rozvodů ústředního vytápění se vymění nevyhovující radiátor ve 2.NP a v 1.NP v m.č.107 (Dohledy SEE) se vymístí stávající armatury a potrubí se tepelně zaizoluje. Stavební VZT řeší zejména několik ventilátorů v TS4 a stávající výměňkové stanici. V rámci technologických provozních souborů je nově řešena klimatizace prostor zab.zař. (dopravní kancelář, stavební ústředí, náhradní zdroj) a ve stavební části je klimatizována místnost Dohledů SEE.

Projektová dokumentace řeší také vyasfaltování stávající zelené plochy a přesunutí chodníku u budovy ústředního stavebního (SO 18-15-05.3).

Důvodem vyasfaltování nepevněné plochy je vybudování trafostanice v budově ústředního stavebního (PS 18-13-04), k níž je třeba umožnit příjezd vozidlům, přivážejícím vybavení trafostanice. Důvodem přesunutí stávajícího asfaltového chodníku, který se napojuje na drážní stezku na mostě přes Bystřičku, je vybudování nové protihlukové stěny (SO 18-15-14.2) v trase tohoto chodníku.

#### **SO 18-15-06 Žst. Olomouc, rekonstrukce stavebního č.4 km 85,720**

Stávající objekt o půdorysných rozměrech 6,8 x 10,9m a třech nadzemních a jednom podzemním podlaží bude kvůli špatnému stavebně technickému stavu zdemolován. Podzemní podlaží bude v půdorysné stopě nového objektu ubouráno 0,5m pod terén, zbytek se zasype zeminou.

Nový objekt o půdorysných rozměrech 6,058 x 4,876m bude tvořen dvěma vzájemně propojenými typovými buňkami s plochou střechou. Jedná se o svařovanou ocelovou konstrukci, stěny jsou tvořeny profilovaným pozinkovaným plechem. Základ je složen z betonových panelů tl.150mm na šterkopískovém loži tl.250mm.

Buňky budou dodány na stavbu včetně vodoinstalace a elektroinstalace.

Zastavěná plocha: 29,50 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 76,70 m<sup>3</sup>

#### **SO 18-15-09 Žst. Olomouc, oplocení**

Nové oplocení bude situováno za Hodolanským nadjezdem v km 87,456 – 204,988 pouze v místech, kde by stávající oplocení bránilo výstavbě nových TS ( č. 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 ). Stávající oplocení bude v těchto místech sejmuto a nahrazeno novým, který bude jednotlivé TS obcházet. Zároveň bude dodržena nejmenší možná vzdálenost 3m od přilehlé vlečky. V místech, kde by tato podmínka nebyla splněna ( TS č. 6, 8, 10 ), dojde k přerušení oplocení po dobu stavby TS a po jejím ukončení bude navázáno oplocení nové v původní půdorysné stopě.

Oplocení v dosahu vlivu trakčního vedení bude ukolejněno.

Typy oplocení:

TS č. 6, 8

ocelové sloupky + trapézový plech

TS č. 10, 12, 14, 16, 18

ocelové sloupky + pozinkované pletivo

#### **SO 18-15-10.1 Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T1**

Trafostanice T1 se nachází v km 86,803, po levé straně trati. Jedná se o jednopodlažní objekt s plochou jednoplášťovou střechou. Stavebně je trafostanice tvořena stavebně starší a stavebně novější částí. Obvodové konstrukce jsou provedeny z plných cihel (starší část) a děrovaných cihel (novější část). Založení svislých zděných konstrukcí je na betonových pásovéch základech. Základová spára není v jednotné úrovni, pod úrovní podlahy jsou kabelové prostory a kanály s různou světlostí. Stávající výplně otvorů jsou plechové, dveře a

vrata. Okna jsou ze skleněných tvárníc. Boční stěnou starší části trafostanice přiléhá k DKV. Z čelní (západní průčelí) a zadní (východní průčelí) strany jsou před vstupy železobetonové a betonové rampy. Stoletá povodeň v roce 1997 rampy u novější části „podemlela“, jednotlivé části jsou rozlámány na dílčí betonové kry. Rampy u starší části zůstanou ponechány. Na povrchu stěn jsou nepatrné trhlinky, které přičítáme jistému dotvarování konstrukce při stoleté povodni v roce 1997. I na vnitřních omítkách stěn a stropů jsou také nepatrné trhlinky, které také spojujeme s touto povodní.

Změna technologického řešení v projektu stavby oproti přípravné dokumentaci vyvolala odlišné stavebně technické řešení v projektu stavby oproti přípravné dokumentaci. Bude změněno vnitřní uspořádání technologie, budou rozříženy a upraveny kabelové prostory, provedeny nové podlahové konstrukce. Bude provedena sanace povrchových úprav a nový fasádní nátěr. Odvodnění do dilatace mezi dvěma částmi trafostanice bude zrušeno. Střecha starší části bude přespádována obdobně jako střecha novější části. Klempířské výrobky budou provedeny kompletně nově z TiZn plechu.

Osadí se nové dveřní a vratové výplně, stříšky nad vstupy a vymění se větrací mřížky. Výplně otvorů hliníkové s tepelnou izolací. Pro všechny trafostanice v této stavbě (T1 až T7) bude použit u dveří a vrat systém jednotného klíče. Stávající okna (luxfery) budou zazděna (není trvalá přítomnost pracovníků). Střecha bude provedena jednoplášťová, plochá, přespádovaná (starší část), zateplená, s novou skladbou a krytinou. Propadené rampy budou asanovány a vytvořeny nové (novější část), rampy před stáním transformátorů budou sanovány reprofilačními hmotami (starší část). Vlhké zdivo v kabelovém prostoru bude sanováno. Dle technologického zadání budou prostory pouze temperovány, s možností zvýšení teploty při montáži.

Zastavěná plocha: 178,44 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 946,94 m<sup>3</sup>

#### **SO 18-15-10.2.1 Žst. Olomouc, rekonstrukce stávající trafostanice T2 na technologický objekt**

Stávající objekt je situován v km 86,195. Ve střední části je dvoupodlažní (rozvodny), zbývající dvě části jsou jednopodlažní (stání transformátorů a místnost náhradního zdroje).

Pod rozvodnou je kabelový prostor.

Stavebními úpravami bude dotčena stávající místnost s názvem náhradní zdroj. Část objektu, kde jsou stání transformátorů 3 místnosti, rozvodna NN, rozvodna VN, ocelové schodiště do 2NP bude zdemolována. Součástí 1NP jsou i příruční dílna, sklad, stanoviště výhybkáře + soc. zázemí – v těchto místnostech nebudou prováděny žádné stavební úpravy. Stávající místnost náhradního zdroje bude změněna na sklad pro potřeby SEE. V této místnosti skladu bude umístěn mobilní náhradní zdroj. Na tomto objektu bude provedena nová střešní jednoplášťová konstrukce střechy, zazdí se veškeré okenní otvory, provedou se nové klempířské prvky.

Plocha zastavěná: 153,17 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 919,02 m<sup>3</sup>

#### **SO 18-15-10.2.2 Žst. Olomouc, novostavba trafostanice T2**

Novostavba trafostanice T2 se buduje z důvodu vyčerpání prostorové kapacity stávající trafostanice T2. Novostavba trafostanice T2 se bude nacházet v žst. Olomouc – km 86,180 (směrem na Červenku), v katastrálním území Olomouc – Bělidla. Bude umístěna nedaleko ústředního stavědla mezi průjezdnými koleji směrem na Červenku a Šternberk. Novostavba trafostanice T2 bude umístěna nedaleko stávající trafostanice T2 cca. 10m.

Plocha zastavěná: 115,07 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 558,09 m<sup>3</sup>

### **SO 18-15-10.3 Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T3**

Trafostanice T3 se nachází v km 85,559, po levé straně trati. Jedná se o jednopodlažní objekt se sedlovou střechou. Svislé konstrukce jsou vyžděny z plných cihel klasického formátu.

Založení svislých zděných konstrukcí je na betonových pásových základech. Základová spára není v jednotné úrovni, pod úrovní podlahy jsou kabelové prostory a kanály s různou světlostí.

Střecha je dvouplášťová sedlová, s klasickou krovovou konstrukcí, AC vlnovkami na plnoplošném bednění. Nedůslednou údržbou docházelo k zátékání do horního střešního pláště. Krov je dostatečně tuhý a stabilní (vyjma vazných trámů), bude důkladně ošetřen a ponechán. Dřevěné bednění bude vyměněno v plném rozsahu. Podlaha trafostanice je ve dvou úrovních. Podlaha trafokobek je na úrovni o 600 mm vyšší než podlaha zbylé části. Stávající výplně otvorů jsou plechové, dveře a vrata. Okna jsou ze skleněných tvární.

Z čelní strany (severní průčelí) je před vstupy do trafokobek železobetonová rampa na betonových pilířích, která zůstane a bude sanována. Vnější omítka je degradovaná v plném rozsahu. Vnitřní omítky odpovídají době užívání.

Změna technologického řešení v projektu stavby oproti přípravné dokumentaci vyvolala odlišné stavebně technické řešení v projektu stavby oproti přípravné dokumentaci. Bude upraveno vnitřní uspořádání technologie, budou rozříženy a upraveny kabelové prostory, provedeny nové podlahové konstrukce. V novém technologickém návrhu bude rozvodna NN stavebně rozdělena – vlastní rozvodna a náhradní zdroj. Nadměrně prohnutý vazný trám krovu bude podepřen ocelovým průvlakem. Fasáda bude opatřena novou omítkou a nátěrem. Osadí se nové dveřní a vratové výplně a vymění se větrací mřížky. Výplně otvorů hliníkové s tepelnou izolací. Pro všechny trafostanice v této stavbě (T1 až T7) bude použit u dveří a vrat systém jednotného klíče. Stávající okna (luxfery) budou zazděna (není trvalá přítomnost pracovníků). Na střeše bude vyměněna krytina (plechová falcovaná z TiZn plechu nahradí stávající AC vlnovky), vymění se celé dřevěné bednění, dřevěný krov a stávající dřevěné nosníky podhledu se opatří ochranným nátěrem. Klempířské výrobky budou provedeny kompletně nově z TiZn plechu. Dle technologického zadání budou prostory pouze temperovány s možností zvýšení teploty při montáži

Zastavěná plocha: 168,63 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 1160,14 m<sup>3</sup>

### **Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T4**

Trafostanice T4 je řešena ve SO 18-15-05.4 Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T4.

### **SO 18-15-10.5 Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T5**

Novostavba trafostanice T5 se buduje z důvodu vyčerpání prostorové kapacity stávající trafostanice T5. Novostavba trafostanice T5 se bude nacházet v žst. Olomouc – km 84,310 (směrem na Červenku). Bude umístěna naproti Farmaku mezi průjezdnými kolejemi a svážným pahrbkem odstavného nákladového nádraží. Novostavba trafostanice T5 bude umístěna nedaleko stávající trafostanice T5 cca. 10m.

Plocha zastavěná: 100,13 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 480,40 m<sup>3</sup>

### **SO 18-15-10.6 Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T6**

V rámci stavby Rekonstrukce žst. Olomouc bude v km 87,290 (směrem na Přerov) vybudována nová trafostanice půdorysného rozměru 10,99 x 6,40 m.

Zastavěná plocha: 69,20 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 322,96 m<sup>3</sup>

Vlastník: SŽDC s.o.

Nová trafostanice je koncipována jako typová stavebnice složená z jednotlivých prostorových železobetonových komponentů tvořených stěnami a podlahou, které po sestavení budou tvořit jeden funkční celek. Součástí kompletizované typové dodávky jsou i výplně otvorů, krov a dřevěné štíty, střešní krytina, klempířské a zámečnické prvky a další navazující PSV. Obvodové zdivo rozvoden je navrženo zateplené vč. stropů. Zateplení obvodových stěn a stropů místností pro trafa není uvažováno. Založení objektu bude provedeno na základové pasy z prostého betonu.

Vnitřní příčky mezi jednotlivými místnostmi jsou navrženy rovněž železobetonové monolitické, vyrobené a dodávané současně s prostorovými komponenty. Štítové zdi nad stropem 1.NP budou provedeny typové – dřevěný palubkový obklad se svislým členěním uchycený na pomocný rošt kotvený do dřevěné konstrukce krovu.

Strop nad 1.PP sloužící jako pochůzí podlaha rozvodny NN a VN tvoří nosný hliníkový rošt, do kterého jsou kotveny jednotlivé rozvaděče. Pochůzí rovina je vytvořena kazetami z vodovzdorné překližky tl. 27mm se samozhášivou úpravou. Dovolené zatížení podlahy je 500kg/m<sup>2</sup>. Strop nad 1.NP tvoří železobetonové stropní panely tl. 100 mm, které jsou součástí dodávky typových komponentů.

Sedlová střecha objektu je tvořena dřevěnými sbíjenými příhradovými vazníky, střešní krytinu tvoří titan-zinkový plech se stojatou falcovanou drážkou (strojně ražená) kotvený na podkladní bednění z nehoblovaných prken tl. 25mm.

Dveře jsou hliníkové typové zateplené (rozvodny) a bez zateplení (místnosti pro trafa), opatřené hliníkovými ventilačními mřížkami se sítkami proti hmyzu. Kování dveří typové + zámek FAB (systém univerzálního klíče). Okna nejsou vzhledem k účelu a využití objektu navrženy.

Klempířské výrobky jsou navrženy z titan-zinku tl. 0,8 mm (dešťové žlaby, svody, oplechování). Zámečnické výrobky jsou zároveň zinkovány.

### **SO 18-15-10.7 Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T7**

V rámci stavby Rekonstrukce žst. Olomouc bude rekonstruována stávající trafostanice, která se nachází v budově Olomouckého kraje v prostoru přednádraží žst. Olomouc. Trafostanice je situována v nárožní poloze v ulici Fibichova v 1.NP a 1.PP.

Zastavěná plocha: 117,20 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 824,60 m<sup>3</sup>

Vlastník (budovy a parcely): Olomoucký kraj

Navržené bourací práce souvisí s nově navrženým technologickým vybavením. Svislé nosné konstrukce jsou stávající – tvořené železobetonovým skeletem s cihelnými vyzdívkami (Porotherm P+D tl. 300mm). Obvodové stěny jsou zateplené v rámci montovaného fasádního keramického pláště. Vnitřní nosné stěny jsou rovněž porothermové tl. 300mm. Vnitřní příčky mezi jednotlivými místnostmi jsou stávající cihelné (příčkovky Porotherm tl. 140mm). Nové příčky v 1.NP plynosilikátové tl. 100 a 150mm.

Vodorovné nosné konstrukce jsou rovněž stávající: strop nad 1.PP je železobetonový monolitický žebrový s množstvím prostupů, strop nad 1.NP je železobetonový monolitický. Stavební úpravy stávajících stropů spočívají v zaslepení stávajících otvorů (zabetonováno) a provedení nových prostupů pro přívodní kabely k jednotlivým rozvaděčům. Způsob provedení nových kruhových otvorů je uvažován odvrtáním, nové obdélníkové otvory jsou vyřezány. V rámci stavebních úprav bude modernizováno i stávající wc v suterénu (pouze výměna zařizovacích předmětů).

Je navržena výměna venkovních a vnitřních dveří. Pro zajištění přístupu pracovníků obsluhy ČEZ Distribuce bude na fasádě osazena uzamykatelná kovová skříňka pro klíč ke vstupním dvoukřídlým dveřím v 1.NP. Vnitřní omítky budou v místě stavebních úprav přestudovány a

místnosti nově vymalovány. V místnostech pro trať je navržen olejovzdorný nátěr do v. 2000mm

Povrchy podlah: v rozvodně v 1.NP – zátěžové PVC, v místnostech s traťmi jsou podlahy opatřeny betonovou vanou s olejovzdorným nátěrem. Povrch podlah v 1.PP – stávající (cementový potěr).

Zámečnické výrobky: nové hliníkové větrací mřížky u výdechů VZT, ostatní zámečnické prvky budou ocelové (žárově zinkovány).

#### **SO 18-15-11 Žst. Olomouc, rozvodny pro EPZ**

V km 86,696 je v kolejišti naproti výpravní budově situována nová rozvodna pro EPZ 2. Jedná se o samostatně stojící přízemní objekt obdélníkového tvaru o rozměrech 10,65 x 4,00 m. Stavba je zděná z cihelných tepelněizolačních bloků, bude odvětrávána, temperovaná a osvětlena umělým osvětlením. Střešní krytina je tvořena TiZn falcovaným plechem.

Zastavěná plocha: 42,60 m<sup>2</sup>

Obestavěný prostor: 172,50 m<sup>3</sup>

Ve stávající rozvodně EPZ 1 nejsou třeba žádné stavební úpravy.

#### **SO 18-15-12 Žst. Olomouc, reléové domky**

Ve stavbě jsou zařazeny celkem 4 nové reléové domky. Jejich situování u jednotlivých přejezdů bylo upřesněno v závislosti na stávajících známých podzemních i nadzemních překážkách a na konkrétních rozhledových trojúhelnících. Domky jsou umístěny u přejezdů v lokalitách „U podjezdu“, „Divišova“, „Na zákopě“ a „Sladovna“. Po technické stránce se jedná o klasickou zděnou budovu o půdorysné ploše cca 2,8 x 3,9 m (SO 18-15-12.4 je o 60 cm kratší), se sedlovou střechou. Domek slouží pouze pro technologii zab.zař. a bude vybaven elektroinstalací a hromosvodem. Klimatizace technologického zařízení je řešena v rámci příslušného technologického provozního souboru.

Pro vstup kabelů je před domkem malá kabelová šachta.

##### **SO 18-15-12.1 Žst. Olomouc, reléový domek v km 0,580 trati Olomouc - Krnov**

Domek je situován před přejezdem „Divišova“, vlevo u odbočující koleje na Krnov, v ploše, která je bez viditelných překážek. Tento stav je třeba před předáním staveniště ověřit a případné podzemní překážky na místě vytyčit.

##### **SO 18-15-12.2 Žst. Olomouc, reléový domek v km 1,651 trati Olomouc - Krnov**

Domek je situován za přejezdem „Na Zákopě“, vpravo u odbočující koleje na Krnov, v km 1,677. Na základě místního šetření za účasti projektantů technologického zařízení byl domek oproti DUR přesunut z jiného kvadrantu (vlevo před přejezdem), kde byl umístěn na cizím pozemku. Nové situování bylo projednáno na pracovních poradách. Domek respektuje ochranné pásmo kabelu 6 kV a vyhybá se dalším sítím, jejichž kompletnost a přesnost je třeba ověřit vytyčením před předáním staveniště.

##### **SO 18-15-12.3 Žst. Olomouc, reléový domek v km 102,539 trati Olomouc-Šumperk**

Domek je situován za přejezdem „U podjezdu“, vlevo u odbočující koleje na Šumperk, v km 102,553.

Domek je situován ve stejné ploše jako v DUR, pouze je na základě požadavků technologie přisunut blíže k přejezdu. Situování domku respektuje ochranné pásmo stávajícího kabelu 6 kV a vyhybá se stávající betonové šachtě. Existenci případných dalších překážek je třeba ověřit vytyčením před předáním staveniště.

#### **SO 18-15-12.4 Žst. Olomouc, reléový domek v km 102,828 trati Olomouc-Šumperk**

Domek je sit. před přejezdem „Sladovní“, vpravo u odbočující koleje na Šumperk, v km 102,802. Situování domku bylo upřesněno v souvislosti se stávajícími překážkami. Konstruktivní řešení domku je obdobné jako o předchozích tří, rozměrově je ale o 60 cm zkrácen.

#### **E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích**

##### **SO 18-15-03 Žst. Olomouc, zastřešení 1. nástupiště**

Stávající zastřešení 1. nástupiště nevyhovuje platným normám, předpisu Drážního úřadu a směrnici Evropské unie ve smyslu zajištění interoperability a bude demolováno. Stávající zůstane pouze část pultového zastřešení nad vjezdem z přednádraží, které navazuje na výpravní budovu směrem ke skladovací ploše České pošty.

Rozsah objektu zastřešení je tvořen :

- a) zastřešením 1 vnějšího nástupiště, které přiléhá k výpravní budově a pokračuje směrem k nástupišti 1A
- b) zastřešením nad zpevněnými plochami mezi VB a pozemky, objekty v majetku České pošty (strana VB směr Česká Třebová)
- c) zastřešením nad zpevněnými plochami u výstupu z podchodu do Hodolan, mezi VB a budovou rychlozboží (strana VB směr Přerov), celková šířka zastřešení v tomto prostoru je 10,12 m (4,72 m zastřešení 1. nástupiště + 5,40 m zastřešení zpevněné plochy).

Nové zastřešení je navrženo typu „vlaštovka“ s nosnou ocelovou konstrukcí, která je nesena střední podporou, a tvořena žebry v osově vzdálenosti 2,1 až 2,2 m. Nosná konstrukce je umístěna pod střešní krytinou tvořenou pochůzím žárově zinkovaným trapézovým plechem. Trapézový plech je ze spodní strany přístřešku viditelný. Celá konstrukce zastřešení je vynášena dvojicí sloupů umístěných v půdoryse kolmo k podélné ose přístřešků. Ve výšce 2300mm od UT nástupiště je rovná část sloupů vykloněná a v pohledu tvoří písmeno Y. Pouze u výstupů z podchodu a vstupu do skladu České Pošty jsou použity dvě oddělené podpory kruhového průřezu. Základní rastr sloupů je navržen v části u výpravní budovy 6,0 a 6,5 m, v části zdvojené vlaštovky zastřešení, mezi VB a rychlozbožím, 8,6 m resp 8,8 m. V místě výstupu z podchodu a prostoru výtahů je osová vzdálenost sloupů 11,1 m. Střešní svody od žlabů jsou navrženy pohledově skryté ve sloupech.

Výška okraje zastřešení nad nástupištní hranou je cca 4100 mm a úroveň horní hrany podpory pod mezistřeším žlabem je 3800 mm od nástupištní hrany.

Celková délka zastřešení je 248,8 m, délka zastřešení se zdvojenou vlaštovkou 57,2 m. Půdorysná velikost zastřešení je 1531,40 m<sup>2</sup>, z toho 23,20 m<sup>2</sup> je úprava stávajícího zastřešení.

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

Zastřešení ostrovních nástupišť je navrženo typu „vlaštovka“ s nosnou ocelovou konstrukcí, která je nesena střední podporou, a tvořena žebry v osově vzdálenosti 2,1 až 2,2 m. Nosná konstrukce je umístěna pod střešní krytinou tvořenou pochůzím žárově zinkovaným trapézovým plechem. Trapézový plech je ze spodní strany přístřešku viditelný. Celá konstrukce zastřešení je vynášena dvojicí sloupů umístěných v půdoryse kolmo k podélné ose přístřešků. Ve výšce 2300mm od UT nástupiště je rovná část sloupů vykloněná a v pohledu tvoří písmeno Y. Pouze u výstupů z podchodů jsou použity dvě oddělené podpory kruhového průřezu. Základní rastr sloupů je navržen v části u výpravní budovy 8,6 a 8,8 m. V místě výstupu z podchodu a prostoru výtahů je osová vzdálenost sloupů 10,0 m. Střešní svody od žlabů jsou navrženy pohledově skryté ve sloupech.

Výška okraje zastřešení nad nástupištní hranou je cca 4100 mm a úroveň horní hrany podpory pod mezistřeším žlabem je 3800 mm od nástupištní hrany.

Stávající zastřešení ostrovních nástupišť bude odstraněno v celém rozsahu.

Parametry zastřešení na jednotlivých nástupištích:

- nástupiště č. 1A - šířka zastřešení - 5400 mm  
- délka zastřešení - 283,8 m  
- celková plocha – 1532,53 m<sup>2</sup>
- nástupiště č. 2 - šířka zastřešení - 5400 mm  
- délka zastřešení - 250,1 m  
- celková plocha – 1348,00 m<sup>2</sup>
- nástupiště č. 3 - šířka zastřešení - 5400 mm  
- délka zastřešení - 250,1 m  
- celková plocha – 1350,53 m<sup>2</sup>
- nástupiště č. 4 - šířka zastřešení - 5600 mm  
- délka zastřešení - 171,9 m  
- celková plocha – 962,64 m<sup>2</sup>
- nástupiště č. 5 - šířka zastřešení - 5400 mm  
- délka zastřešení – 171,9 m  
- celková plocha – 929,15 m<sup>2</sup>

Celková délka zastřešení nástupiště 1A, 2, 3, 4 a 5 je 1127,80 m.

Celková plocha zastřešení nástupiště 1A, 2, 3, 4 a 5 je 6122,85 m<sup>2</sup>.

### ***E.2.3 Individuální protihluková opatření***

Nebyly zatím všude provedeny individuální protihluková opatření, jež by vyhovovaly současným požadavkům. Část obytných domů má osazena plastová okna staršího typu, které mohou mít útlum max. 30 dB.

### ***E.2.5 Demolice***

Dotčené objekty, které jsou v kolizi s kolejovým řešením či dalšími novými objekty, jako jsou stavědla, objekty sociálního zařízení, trafostanice, přístřešky, 2 obytné domy, jsou objekty různých konstrukcí, stáří a stavu. Většinou se jedná o konstrukce staré 30 a více let. Stavebně technický stav je mimo 2 obytné domy, trafostanici T5 a stavědlo č.4 ve velmi špatném stavu. Převážně se jedná o delší dobu nevyužívané objekty bez okenních a dveřních výplní. Střechy jsou většinou sedlové, nebo pultové, s plechovou nebo lepenkovou krytinou, která je v dezolátním stavu. K demolovaným objektům náleží zpevněné plochy, dřevěné sklady u obytných domů a betonové žumpy.

## ***E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ***

### ***E.3.1 Trakční vedení***

Celý stavbou dotčený úsek je již elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo vybudováno na konci padesátých a na začátku šedesátých let minulého století. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci rekonstrukcí a při dotrolejování kolejí. Trakční podpěry jsou převážně původní.

Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Předpokládaná životnost trakčního vedení 30 let je překonána. Vedení je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

Úpravy TV jsou v projektové dokumentaci navrženy tak, aby TV splňovalo parametry podle Vzorové sestavy „J“, ČSN 34 1530, ČSN EN 50 119, ČSN EN 50 122-1 a dalších předpisů pro provozní rychlost 160 km/hod.

#### **E.3.4 Ohřev výměn**

K ohřevu je navrženo 104 výhybek o celkovém instalovaném výkonu 725,9 kW. Ohřev výhybek je rozdělen do dvou částí: výhybky 1. kategorie (bez regulace v době energetických špiček a 2. kategorie (možnost regulace výkonu v době energetických špiček). Ohřev výhybek bude napájen z 15 ks rozváděčů EO V, které budou průběžně rozmístěny podél kolejiště žst.. Rozváděče budou napájeny průběžně připojením na místní napájecí systém trafostanic žst.. Rozváděče budou napojeny vždy na nejbližší trafostanici. Ke každému rozváděči bude příslušet sada senzorů ( 2 ks senzor teploty referenční výhybek, 1 ks senzor okolní venkovní teploty a 1 ks srážkového senzoru). Každý rozváděč je napojen na systém DDT SŽDC. Ohřevy budou napájeny přes proudové chrániče. Regulace EO V na jednotlivých na základě meteorologických podmínek. Ovládání: místní z rozváděče nebo pomocí systému DDT SŽDC. Kabelové rozvody budou částečně v kabelovodu ( stávajícím a nově budovaném) anebo volně v zemi ve výkopu v plastových žlabech.

#### **E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení**

Pro potřeby předtápění osobních vozů bude v žst. Olomouc realizováno celkem 9ks nových stojanů předtápěcího zařízení s provozním napětím 3kV DC. Stojany budou umístěny mezi kolejí č. 5 a 3, 4 a 6, 8 a 10, u koleje 12 a za 14. kolejí u konců nástupišť ve směru na Českou Třebovou, mezi kolejemi 8 a 10, 4 a 6 u konců nástupišť ve směru na Přerov a mezi kolejemi 5b a 7, 11 a 13 u konce nástupiště 1A ve směru na Přerov. Dalšími předtápěními místy je 5ks stojanů mezi kolejemi 18 a 20 v areálu DKV Olomouc. Napájení nových stojanů bude kabelovými rozvody 3kV DC z nové napájecí rozvodny, napájení stávajících 5ks stojanů je stávajícími kabelovými rozvody ze stávající rozvodny EPZ. Rozvodny jsou připojeny přes odpojovače na trakční vedení.

Spotřeba el. práce bude měřena v nové rozvodně EPZ v každé vývodové skříní s tím, že bude umožněn dálkový přenos stavu elektroměrů na dohodnuté pracoviště. U stávající rozvodny EPZ se osadí jeden elektroměr pro celkové měření odebrané el. práce pro 5ks stávajících stojanů předřadnými přístroji v přívodním poli.

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

##### **Venkovní osvětlení**

V žst. Olomouc bude realizováno pomocí osvětlovacích věží výšky 20 a 25 metrů. Osvětlovací soustava je doplněna o svítidla instalovaná na trakčních podpěrách a samostatných stožárech.

Venkovní osvětlení bude napájeno z trafostanic TS6, TS2 a TS5 samostatnými napájecími rozvody pro osvětlení. Ovládání osvětlení bude realizováno v automatickém režimu z klientského pracoviště dálkové diagnostiky železniční infrastruktury s doplněním čidly denního světla. Část osvětlení vyhrazená pro osvětlování ploch jiných uživatelů než SŽDC, s.o. bude ovládána samostatně v závislosti na intenzitě denního světla a s možností ručního řízení podle požadavků těchto odběratelů. 11ks rozváděčů osvětlovacích věží je doplněno zásuvkami pro potřeby traťové údržby.

Spotřeba el. energie pro osvětlení stanice (ploch SŽDC) je měřena ve výše uvedených trafostanicích, pro měření spotřeby cizích odběratelů a zásuvky traťové údržby jsou v příslušných rozváděcích osv. věží osazeny samostatné elektroměry.

Při rekonstrukci žst. Olomouc budou kompletně rekonstruována nástupiště a severní podchod vč. části propojovací chodby do podchodu jižního. S tím souvisí provedení demontáže

dnešního osvětlení. Nová nástupiště a rekonstruovaný podchod budou opatřeny novým umělým osvětlením. Na nekrytých částech nástupišť budou umístěna výbojková svítidla na sadových sklopných stožárech, pod zastřešením bude osvětlení zářivkovými svítidly. Na 1. nástupišti je doplněno svítidly kruhového tvaru umístěnými v podhledu u stěny výpravní budovy. Osvětlení podchodu bude zářivkovými liniovými svítidly umístěnými pod kryty v obou koutech styku stropu a bočních stěn. Část svítidel v podchodu a na krytých částech nástupišť bude napájena ze záložního zdroje, což zajistí jejich chod i v případě výpadku v dodávce el. energie po dobu max. do 80min. Monitoring osvětlení nástupišť a podchodu umožňuje zařízení dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Zapojení umožňuje ovládání osvětlení nástupišť v závislosti na intenzitě denního světla. V podchodu se předpokládá nepřetržité svícení vzhledem k velké frekvenci vlaků a pohybu cestujících v průběhu celého dne.

### **Dálkové ovládání úsekových odpojovačů**

Předmětem tohoto SO je ovládání 32 ks úsekových odpojovačů, které budou v 5-ti vodičovém provedení. Ovládací panely budou v provedení POZ, v provedení se 16-ti ovladači na každém panelu. Celkový počet panelů bude 3 ks. Uložení kabelů bude převážně v kabelovodu. Mimo kabelovod budou kabely uloženy do výkopu v plastových žlabech. Ovládací panely budou umístěny v budově ústředního stavědla v 1. N. P., místnosti č. 107-dohledy SEE.. Napájeny budou z rozváděče zajištěného napájení, který zajistí napájení 1. stupně, který taky bude umístěn v místnosti č. 107 v budově ústředního stavědla a který bude dále napájen ze zálohované části zdroje UNZ.

### **Kabelové rozvody nn**

V rámci tohoto SO je řešeno:

Napájení čerpacích stanic. Celkový instalovaný výkon ČS je 338 kW

Každá ČS je napájena ze dvou nejbližších trafostanic. Napájecí kabelové vedení budou ukončena na přípojkové skříně, které budou umístěny u jednotlivých budov ČS.

Trafostanice TS5, TS4, TS3, TS2, TS1, TS6 – budou na straně nn vzájemně propojeny kabelem AYKY 3 x 240 + 120 mm<sup>2</sup>. Stávající kabelové vedení nn mezi trafostanicemi TS7 a TS1 bude ponecháno stávající a bude přepojeno do trafostanice TS6.

Z trafostanice TS1 bude nově provedeno napojení čtyřmi kabely AYKY 3 x 240 + 120 mm<sup>2</sup> výpravní budova.

Zásuvkové stojany na základě požadavků přednosty žst. Olomouc a SŽDC traťového hospodářství budou umístěny:

- v místě vytypovaných osvětlovacích věží – budou zahrnuty do rozváděčů RVO stavebního objektu venkovního osvětlení
- Dále bude umístěno 7 ks zásuvkových stojanů individuálně dle požadavků žst. Olomouc a SDC STH

Dále je součástí tohoto SO napájecí kabel z trafostanice TS 5 do trafostanice FARMAK pro napájení ochrany a ovládání vypínače ve vývodovém poli v trafostanici FARMAK. Napájecí napětí bude 110 V DC.

Součástí tohoto SO jsou kabelová vedení v trafostanicích T1, T2, T3, T4 a T5 z příslušných vývodů pro dieselagregát v příslušném vývodu v rozváděči nn a přípojovací skříně, která bude umístěna na fasádě příslušné trafostanice

### **Přeložky nn**

Přeložky kabelů nn budou provedeny v místech, kde budou v kolizi s výstavbou kolejového spodku a svršku, mostních konstrukcí a trakčních stožárů, budou položeny do nových poloh v závislosti na výstavbě kolejíště a mostních konstrukcí. Přeložkami se zajistí napájení

stávajících budov a zařízení, a zajištění jejich provozuschopnosti během stavby. Kabelové skříňe, které budou v kolizi se stavbou budou demontovány a budou nahrazeny novými plastovými pilířky.

Kabelová vedení nn (DOÚO, napájecí kabely nn), která jsou v současnosti upevněna na zastřešení 1. nástupiště budou přeloženy do chrániček na stěnu výpravní budovy.

Přeložky kabelů nn se udělají protlakem pod kolejemi u osobního nádraží směrem k žst. Přerov. Protlak se udělá z důvodu úpravy železničního spodku a svršku, aby nedošlo k porušení stávajících nn kabelů.

Součástí přeložek bude napojení provizorních výhybkářských stanovišť, které budou umístěné do obytných buněk. Jedná se o 6 stavebních buněk s rozměry 2,5x6m po dobu stavby budou každá s příkonem 5kVA.

Přeložky kabelů propojující trafostanice po kabelech nn budou vybudovány v trase s rozvody 6 kV a 22 kV v obchozí trase. Přeložky kabelů nn se vybudují u jednotlivých trafostanic, kde se budou přepojovat stávající kabely buď do nové trafostanice nebo do dočasné trafostanice umístěné v blízkosti stávající trafostanice. Kabely se přeloží nazpět z dočasných trafostanic do stávajících trafostanic po dokončení jejich rekonstrukce.

### **Kabelové rozvody 6 kV**

Nový kabel vn 6 kV propojí TS 5(nová) - TS 4 (nová) a bude uložen ve vlastním kabelové rýze vedle kabelu vn 22 kV. U Pavlovického podjezdu bude kabel vstupovat do hloubkového protlaku, který je vybudován pod kolejemi. Přes Pavlovický podjezd bude kabel 6 kV veden v kabelové lávce.

Z nové TS 2 se napojí v novém stavu TS 3, žst. Velká Bystřice a směr žst. Bohuňovice. Kabel ve směru žst. Bohuňovice bude řešen v rámci přeložek. Z přeložek 6 kV se použije i propojení STS 314 – STS 313 B a C. Oba kabely se po zhotovení TS 2 přeruší a napojí se do TS2. Jeden kabel 6 kV mezi STS 314 a přerušeným místem u TS 2 se využije na propojení mezi TS 5 – TS 4. TS 2 - TS 1 nový kabel je uložen v zemi a před kabelovou lávkou přes Bystřičku je vtažen do šachty č. 23 kabelovodu a pokračuje kabelovodem do TS1. Propojení TS1 a TS6 bude novým kabelem uloženým v kabelovodu. Propojení TS 6 (nová) a TS 4 (nová) kabelem 6 kV se použije z přeložek 6 kV mezi STS 314 a STS 313. Přes řeku Bystřičku bude kabel veden v kabelového žlabu uloženého mezi římsou a kolejí. Kabelový žlab je umístěný na levé straně mostu ve směru Česká Třebová.

### **Přeložky kabelových rozvodů 6 kV**

Před zahájením stavebních, zemních a ostatních prací se vybudují obcházecí trasy 6 kV. Kabelová vedení vn 6 kV, která budou v kolizi s výstavbou kolejového spodku a svršku, mostních konstrukcí a trakčních stožárů, budou položeny do nových poloh v závislosti na výstavbě kolejiště a mostních konstrukcí tak, aby byla zajištěna stálá provozuschopnost a funkčnost stávajícího systému 6 kV.

Přeložky kabelů 6 kV budou vybudovány v místech stávajících STS 6 kV, kde budou provozovány provizorní STS 6 kV vždy po dobu rekonstrukce dané STS. Po dokončení rekonstrukce trafostanic se přepojí kabely 6 kV na novou technologii 6 kV v trafostanicích.

Přeložky kabelů vn 6 kV se vybudují, kde se budou přepojovat stávající kabely buď do nové STS (nově TS) nebo do dočasné STS umístěné v blízkosti stávající STS.

Kabel 6 kV mezi STS 313 a STS 314 se uloží do obcházecí trasy a původní kabel z kabelovodu se demontuje. Demontovaný kabel z kabelovodu se rozdělí na co nejdelší možné délky a bude předán podle požadavku správci 6 kV SŽDC SEE.

Stávající kabely 6 kV vedoucí od STS 314 do STS 313, žst. Nová Ulice a žst. Blatec budou ukončeny u STS 313. Zde budou kabely od žst. Nová Ulice a žst. Blatec naspojovány a zavedeny do STS 313. Kabel v obchozí trase zůstane provozován i v definitivním stavu. Přes

řeku Bystřičku bude kabel veden na nově vybudované mostní římse na levé straně mostu ve směru Česká Třebová. V definitivním stavu se kabel předělá do kabelového žlabu uloženého mezi římsou a kolejí.

Propojení STS 314 a STS 314B a C kabelem 6 kV v kabelovodu se přeruší u šachty č.11 a naspojuje na obchozí trasu, která vede mimo kabelovod, původní kabel 6 kV v kabelovodu bude demontován. Stejným způsobem se udělá propojení mezi STS 314 a žst. Bohuňovice. Demontované kabely z kabelovodu se rozdělí na co nejdelší možné délky a budou předány správci 6 kV SŽDC SEE.

Kabel 6 kV uložený v zemi na pravé straně ve směru Bohuňovice v km 102,805 před přejezdem na ulici Sladovní je v kolizi s nově vybudovaným objektem zabezpečovacího zařízení. Na tomto kabelu 6 kV bude udělána přeložka, aby nedošlo ke kolizi se zabezpečovacím objektem.

### **Kabelové rozvody 22 kV**

Nový kabel vn 22 kV propojí TS 5(nová) - TS 4 (nová) a bude uložen ve vlastním kabelové rýze vedle kabelu vn 6 kV. U Pavlovického podjezdu bude kabel vstupovat do hloubkového protlaku, který je vybudován pod kolejemi. Přes Pavlovický podjezd bude kabel 22 kV veden v kabelové lávce.

Propojení TS 1 – TS 2 bude zajištěno obchozí trasou v rámci přeložek kabelů 22 kV. Kabel v obchozí trase zůstane provozován i v definitivním stavu. Přes řeku Bystřičku bude kabel veden v kabelového žlabu uloženého mezi římsou a kolejí. Kabelový žlab je umístěný na levé straně mostu ve směru Česká Třebová.

Nový kabel bude položen mezi TS 2 (nová) – TS 4 (nová, ústřední stavědlo) v zemi mimo kabelovod.

Po dokončení rekonstrukce kabelovodu a vybudování nové TS 4 se natáhne kabel kabelovodem mezi TS 4 – TS 1.

Kabel 22 kV uložený v obchozí trase se u TS 6 rozpojí a oba konce se zavedou do TS 6. Nově bude propojena TS 1 – TS 6 a TS 6 – TS 7. Nový kabel 22 kV se položí do zrekonstruovaného kabelovodu a propojí se TS 1 a TS 6. TS 1 – TS 6 budou propojeny paralelně.

Původní kabely zůstanou mezi TS 5 (nová) – TS 3 a TS 3 – TS 2 (nová). Na kabelech budou udělány jen přeložky.

### **Přeložky kabelových rozvodů 22 kV**

Kabelová vedení vn 22 kV, která budou v kolizi s výstavbou kolejového spodku a svršku, mostních konstrukcí a trakčních stožárů, budou položeny do nových poloh v závislosti na výstavbě kolejiště a mostních konstrukcí tak, aby byla zajištěna stálá provozuschopnost a funkčnost stávajícího systému 22 kV. Budou vybudovány obcházecí trasy 22 kV. Po dokončení vybudování obchozích tras se stávající kabely 22 kV odpojí a z kabelovodu odstraní. Kabelová vedení, která jsou uložena v obcházecích trasách budou ponechána na svém místě a zapojena do systému 22 kV.

Přeložky kabelů 22 kV budou vybudovány v místech stávajících trafostanic 22 kV, kde budou provozovány provizorní trafostanice 22 kV, vždy po dobu rekonstrukce dané trafostanice. Po dokončení rekonstrukce trafostanic se přepojí kabely 22 kV na novou technologii 22 kV v trafostanicích.

Přeložka kabelu vn 22 kV bude protlakem na osobním nádraží pod kolejemi na kabelu mezi trafostanicí TS 7 - TS 1. Protlak se udělá z důvodu úpravy železničního spodku a svršku, aby nedošlo k porušení stávajícího 22 kV kabelu. Přeložka bude napojena na kabel vn 22 kV vedoucí k TS1 v obchozí trase, vybudovaný v rámci přeložek kabelů 22 kV. Po dokončení

trafostanice TS 6 bude kabel v naspojovaném místě rozpojen. Jedna část kabelu 22 kV od TS 1 bude zapojena do TS 6 a druhá část kabelu od TS 7 bude taky zapojena do TS 7.

TS 1 se propojí s TS 2 kabelem 22 kV uložený v obcházecí trase mimo kabelovod. Kabel v obchozí trase zůstane provozován i v definitivním stavu. Přes řeku Bystřičku bude kabel veden na nově vybudované mostní římsy na levé straně mostu ve směru Česká Třebová. Na mostní římsu se upevní provizorní nosná konstrukce pro silnoproudé kabely.

### **Úprava rozvodu nn pro ukolejnění**

Tento stavební objekt zahrnuje úpravy mimodrážních elektrických zařízení, umístěných v blízkosti neživých částí trakčního vedení, chráněných ukolejnění, v případě že nelze splnit ustanovení čl. 413.3.1 ČSN 33 2000-4-41 ed.2. Jedná se o změnu způsobu ochrany před nebezpečným dotykem a s tím spojené drobné úpravy zařízení. Rozsah úprav bude upřesněn na základě přesného rozmístění trakčních podpěr a náplně stavebního objektu ukolejnění. Zařízení bude patřit SŽDC popřípadě stávajícím vlastníkům.

#### ***E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí***

Stávající stav ukolejnění odpovídá jeho stáří. Rekonstrukcí TV dojde i k rekonstrukci ukolejnění TV a ostatních vodivých konstrukcí v POTV, které tak bude splňovat platné normy.

#### ***E.3.8 Vnější uzemnění***

##### **Uzemnění trafostanic**

Neživé části el. zařízení, které budou instalovány v transformovně, je nutno z důvodu ochrany před nebezpečným dotykovým napětím dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 připojit na uzemňovací soustavu, jejíž celkový zemní odpor musí být takový, aby dovolené dotykové napětí nepřekročilo v případě poruchy stanovenou velikost. V transformovně, kde bude zařízení vn a nn uzemněno na společnou zemnicí síť, je nutno uvažovat s dovoleným dotykovým napětím o velikosti 50V na straně nn, 75V na straně vn. Pro výpočet velikosti uzemnění je nutno znát velikost celkového proudu zemního spojení a měrný odpor půdy v prostoru trafostanice. V nových technologických budovách, jejichž součástí je trafostanice TS 22/0,4 kV a STS 6/0,4 kV bude hlavní uzemnění uloženo v základech budovy a doplněno o okružní zemnicí vedení se zemnicími tyčemi. Trafostanice, které budou umístěny ve stávajících budovách, bude uzemňovací soustava transformovny tvořena okružním vedením z pásky FeZn s vhodně doplněnými zemnicími tyčemi.

#### ***E.3.9 Přeložky sdělovacích zařízení***

Novými úpravami železničního spodku by mohlo dojít k narušení stávajících sdělovacích kabelů cizích správců, proto budou stávající kabelové trasy Telefonica O2, KVUSS Olomouc a ostatních správců řádně vytýčeny, budou provedeny sondy na určení hloubky uložení a v nutných případech budou kabely přeloženy. V místě nových přeložek budou provedeny protlaky pod tratí před zahájením prací na železničním spodku a kabely naspojovány v nezbytně nutném rozsahu. K přeložce kabelů Telefonica O2 dojde ve více případech, přeložka kabelů KVUSS bude u podjezdu u Bystřičky a kabely SŽDC budou rovněž přeloženy ve více případech.

#### ***E.3.10 Přeložky silnoproudých vedení jiných správců***

##### **Úpravy kabelových rozvodů a venkovního osvětlení – most km 85,761**

V předstihu bude demontováno stávající zářivková svítidla, kabelová vedení a rozváděč VO. Po ukončení stavebních prací na mostní konstrukci bude provedeno nové osvětlení prostoru

pod mostní konstrukcí pomocí nových zářivkových těles. Nová zářivková svítidla budou uchycena na konstrukci mostu. Rozváděč VO bude dán do nové polohy.

#### **Úpravy kabelových rozvodů a venkovního osvětlení – most km 86,486**

V předstihu budou demontována stávající zářivková svítidla. Po ukončení stavebních prací na mostní konstrukci bude provedeno nové osvětlení prostoru pod mostní konstrukcí pomocí nových zářivkových těles. Nová zářivková svítidla budou uchycena na konstrukci mostu. Dále bude provedena změna umístění osvětlovacích stožárků z důvodu korekce trasy komunikace pro cyklisty a chodníku.

Součástí tohoto SO bude i přeložka napájecího kabelu a 2ks ovládacích kabelů pro světelné signalizační zařízení. SSZ zůstane stávající, beze změny. Kabely pro SSZ budou uloženy do společné kabelové trasy s kabely veřejného osvětlení.

#### **Úprava osvětlení silničního nadjezdu v km 83,486**

Z důvodu stavebních prací na komunikaci silničního mostu dojde ke změně umístění osvětlovacího stožáru.

#### **Přeložky kabelů vn 22kV – SME, skupina ČEZ**

Před započítáním stavebních prací v kolejišti bude zřízen metodou řízeného protlaku nový kabelový přechod 22kV. Prostup bude proveden v dostatečné hloubce, tak aby kabely nebyly poškozeny při sanaci kolejiště.

### **A.4.2 Zdůvodnění stavby a jejího umístění**

V rámci postupného začleňování České republiky do evropských struktur a z toho plynoucího propojování dopravních infrastruktur jednotlivých států je ČR bezprostředně zainteresována na modernizaci dvou multimodálních koridorů evropského významu (Berlin / Nürnberg – Praha – Bratislava – Budapest – Istanbul a Gdaňsk – Poznaň / Lodž – Katowice – Petrovice u K. – Budapest / Wien) včetně nejvýznamnějších připojení k nim. Z nich byly definovány i železniční koridory na síti ČD:

- I. Děčín – Praha – Č. Třebová – Brno – Břeclav,
- II. Břeclav – Přerov – Petrovice u K. s odbočnou větví Č. Třebová – Přerov,
- III. Cheb – Plzeň – Praha – Č. Třebová – Ostrava – Petrovice u K. , Dětmárovice - Mosty u Jablunkova - st.hr.SR,
- IV. Děčín – Praha – Horní Dvořiště / České Velenice.

Modernizace těchto železničních koridorů je z hlediska významu prvořadá, neboť navazuje na obdobnou modernizaci železničních tratí sousedních států, s nimiž je projednávána časová i věcná koordinace.

Cíle modernizace těchto vybraných koridorů je:

- zajistit úpravami traťových úseků rychlost do 120 km.h<sup>-1</sup> pro vlaky nákladní dopravy a do 160 km.h<sup>-1</sup> pro vlaky osobní dopravy,
- odstranění přechodných a z větší části i trvalých omezení traťových rychlostí, závad v přechodnosti a prostorové průchodnosti, bezpečnosti provozu a ostatních omezujících prvků,

- nasazení vozidel s naklápačící technikou v zájmu zvýšení cestovní rychlosti vlaků osobní dopravy oproti traťové rychlosti vzhledem k tomu, že směrové poměry nedovolí dosáhnout rychlosti 160 km.h<sup>-1</sup> v celé délce koridorů,
- náprava nevyhovujícího stavu infrastruktury, způsobeného dlouhodobým zanedbáváním obnovy základních prostředků, nedostatečnou údržbou i zpožděním všeobecného technického vývoje.

Jedním ze základních cílů stavby, který plyne z výše uvedeného, je zvýšení traťové rychlosti v úseku s důsledkem zkrácení jízdní doby, zejména u rychlíkové dopravy.

Stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ patří do souboru staveb modernizace železniční sítě ČR. Uzlová železniční stanice Olomouc je součástí přípojně větve II. tranzitního koridoru (Rakousko – Polsko) Přerov – Česká Třebová, zajišťující spojení s I. tranzitním koridorem (Německo – Praha – Brno – Rakousko). Modernizace těchto koridorů se týká tratí s významným vnitrostátním i mezinárodním provozem, které jsou zahrnuty do Dohod o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy AGC (Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích) a AGTC (Evropská dohoda o mezinárodních tratích kombinované dopravy), v plánech rozvoje železničních sítí vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC).

Na předmětnou stavbu nabylo dnem 3.11.2009 právní moci **Územní rozhodnutí č. 110/2009** o umístění stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“, které vydal Magistrát města Olomouce, odbor stavební, oddělení územně správní, 779 11 Olomouc, Hynaisova 10, Č.j.: SmOI/ÚSO/77/1472/2008/Še. Dále bylo MmOI, odborem stavebním, odd. územně správním vydáno sdělení čj. SMOI/ÚSO/77/1201/2010/Še k žádosti o územní souhlas z důvodu rozšíření stavby oproti původnímu rozsahu.

Rozsah „Rekonstrukce žst. Olomouc“:

- Začátek stavby je v km 83,022 úseku tratě Olomouc – Štěpánov (kabelová trasa k oddílovým návěstidlům ve směru do Olomouce – 1-830 a 2-830), začátek kolejových úprav a ostatních rozhodujících stavebních a montážních prací je v km 83,416, stavba pokračuje přes přednádraží a osobní nádraží až po konec stavby.
- Konec stavby je v km 204,825 traťového úseku Grygov – Olomouc (vjezdová návěstidla). Konec kolejových úprav a ostatních rozhodujících stavebních a montážních prací je v km 204,851 traťového úseku Grygov – Olomouc.
- Na přípojně trati směr Bohuňovice (Šumperk) je dán místem zapojení kolejových obvodů a úpravou zab. zařízení cca do km 104,200.
- Na přípojně trati směr Velká Bystřice (Krnov), pro zapojení počítačů náprav je nutná úprava cca do km 3,100.
- Na přípojně trati směr Olomouc – Nová Ulice (Senice na Hané), pro zapojení počítačů náprav je nutná úprava cca do km 1,300.
- Na přípojně trati směr Blatec (Prostějov), pro zapojení kolejových obvodů v RD PZS km 99,184 je nutná úprava cca do km 99,150.

**Cílem stavby** je uvést žst. Olomouc do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům stanoveným ve Směrnici generálního ředitele SŽDC č.16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“, což představuje především:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km.h<sup>-1</sup> na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít ,
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla,

- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km.h<sup>-1</sup>,
- zajištění požadované propustnosti,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti 160 km.h<sup>-1</sup>.

**Rozsah stavby** vychází:

- z přípravné dokumentace stavby Rekonstrukce žst. Olomouc,
- ze schváleného investičního záměru na projekt „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- z posuzovacího protokolu přípravné dokumentace „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- ze schvalovacího protokolu přípravné dokumentace „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- ze závěrů připomínkového řízení k přípravné dokumentaci
- z právoplatného Územního rozhodnutí č. 110/2009 o umístění stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“

**V souladu s výše uvedenými dokumenty stavba mimo dříve uvedené cíle zabezpečí:**

- vedením hlavních koridorových kolejí přes osobní nádraží v nové poloze (v km 86,000 přechází hlavní koleje v části vnitřního nádraží do nové stopy v sudé kolejové skupině a v osobním nádraží jsou pak již vedeny v nové stopě mezi stávajícím druhým a třetím nástupištěm tak, že stávající kolej č.1 přechází do osy stávající koleje č.2 a obdobně stávající kolej č.2 přechází do osy stávající koleje č.4 – zpět se obě hlavní koleje vrací do původní polohy na grygovském zhlaví osobního nádraží) se získá větší vyváženost mezi sudou a lichou kolejovou skupinou, při posílení liché kol. skupiny o jednu kolej,
- výlučné využití celého nástupiště č.2 pro vlaky na směru Česká Třebová – Přerov pro pohodlný přestup cestujících z vlaku vyšší kategorie do nižší a opačně bez nutnosti přecházení mezi nástupišti. Obdobný způsob využití má nástupiště č.3, které bude stejné služby nabízet pro vlaky na směru Ostrava (Přerov) – Praha. V dopravní špičce bude možno ve stanici současně odbavit čtyři vlaky hlavní koridorové trati (2 vlaky vyšší a 2 vlaky nižší kategorie), dva vlaky na směru Šternberk, dva vlaky na směru Krnov, dva vlaky na směru Prostějov a jeden vlak na směru Kostelec na Hané – celkem tedy 11 vlaků osobní dopravy,
- potřebný rozsah dopravních kolejí a nástupišť v osobním nádraží žst. Olomouc včetně řešení přístupu cestujících na nástupiště,
- rekonstrukci stávajícího podchodu a vyústění jižního podchodu s jednoramenným schodištěm na nástupiště a s výtahy pro cestující s omezenou schopností pohybu.

Charakteristickým prvkem řešené železniční stanice je přímý kontakt s intravilánem města. Rekonstrukce v tomto úseku bude proto vyžadovat zajištění dostatečného odhlučnění a zamezení přenosu vibrací z drážního tělesa. Na základě zpracované hlukové studie je navržen odpovídající systém protihlukových opatření. V řešení „Rekonstrukce žst. Olomouc“ je neustále sledován trend maximálního sjednocení nově navrhovaných konstrukcí s ostatními modernizovanými úseky II. tranzitního koridoru. Úpravami železničního svršku a spodku, nástupišť, umělých staveb, technologických zařízení – zabezpečovacích a sdělovacích, silnoproudých rozvodů a zařízení, automatizovaného dispečerského řízení, osvětlení a trakčního vedení budou uvedena zařízení upravena a uvedena do souladu s požadavky **Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č.16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“ a Směrnicí 2001/16/EC o interoperabilitě transevropského železničního systému.**

Stavba „Rekonstrukce žst. Olomouc“ je zařazena dle územně plánovací dokumentace mezi stavby veřejně prospěšné.

Investiční akce je spolufinancována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a Evropskou unií z programu TEN-T.

#### **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.9 „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 a traťových úseků – viz stavební postupy a harmonogram stavby:

Termíny výstavby: (viz také stavební postupy – část F.3 a harmonogram stavby - část F.2)

Zahájení stavby se předpokládá v měsíci březnu 2011, konec v srpnu 2014.

Délka výstavby 42 měsíců.

*Koncepce dělení úseků stavby a jejich pořadí výstavby do jednotlivých let:*

Rok 2011 - zahájení stavby začátkem stavební sezóny v březnu: V tomto roce začne stavba přípravnými pracemi, výstavbou a rekonstrukcí kabelovodu a trafostanic, s tím spojených obcházecích a provizorních tras a vedení provedeném v předstihu, výstavbou podpěr trakčního vedení v místech, kde to umožní poloha stávajících kolejí, snesením kolejí pro uvolnění prostoru pro TV a kabelovod, demolicemi apod. Dále je uvažováno v tomto roce provést práce na hlavních a předjízdových kolejích v oblasti filiálky, přednádraží a černovířského kolejiště, na Černovířském nadjezdu a novém nástupišti č.5.

Rok 2012: Na tento rok jsou zamýšleny stavební práce na nástupištích č.4, 3, 2 a rekonstrukce Pavlovického podjezdu společně s příslušnou částí kolejiště. Zároveň s výstavbou nástupišť budou prováděny práce na obou podchodech a příslušných staničních kolejích.

Rok 2013: Tento rok bude rekonstruováno nástupiště č.1 spolu s příslušnou staniční kolejí, proběhnou práce na grygovském zhlaví osobního nádraží a bude rozšířen a rekonstruován most přes řeku Bystřici a kolejiště na něm a v jeho blízkosti.

Rok 2014 – dokončení stavby v měsíci srpnu: Závěrem celé stavební akce bude rekonstruováno nástupiště č.5 (v novém značení č.1A) společně s příslušnými staničními kolejemi a bude rekonstruováno štěpánovské zhlaví.

#### **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
- Silnoprůdová technologie a vedení
- Zdvihací zařízení
- Slaboprůdová vedení
- DŘT (ASDŘ)
- 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 zkušebního provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb., hlava třetí (Stavební a technický řád drah).

### ***D.1 Železniční zabezpečovací zařízení***

Základním předpokladem odsouhlasení a převzetí prací od zhotovitele je získání průkazu způsobilosti podle § 47 zákona č. 266/94 Sb., o drahách a prováděcích předpisů. Požaduje se, aby určená technická zařízení (UTZ - mezi nimi SZZ, TZZ a PZS ) podle vyhlášky č. 100/95 Sb. byla předávána zhotovitelem provozuschopná a s vystaveným průkazem způsobilosti pro veškerá použitá UTZ. Při uvádění zařízení do provozu po etapách musí být respektovány podmínky Drážního úřadu pro vystavení Průkazu způsobilosti. Prohlídka a kontrola zabezpečovacích zařízení se řídí předpisem ČD T 200 "Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu" a k němu přidružených předpisů.

<b>D.1.1</b>	<b>Staniční zabezpečovací zařízení</b>
<b>PS 18-28-01</b>	Žst. Olomouc, staniční zabezpečovací zařízení
<b>PS 18-28-01.1</b>	Žst. Olomouc, definitivní staniční zabezpečovací zařízení
<b>PS 18-28-01.2</b>	Žst. Olomouc, provizorní staniční zabezpečovací zařízení
<b>PS 18-28-01.2.1</b>	Žst. Olomouc, provizorní staniční zabezpečovací zařízení

<b>D.1.2</b>	<b>Traťové zabezpečovací zařízení</b>
<b>PS 18-28-02</b>	t.ú. Olomouc-Štěpánov, úprava traťového zabezpečovacího zařízení
<b>PS 18-28-03</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Grygov
<b>PS 18-28-04</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Nová Ulice a Blatec
<b>PS 18-28-05</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Velká Bystřice
<b>PS 18-28-06</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Bohuňovice

<b>D.1.5</b>	<b>Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení</b>
<b>PS 18-28-07</b>	Žst. Olomouc, ERTMS/ETCS
<b>PS 18-28-07.1</b>	Žst. Olomouc, ERTMS/ETCS
<b>PS 18-28-07.2</b>	Žst. Olomouc, DOZ

### ***D.2 Železniční sdělovací zařízení:***

<b>D.2.1</b>	<b>Místní kabelizace</b>
<b>PS 18-14-01</b>	Žst. Olomouc, úpravy traťových kabelů
<b>PS 18-14-02</b>	Žst. Olomouc, úpravy diagnostických optických kabelů

<b>PS 18-14-03</b>	Žst. Olomouc, místní optické kabely
<b>PS 18-14-04</b>	Žst. Olomouc, místní kabelizace

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

<b>D.2.3</b>	<b>Integrovaná telekomunikační zařízení</b>
<b>PS 18-14-09</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení
<b>PS 18-14-09.1</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení
<b>PS 18-14-09.2</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení - DOZ
<b>PS 10-14-10</b>	Žst. Olomouc, úprava spojovacího uzlu

<b>D.2.4</b>	<b>Elektrická požární a zabezpečovací signalizace</b>
<b>PS 18-14-07</b>	Žst. Olomouc, EPS
<b>PS 18-14-08</b>	Žst. Olomouc, EZS

<b>D.2.7</b>	<b>Informační systém pro cestující</b>
<b>PS 18-14-06</b>	Žst. Olomouc, informační zařízení
<b>PS 18-14-11</b>	Žst. Olomouc, kamerový systém

<b>D.2.8</b>	<b>Traťové radiové spojení</b>
<b>PS 18-14-12</b>	Žst. Olomouc, úprava sítí TRS
<b>PS 18-14-13</b>	Žst. Olomouc, úprava sítí MRS
<b>PS 18-14-14</b>	Žst. Olomouc, GSM-R

### **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT:**

<b>D.3.1</b>	<b>Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty</b>
--------------	--

<b>D.3.1.1</b>	<b>Dispečerská řídicí technika</b>
<b>PS 18-05-01</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS1 22/0,4kV a STS 6kV 313A - zařízení DŘT
<b>PS 18-05-02</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS2 22/0,4kV a STS 6kV 314A - zařízení DŘT
<b>PS 18-05-03</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS3 22/0,4kV a STS 6kV 314B - zařízení DŘT
<b>PS 18-05-04</b>	Žst. Olomouc ÚS, trafostanice ČD TS4 22/0,4kV a STS 6kV 314 - zařízení DŘT
<b>PS 18-05-05</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS5 22/0,4kV a STS 6kV 315 - zařízení DŘT
<b>PS 18-05-06</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS6 22/0,4kV a STS 6kV 313 - zařízení DŘT
<b>PS 18-05-07</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS7 22/0,4kV - zařízení DŘT
<b>PS 18-05-08</b>	Žst. Olomouc, ústřední stavědlo – místní řídicí systém
<b>PS 18-05-09</b>	Žst. Olomouc přednádraží, demontáž DŘT
<b>PS 50-05-01</b>	Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přešov

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

<b>D.3.5</b>	<b>Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)</b>
<b>PS 18-13-01</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS1

<b>PS 18-13-02</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS2
<b>PS 18-13-03</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS3
<b>PS 18-13-04</b>	Žst. Olomouc, nová trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS4
<b>PS 18-13-05</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS5
<b>PS 18-13-06</b>	Žst. Olomouc, nová trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS6
<b>PS 18-13-07</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS7
<b>PS 18-08-01</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 313
<b>PS 18-08-02</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 313A
<b>PS 18-08-03</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314
<b>PS 18-08-04</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314A
<b>PS 18-08-05</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314B
<b>PS 18-08-06</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 315
<b>PS 18-09-01</b>	Žst. Olomouc, rozvodna EPZ
<b>PS 18-07-01</b>	Žst. Olomouc, úpravy rozvodny nn, VB
<b>PS 18-07-03</b>	Žst. Olomouc, demontáž dieselagregátu trafostanice TS2
<b>PS 18-07-04</b>	Žst. Olomouc, demontáž dieselagregátu trafostanice TS3
<b>PS 18-07-05</b>	Žst. Olomouc, demontáž technologického zařízení 6 kV

#### **D.4 Ostatní technologická zařízení:**

<b>D.4.1</b>	<b>Osobní výtahy</b>
<b>PS 18-29-01</b>	Žst. Olomouc, technologie výtahů

<b>D.4.2</b>	<b>Provozní technologie různé</b>
<b>PS 18-27-01</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 1
<b>PS 18-27-02</b>	Žst. Olomouc, vnitřní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 2
<b>PS 18-27-03</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 3
<b>PS 18-27-04</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 4

#### **E.1 Inženýrské objekty:**

<b>E.1.1</b>	<b>Kolejový svršek a spodek</b>
<b>SO 18-16-01</b>	Žst. Olomouc, kolejový spodek
<b>SO 18-16-01.1</b>	Žst. Olomouc – obvod přednádraží, kolejový spodek
<b>SO 18-16-01.2</b>	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový spodek
<b>SO 18-17-01</b>	Žst. Olomouc, kolejový svršek
<b>SO 18-17-01.1</b>	Žst. Olomouc – obvod přednádraží, kolejový svršek
<b>SO 18-17-01.2</b>	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový svršek
<b>SO 18-17-01.3</b>	Žst. Olomouc, úpravy železničních přejezdů
<b>SO 18-17-02</b>	Žst. Olomouc, výstroj trati
<b>SO 18-17-02.1</b>	Výstroj trati

<b>E.1.2</b>	<b>Nástupiště</b>
<b>SO 18-16-02</b>	Žst. Olomouc, nástupiště
<b>SO 18-17-03</b>	Žst. Olomouc, informační systém – piktogramy
<b>SO 18-16-03</b>	Žst. Olomouc, zpevněné plochy

#### **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. Dynamická zatěžovací zkouška se provádí, nevyhoví-li mostní konstrukce požadavkům při opakovaném statickém zatížení. Dále se dynamická zatěžovací zkouška zpravidla provádí u mostů s rozpětím větším než 50 m nebo je-li délka spojitě konstrukce větší než 80 m a u všech konstrukcí u nichž byly předepsány projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. (§6 Vyhlášky č.177/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah).

Technické parametry mostů:

- 1) Prostorová úprava na mostech a konstrukcích mostům podobných musí vyhovovat průjezdnému průřezu zvětšenému o postranní prostory pro průchod a manipulaci. Od osy koleje musí být zachovány nejméně tyto volné vzdálenosti:

- a) u konstrukcí na mostech a galeriích 2400 mm

- b) u zábradlí 2550 mm

Vzdálenost os kolejí na mostě je nejméně 4000 mm

- 2) Prostorová úprava na nových mostech a konstrukcích mostům podobných musí vyhovovat volnému mostnímu průřezu VMP3.0 a VMP3.0R Prostorová úprava na stávajících a rekonstruovaných mostech a konstrukcích mostům podobných musí vyhovovat volnému mostnímu průřezu VMP2.5a VMP2.5R.

- 3) 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 18-19-01	Žst.Olomouc, silniční nadjezd v km 83,484
SO 18-19-02	Žst.Olomouc, chránička vodovodu v novém km 83,680
SO 18-19-03	Žst.Olomouc, železniční propustek v km 84,575
SO 18-19-07	Žst.Olomouc, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd)
SO 18-19-08	Žst.Olomouc, kabelový most v km 85,761
SO 18-19-09	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)
SO 18-19-10	Žst.Olomouc, kabelový most v km 86,486
SO 18-19-11	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)
SO 18-19-12	Žst.Olomouc, železniční most v ev. km 205,741 (nový podchod)

E.1.5	Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)
SO 18-27-15	Žst. Olomouc, úprava parovodu

E.1.6	Potrubní vedení
SO 18-22-01	Žst. Olomouc, přeložky plynovodů
SO 18-27-01	Žst. Olomouc, nákladní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače
SO 18-27-02	Žst. Olomouc, nákladní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 1
SO 18-27-03	Žst.Olomouc, vnitřní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače

SO 18-27-04	Žst.Olomouc, vnitřní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 2
SO 18-27-05	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače
SO 18-27-06	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 3
SO 18-27-07	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 4
SO 18-27-08	Žst.Olomouc , osobní nádraží - odvedení vod ze střech nástupišť
SO 18-27-09	Žst.Olomouc, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd) - zajištění kanalizace
SO 18-27-10	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,486 (přes Bystřici) - zajištění kanalizace
SO 18-27-11	Žst. Olomouc, stávající inženýrské sítě
SO 18-27-12	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - ochrana vodovodu - km 85,100
SO 18-27-13	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - přeložení vodovodu
SO 18-27-13.1	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - přeložení vodovodu DN 500 mm - km 83,661
SO 18-27-13.2	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - ochrana a přeložení vodovodu DN 50 mm - km 84,408
SO 18-27-14	Žst. Olomouc, osobní nádraží - přeložení vodovodu nástupiště 1 až 5

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

<b>E.2.2</b>	<b>Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích</b>
SO 18-15-03	Žst. Olomouc, zastřešení 1.nástupiště
SO 18-15-04	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť

## E.3 Trakční a energetická zařízení

<b>E.3.1</b>	<b>Trakční vedení</b>
SO 18-01-01	Žst.Olomouc, trakční vedení
SO 18-01-01.1	Olomouc - Štěpánov, trakční vedení
SO 18-01-01.2	Žst.Olomouc, obvod přednádraží, trakční vedení
SO 18-01-01.3	Žst.Olomouc, obvod osobní nádraží, trakční vedení
SO 18-01-01.4	Žst. Olomouc, obcházecí vedení
SO 18-01-03	Žst.Olomouc, provizorní zavěšení ZOK na nové trakční podpěry
SO 18-01-03.1	Žst.Olomouc, převěšení ZOK - ČD Telematika
SO 18-01-03.2	Žst.Olomouc, převěšení ZOK - SŽDC

<b>E.3.4</b>	<b>Ohřev výměn</b>
SO 18-06-07	Žst. Olomouc, EOv

<b>E.3.5</b>	<b>Elektrické předtápěcí zařízení</b>
SO 18-06-02	Žst. Olomouc, EPZ a kabelové rozvody

<b>E.3.6</b>	<b>Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</b>
SO 18-06-01	Žst. Olomouc, venkovní osvětlení
SO 18-06-03	Žst. Olomouc, DOÚO
SO 18-06-04	Žst. Olomouc, kabelové rozvody nn
SO 18-06-05	Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů
SO 18-06-06	Žst. Olomouc, přeložky kabelů nn
SO 18-04-01	Žst. Olomouc, kabelové rozvody vn 6 kV
SO 18-04-02	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 6 kV
SO 18-12-01	Žst. Olomouc, kabelové rozvody vn 22 kV
SO 18-12-02	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV
SO 18-06-15	Žst. Olomouc, úprava rozvodu nn pro ukolejnění

<b>E.3.7</b>	<b>Ukolejnění kovových konstrukcí</b>
<b>SO 18-01-02</b>	Žst. Olomouc, ukolejnění
<b>SO 18-01-02.1</b>	Olomouc - Štěpánov, ukolejnění
<b>SO 18-01-02.2</b>	Žst. Olomouc, obvod přednádraží, ukolejnění
<b>SO 18-01-02.3</b>	Žst. Olomouc, obvod osobní nádraží, ukolejnění

<b>E.3.8</b>	<b>Vnější uzemnění</b>
<b>SO 18-06-08</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS1 a STS 313A
<b>SO 18-06-09</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS2 a STS 314A
<b>SO 18-06-10</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS3 a STS 314B
<b>SO 18-06-11</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS4 a STS 314
<b>SO 18-06-12</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS5 a STS 315
<b>SO 18-06-13</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS6 a STS 313
<b>SO 18-06-14</b>	Žst. Olomouc, uzemnění trafostanice TS7

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

Seznam budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů. (byl projednán na výrobních profesních poradách) je dokladován v následující tabulce:

<b>D.1.</b>	<b>ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
-------------	-------------------------------

<b>D.1.1</b>	<b>Staniční zabezpečovací zařízení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-28-01</b>	Žst. Olomouc, staniční zabezpečovací zařízení	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-28-01.1</b>	Žst. Olomouc, definitivní staniční zabezpečovací zařízení	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-28-01.3</b>	Žst. Olomouc, klimatizace ústředního stavebního	SŽDC, s.o.

<b>D.1.2</b>	<b>Traťové zabezpečovací zařízení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-28-02</b>	t.ú. Olomouc-Štěpánov, úprava traťového zabezpečovacího zařízení	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-28-03</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Grygov	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-28-04</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Nová Ulice a Blatec	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-28-05</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Velká Bystřice	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-28-06</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Bohuňovice	SŽDC, s.o.

<b>D.1.5</b>	<b>Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-28-07</b>	Žst. Olomouc, ERTMS/ETCS	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-28-07.1</b>	Žst. Olomouc, ERTMS/ETCS	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-28-07.2</b>	Žst. Olomouc, DOZ	SŽDC, s.o.

<b>D.2</b>	<b>SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
------------	---------------------------

<b>D.2.1</b>	<b>Místní kabelizace</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-14-01</b>	Žst. Olomouc, úpravy traťových kabelů	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-14-02</b>	Žst. Olomouc, úpravy diagnostických optických kabelů	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-14-03</b>	Žst. Olomouc, místní optické kabely	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-14-04</b>	Žst. Olomouc, místní kabelizace	SŽDC, s.o.

<b>D.2.2</b>	<b>Rozhlasové zařízení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-14-05</b>	Žst. Olomouc, rozhlas pro cestující	SŽDC, s.o.

<b>D.2.3</b>	<b>Integrovaná telekomunikační zařízení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-14-09</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení	SŽDC, s.o.
<i>PS 18-14-09.1</i>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení	SŽDC, s.o.
<i>PS 18-14-09.2</i>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení - DOZ	SŽDC, s.o.
<b>PS 10-14-10</b>	Žst. Olomouc, úprava spojovacího uzlu	SŽDC, s.o.

<b>D.2.4</b>	<b>Elektrická požární a zabezpečovací signalizace</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-14-07</b>	Žst. Olomouc, EPS	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-14-08</b>	Žst. Olomouc, EZS	SŽDC, s.o.

<b>D.2.7</b>	<b>Informační systém pro cestující</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-14-06</b>	Žst. Olomouc, informační zařízení	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-14-11</b>	Žst. Olomouc, kamerový systém	SŽDC, s.o.

<b>D.2.8</b>	<b>Traťové radiové spojení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-14-12</b>	Žst. Olomouc, úprava sítí TRS	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-14-13</b>	Žst. Olomouc, úprava sítí MRS	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-14-14</b>	Žst. Olomouc, GSM-R	SŽDC, s.o.

<b>D.3</b>	<b>SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE</b>
------------	--------------------------------

<b>D.3.1</b>	<b>Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty</b>
--------------	--

<b>D.3.1.1</b>	<b>Dispečerská řídicí technika</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-05-01</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS1 22/0,4kV a STS 6kV 313A - zařízení DŘT	SŽDC s.o.
<b>PS 18-05-02</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS2 22/0,4kV a STS 6kV 314A - zařízení DŘT	SŽDC s.o.
<b>PS 18-05-03</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS3 22/0,4kV a STS 6kV 314B - zařízení DŘT	SŽDC s.o.
<b>PS 18-05-04</b>	Žst. Olomouc ÚS, trafostanice ČD TS4 22/0,4kV a STS 6kV 314 - zařízení DŘT	SŽDC s.o.
<b>PS 18-05-05</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS5 22/0,4kV a STS 6kV 315 - zařízení DŘT	SŽDC s.o.
<b>PS 18-05-06</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS6 22/0,4kV a STS 6kV 313 - zařízení DŘT	SŽDC s.o.
<b>PS 18-05-07</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS7 22/0,4kV - zařízení DŘT	SŽDC s.o.
<b>PS 18-05-08</b>	Žst. Olomouc, ústřední stavědlo – místní řídicí systém	SŽDC s.o.
<b>PS 18-05-09</b>	Žst. Olomouc přednádraží, demontáž DŘT	SŽDC s.o.
<b>PS 50-05-01</b>	Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Písek	SŽDC s.o.

<b>D.3.1.2</b>	<b>Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-05-15</b>	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC	
<i>PS 18-05-15.1</i>	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC	SŽDC, s.o.
<i>PS 18-05-15.2</i>	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC - kabelizace	SŽDC, s.o.
<i>PS 18-05-15.3</i>	CDP Písek – doplnění systému pro žst. Olomouc	SŽDC, s.o.

<b>D.3.5</b>	<b>Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-13-01</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS1	SŽDC, s.o.

<b>PS 18-13-02</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS2	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-13-03</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS3	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-13-04</b>	Žst. Olomouc, nová trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS4	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-13-05</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS5	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-13-06</b>	Žst. Olomouc, nová trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS6	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-13-07</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS7	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-08-01</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 313	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-08-02</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 313A	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-08-03</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-08-04</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314A	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-08-05</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314B	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-08-06</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 315	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-09-01</b>	Žst. Olomouc, rozvodna EPZ	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-07-01</b>	Žst. Olomouc, úpravy rozvodny nn, VB	SŽDC, s.o., ČD, a.s.
<b>PS 18-07-03</b>	Žst. Olomouc, demontáž dieselagregátu trafostanice TS2	-
<b>PS 18-07-04</b>	Žst. Olomouc, demontáž dieselagregátu trafostanice TS3	-
<b>PS 18-07-05</b>	Žst. Olomouc, demontáž technologického zařízení 6 kV	-

<b>D.4</b>	<b>OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
------------	---------------------------------------

<b>D.4.1</b>	<b>Osobní výtahy</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-29-01</b>	Žst. Olomouc, technologie výtahů	SŽDC, s.o.

<b>D.4.2</b>	<b>Provozní technologie různé</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>PS 18-27-01</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 1	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-27-02</b>	Žst. Olomouc, vnitřní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 2	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-27-03</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 3	SŽDC, s.o.
<b>PS 18-27-04</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 4	SŽDC, s.o.

<b>E.1</b>	<b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>
------------	---------------------------

<b>E.1.1</b>	<b>Kolejový svršek a spodek</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-16-01</b>	Žst. Olomouc, kolejový spodek	SŽDC s.o.
<b>SO 18-16-01.1</b>	Žst. Olomouc – obvod přednádraží, kolejový spodek	SŽDC s.o.
<b>SO 18-16-01.2</b>	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový spodek	SŽDC s.o.
<b>SO 18-17-01</b>	Žst. Olomouc, kolejový svršek	SŽDC s.o.
<b>SO 18-17-01.1</b>	Žst. Olomouc – obvod přednádraží, kolejový svršek	SŽDC s.o.
<b>SO 18-17-01.2</b>	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový svršek	SŽDC s.o.
<b>SO 18-17-01.3</b>	Žst. Olomouc, úpravy železničních přejezdů	Město Olomouc
<b>SO 18-17-02</b>	Žst. Olomouc, výstroj trati	SŽDC s.o.
<b>SO 18-17-02.1</b>	Výstroj trati	SŽDC s.o.
<b>SO 18-17-02.2</b>	Informační billboardy	SŽDC s.o.

<b>E.1.2</b>	<b>Nástupiště</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-16-02</b>	Žst. Olomouc, nástupiště	SŽDC (ČD – 1.nástupiště)

<b>SO 18-17-03</b>	Žst. Olomouc, informační systém – piktogramy	SŽDC (ČD – 1.nástupiště)
<b>SO 18-16-03</b>	Žst. Olomouc, zpevněné plochy	SŽDC (ČD – 1.nástupiště)

<b>E.1.4</b>	<b>Mosty, propustky a zdi</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-19-01</b>	Žst.Olomouc, silniční nadjezd v km 83,484	Magistrát města Olomouce
<b>SO 18-19-02</b>	Žst.Olomouc, chránička vodovodu v novém km 83,680	Vodohospodářská společnost Olomouc a.s. nebo MM Olomouce nebo Moravská vodárenská, a.s.
<b>SO 18-19-03</b>	Žst.Olomouc, železniční propustek v km 84,575	SŽDC s.o.
<b>SO 18-19-04</b>	Žst.Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu	-
<b>SO 18-19-04.1</b>	Žst.Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 84,015	-
<b>SO 18-19-04.2</b>	Žst.Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 84,300	-
<b>SO 18-19-04.3</b>	Žst.Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 84,860	-
<b>SO 18-19-04.4</b>	Žst.Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 205,256	-
<b>SO 18-19-04.5</b>	Žst.Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 86,783	-
<b>SO 18-19-05</b>	Žst.Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 85,090	-
<b>SO 18-19-06</b>	Žst.Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 85,450	-
<b>SO 18-19-07</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd)	SŽDC s.o. – nosná konstrukce Magistrát města Olomouce – spodní stavba
<b>SO 18-19-08</b>	Žst.Olomouc, kabelový most v km 85,761	SŽDC s.o.
<b>SO 18-19-09</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)	SŽDC s.o.
<b>SO 18-19-10</b>	Žst.Olomouc, kabelový most v km 86,486	SŽDC s.o.
<b>SO 18-19-11</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)	SŽDC s.o.
<b>SO 18-19-12</b>	Žst.Olomouc, železniční most v ev. km 205,741 (nový podchod)	SŽDC s.o.
<b>SO 18-19-13</b>	Žst.Olomouc, zrušení návěsní lávky v km 83,637	-
<b>SO 18-19-14</b>	Žst.Olomouc, zrušení kolektoru v km 83,661 (ochrana vodovodu)	-
<b>SO 18-19-15</b>	Žst. Olomouc, ochranné štíty v km 87,393 na tramvajovém nadjezdu	SŽDC s.o.
<b>SO 18-19-16</b>	Žst. Olomouc, ochranné štíty v km 87,430 na silničním nadjezdu	SŽDC s.o.

<b>E.1.5</b>	<b>Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-27-15</b>	Žst. Olomouc, úprava parovodu	SŽDC s.o.

<b>E.1.6</b>	<b>Potrubiční vedení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-22-01</b>	Žst. Olomouc, přeložky plynovodů	SMP Net, s.r.o., (RWE)
<b>SO 18-27-01</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače	SŽDC s.o.
<b>SO 18-27-02</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 1	SŽDC s.o.
<b>SO 18-27-03</b>	Žst.Olomouc, vnitřní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače	SŽDC s.o.
<b>SO 18-27-04</b>	Žst.Olomouc, vnitřní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 2	SŽDC s.o.
<b>SO 18-27-05</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače	SŽDC s.o.
<b>SO 18-27-06</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 3	SŽDC s.o.

<b>SO 18-27-07</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 4	SŽDC s.o.
<b>SO 18-27-08</b>	Žst.Olomouc , osobní nádraží - odvedení vod ze střech nástupišť	SŽDC s.o.
<b>SO 18-27-09</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd) - zajištění kanalizace	Statutární město Olomouc / Olomoucký kraj
<b>SO 18-27-10</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,486 (přes Bystřici) - zajištění kanalizace	VHS Olomouc, a.s.
<b>SO 18-27-11</b>	Žst. Olomouc, stávající inženýrské sítě	SŽDC s.o., jiní vlastníci
<b>SO 18-27-12</b>	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - ochrana vodovodu - km 85,100	SMV, a.s.
<b>SO 18-27-13</b>	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - přeložení vodovodu	
<b>SO 18-27-13.1</b>	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - přeložení vodovodu DN 500 mm - km 83,661	SMV, a.s.
<b>SO 18-27-13.2</b>	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - ochrana a přeložení vodovodu DN 50 mm - km 84,408	SŽDC s.o.
<b>SO 18-27-14</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - přeložení vodovodu nástupiště 1 až 5	SŽDC s.o.

<b>E.1.8</b>	<b>Pozemní komunikace</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-18-01</b>	Žst. Olomouc, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 83,484 (Černovír)	Statutární město Olomouc
<b>SO 18-18-02</b>	Žst. Olomouc, úprava komunikace, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd)	Statutární město Olomouc / Olomoucký kraj
<b>SO 18-18-03</b>	Žst. Olomouc, úprava komunikace, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)	Statutární město Olomouc
<b>SO 18-18-04</b>	Žst. Olomouc, úprava cyklistické stezky, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)	Statutární město Olomouc
<b>SO 18-00-01</b>	Žst. Olomouc, dopravní opatření	
<b>SO 18-00-01.1</b>	Žst. Olomouc, dopravní opatření	Zůstanou stávající vlastníci
<b>SO 18-00-01.2</b>	Žst. Olomouc, provizorní dopravní opatření	Zůstanou stávající vlastníci
<b>SO 18-00-02</b>	Žst. Olomouc, terénní a vegetační úpravy	
<b>SO 18-00-02.1</b>	Žst. Olomouc, terénní a vegetační úpravy	
<b>SO 18-00-02.2</b>	Žst. Olomouc, náhradní výsadby	

<b>E.1.9</b>	<b>Kabelovody, kolektory</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-15-08</b>	Žst. Olomouc, kabelovod	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-15-15</b>	Žst. Olomouc, ochrana kabelovodu	SŽDC, s.o.

<b>E.1.10</b>	<b>Protihlukové objekty</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-15-14</b>	Žst. Olomouc, PHS	
<b>SO 18-15-14.1</b>	Žst. Olomouc, PHS - ulice Rejskova	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-15-14.2</b>	Žst. Olomouc, PHS v km 86,432 - 86,542 vpravo	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-15-14.3</b>	Žst. Olomouc, PHS v km 86,328 - 86,542 vlevo	SŽDC, s.o.

<b>E.2</b>	<b>POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ</b>
------------	---

<b>E.2.1</b>	<b>Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-15-01</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy VB	ČD, a.s.
<b>SO 18-15-02</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce rychloboží	ČD, a.s.
<b>SO 18-15-05</b>	Žst. Olomouc, přístavba ústředního stavebního	

SO 18-15-05.1	Žst. Olomouc, přístavba ústředního stavědla	SŽDC, s.o.
SO 18-15-05.2	Žst. Olomouc, stavební úpravy ústředního stavědla	SŽDC, s.o.
SO 18-15-05.3	Žst. Olomouc, stavební úpravy ústředního stavědla - zpevněné plochy	SŽDC, s.o., ČD, a.s.
SO 18-15-06	Žst. Olomouc, rekonstrukce stavědla č.4 km 85,720	SŽDC, s.o.
SO 18-15-09	Žst. Olomouc, oplocení	SŽDC, s.o.
SO 18-15-10	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T1,T2,T3,T4,T5,T6,T7	
SO 18-15-10.1	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T1	SŽDC, s.o.
SO 18-15-10.2	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T2	
SO 18-15-10.2.1	Žst. Olomouc, rekonstrukce stávající trafostanice T2 na technologický objekt	SŽDC, s.o.
SO 18-15-10.2.2	Žst. Olomouc, novostavba trafostanice T2	SŽDC, s.o.
SO 18-15-10.3	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T3	SŽDC, s.o.
SO 18-15-10.4	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T4	SŽDC, s.o.
SO 18-15-10.5	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T5	SŽDC, s.o.
SO 18-15-10.6	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T6	SŽDC, s.o.
SO 18-15-10.7	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T7	Olomoucký kraj
SO 18-15-11	Žst. Olomouc, rozvodny pro EPZ	SŽDC, s.o.
SO 18-15-12	Žst. Olomouc, reléové domky	
SO 18-15-12.1	Žst. Olomouc, reléový domek v km 0,580 trati Olomouc - Krnov	SŽDC, s.o.
SO 18-15-12.2	Žst. Olomouc, reléový domek v km 1,651 trati Olomouc - Krnov	SŽDC, s.o.
SO 18-15-12.3	Žst. Olomouc, reléový domek v km 102,539 trati Olomouc-Šumperk	SŽDC, s.o.
SO 18-15-12.4	Žst. Olomouc, reléový domek v km 102,828 trati Olomouc-Šumperk	SŽDC, s.o.

E.2.2	<b>Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
SO 18-15-03	Žst. Olomouc, zastřešení 1.nástupiště	ČD, a.s.
SO 18-15-04	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť	SŽDC, s.o.

E.2.3	<b>Individuální protihluková opatření</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
SO 18-15-13	Žst. Olomouc, IPO	Původní majitelé

E.2.5	<b>Demolice</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
SO 18-15-07	Žst. Olomouc, demolice	-

<b>E.3</b>	<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>	
------------	---------------------------------------	--

E.3.1	<b>Trakční vedení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
SO 18-01-01	Žst.Olomouc, trakční vedení	
SO 18-01-01.1	Olomouc - Štěpánov, trakční vedení	SŽDC
SO 18-01-01.2	Žst.Olomouc, obvod přednádraží, trakční vedení	SŽDC
SO 18-01-01.3	Žst.Olomouc, obvod osobní nádraží, trakční vedení	SŽDC
SO 18-01-01.4	Žst. Olomouc, obcházecí vedení	SŽDC
SO 18-01-03	Žst.Olomouc, provizorní zavěšení ZOK na nové trakční podpěry	
SO 18-01-03.1	Žst.Olomouc, převěšení ZOK - ČD Telematika	ČD Telematika
SO 18-01-03.2	Žst.Olomouc, převěšení ZOK - SŽDC	SŽDC

E.3.4	<b>Ohřev výměn</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
SO 18-06-07	Žst. Olomouc, EOv	SŽDC, s.o.

E.3.5	<b>Elektrické předtápěcí zařízení</b>	
SO 18-06-02	Žst. Olomouc, EPZ a kabelové rozvody	SŽDC, s.o.

<b>E.3.6</b>	<b>Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-06-01</b>	Žst. Olomouc, venkovní osvětlení	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-03</b>	Žst. Olomouc, DOÚO	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-04</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody nn	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-05</b>	Žst. Olomouc, silnoproudé rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů	SŽDC, s.o., ČD, a.s.
<b>SO 18-06-06</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů nn	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-04-01</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody vn 6 kV	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-04-02</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 6 kV	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-12-01</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody vn 22 kV	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-12-02</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-15</b>	Žst. Olomouc, úprava rozvodu nn pro ukolejnění	SŽDC, s.o.

<b>E.3.7</b>	<b>Ukolejnění kovových konstrukcí</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-01-02</b>	Žst. Olomouc, ukolejnění	
<b>SO 18-01-02.1</b>	Olomouc - Štěpánov, ukolejnění	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-01-02.2</b>	Žst. Olomouc, obvod přednádraží, ukolejnění	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-01-02.3</b>	Žst. Olomouc, obvod osobní nádraží, ukolejnění	SŽDC, s.o.

<b>E.3.8</b>	<b>Vnější uzemnění</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-06-08</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS1 a STS 313A	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-09</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS2 a STS 314A	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-10</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS3 a STS 314B	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-11</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS4 a STS 314	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-12</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS5 a STS 315	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-13</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS6 a STS 313	SŽDC, s.o.
<b>SO 18-06-14</b>	Žst. Olomouc, uzemnění trafostanice TS7	SŽDC, s.o.

<b>E.3.9</b>	<b>Přeložky sdělovacích zařízení</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-10-01</b>	Žst. Olomouc, úprava sítí Českého Telecomu	O2, a.s. (Telecom)
<b>SO 18-10-02</b>	Žst. Olomouc, úprava sítí jiných správců	
<b>SO 18-10-03</b>	Žst. Olomouc, úpravy a přeložky kabelů ČD a SŽDC	SŽDC, s.o., ČD, a.s.

<b>E.3.10</b>	<b>Přeložky silnoproudých vedení jiných správců</b>	<b>Budoucí vlastník</b>
<b>SO 18-06-21</b>	Žst. Olomouc, úpravy kabelových rozvodů a venkovního osvětlení - most km 85,761	Statutární město Olomouc (Tech. služby)
<b>SO 18-06-22</b>	Žst. Olomouc, úpravy kabelových rozvodů a venkovního osvětlení - most km 86,486	Statutární město Olomouc (Tech. služby)
<b>SO 18-06-23</b>	Žst. Olomouc, úprava osvětlení silničního nadjezdu v km 83,484	VHS Olomouc, a.s.
<b>SO 18-12-03</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV - SME, skupina ČEZ	
<b>SO 18-12-03.1</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV - SME, skupina ČEZ	ČEZ, a.s.
<b>SO 18-12-03.2</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV - SME, skupina ČEZ, přípojka pro provizorní trafostanici TS7	ČEZ, a.s.

## **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 nástupištích.

Povrchová úprava nástupišť:

Nástupiště č. 1 – vnější nástupiště u koleje č.5 je situováno u výpravní budovy – pochozí plocha nástupiště bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm.

Nástupiště č. 1A - jazykové nástupiště mezi kolejemi č.7 a 9 je situováno jižně od výpravní budovy, u výstupu z podchodu. Plocha nástupiště bude zpevněna betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm.

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 nástupiště č.1 bude přejezd opatřen uzamykatelnou závorou.

Na severní straně budou nástupiště č.2 a 4 ukončena zídkou 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.

### ***Vstupy do budov, řešení vstupních dveří***

Součástí stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ není výpravní budova ani vstupy do tohoto objektu. V rámci rekonstrukce 1.nástupiště bude nově navržená pochozí plocha nástupiště plynule výškově navázána na stávající dlažbu dvorany výpravní budovy. Žádné nové budovy s přístupem pro cestující veřejnost nejsou v rámci stavby navrhovány.

### ***Manipulační plochy a prostory***

V okolí výstupů z budovy směrem ke kolejišti i na nástupištích jsou zachovány dostatečné manipulační prostory pro pohyb invalidních osob na vozíku.

### ***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 směnicí 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.

### ***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**

Požadavkem objednatele bylo respektovat požadavky na interoperabilitu a zároveň členit dokumentaci dle Směrnice č.11/2006 GR SŽDC. Objektová skladba projektu stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ byla zpracována a je členěna dle nově platné vyhlášky č. 146/2008 Sb. ze dne 9.4.2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Na základě požadavku na zachování jednotnosti členění a kódování jednotlivých částí dokumentace dle zvyklostí drážních staveb, je dle rozhodnutí objednatele používáno číselného kódování jednotlivých částí dokumentace dle Přílohy č.2 Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o., č.11/2006, platné od 30.6.2006. Požadavek její závazné akceptace mj. vyplývá ze zadávací dokumentace na projekt stavby a byl prověřen opakovaným dotazem zpracovatele v průběhu zpracování dokumentace.

Akceptace obou výše uvedených platných a závazných dokumentů, které však nedefinují zcela shodně požadavky na požadovanou dokumentaci, ze strany projektanta tedy výsledně znamená, že rozsah a obsah zpracované dokumentace projektu výše uvedené stavby plně odpovídá znění obou výše uvedených dokumentů, řazení dokumentace odpovídá vyhlášce č. 146/2008 Sb. a kódové značení částí dokumentace odpovídá znění Směrnice č. 11/2006.

Pozn.: Od 1.června 2010 platí „Změna č.1“ směrnice GR SŽDC č.11/2006. Zpracovaný projekt stavby je v souladu se zněním Změny č.1.

### **A.9.a) Celková skladba dokumentace**

#### **A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

#### **B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

##### **B.1 Souhrnná technická zpráva**

##### **B.2 Provozní a dopravní technologie**

###### **B.2.1 Dopravní technologie cílového stavu**

###### **B.2.2 Dopravní technologie v průběhu výstavby**

##### **B.3 Vliv stavby na životní prostředí**

###### **B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí**

###### **B.3.2 Odpadové hospodářství**

###### **B.3.3 Zemědělská příloha – (nejsou trvalé zábory pozemků ZPF)**

###### **B.3.4 Neobsazeno (Lesní příloha – nejsou dočasné ani trvalé zábory pozemků LPF)**

###### **B.3.5 Akustická studie - aktualizace**

###### **B.3.6 Biologický průzkum území stavby - aktualizace**

###### **B.3.7 Dendrologický průzkum - aktualizace**

###### **B.3.8 Vibrace**

###### **B.3.9 Rozptylová studie - aktualizace**

###### **B.3.10 Hydrologické posouzení ovlivnění vodních recipientů**

##### **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

###### **B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany**

###### **B.4.2 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakč. a energet. vedení**

##### **B.5 Energetické výpočty**

##### **B.6 Protikorozi ochrana**

##### **B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti**

##### **B.8 Dopravní opatření**

##### **B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL – (nejsou trvalé zábory pozemků ZPF a LPF, dojde pouze k dočasnému záboru pozemků ZPF)**

##### **B.10 Úspora energie a ochrana tepla**

- B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
- B.12 Ochrana obyvatelstva
- B.13 Bezbariérové užívání
- B.14 Doplnková měření a průzkumy
  - B.14.1 Doplnkový geotechnický a stavebnětechnický průzkum  
Aktualizace návrhu pražcového podloží
  - B.14.2 Stavebně technický průzkum osvětlovacích věží a ocelových konstrukcí
  - B.14.3 Speciální průzkumy pro objekty pozemních staveb
  - B.14.4 Měření izolačního stavu kolejiště
  - B.14.5 Doplnkové geodetické doměření staveniště a objektů stavby
- B.15 Analýza rizik

### **C. Celková situace stavby**

- C.1 Přehledná situace oblasti stavby M 1: 10 000
- C.2 Koordinační situace stavby M 1: 500 (M 1: 1000)
- C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů
- C.4 Koordinační situace kabelových tras M 1: 500 (M 1: 1000)
- C.5 Koordinační příčné řezy

## **D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

### **D.1. Zabezpečovací zařízení**

- D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
- D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
- D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

### **D.2 Sdělovací zařízení**

- D.2.1 Místní kabelizace
- D.2.2 Rozhlasové zařízení
- D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení
- D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace
- D.2.7 Informační systém pro cestující
- D.2.8 Traťové radiové spojení

### **D.3 Silnoprúdová technologie**

- D.3.1 Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
  - D.3.1.1 Dispečerská řídicí technika
  - D.3.1.2 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
- D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)

### **D.4 Ostatní technologická zařízení**

- D.4.1 Osobní výtahy
- D.4.2 Provozní technologie různé

## **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.1.5 Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)
- E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
- E.1.8 Pozemní komunikace
- E.1.9 Kabelovody, kolektory
- E.1.10 Protihlukové objekty

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

E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

E.2.3 Individuální protihluková opatření

E.2.5 Demolice

## **E.3 Trakční a energetická zařízení**

E.3.1 Trakční vedení

E.3.4 Ohřev výměn

E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

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

E.3.7 Ukolejňování kovových konstrukcí

E.3.8 Vnější uzemnění

E.3.9 Přeložky sdělovacích zařízení

E.3.10 Přeložky silnoproudých vedení jiných správců

## **F. ORGANIZACE VÝSTAVBY**

F.1. Technická zpráva

F.2. Situace zařízení staveniště

F.3. Časový postup prací

F.3.1 Stavební postupy

F.3.2 Harmonogram stavby

F.4. Schéma stavebních postupů

F.5. Bilance zemních hmot

F.6. Povodňový a havarijný plán stavby

F.7. Plán BOZP

F.8. Doklady POV

## **G. NÁKLADY**

G.1. Náklady stavby

G.2. Hodnocení efektivnosti stavby

## **H. DOKLADY**

H.1 Přehled subjektů, se kterými byl projekt projednáván v průběhu zpracování

H.2 Schvalovací a posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby

H.3 Územní rozhodnutí

H.4 Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, případně souhlas  
Drážního úřadu

H.5 Doklady o projednání se stavebníkem a odbornými útvary stavebníka

H.6 Závazná stanoviska dotčených orgánů a další doklady o jednání s dotčenými orgány a  
účastníky stavebního řízení

H.7 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí

H.8 Doklady o projednání s vlastníky pozemků, staveb nebo bytů a nebyt. prostor  
dotčených stavbou

H.9 Situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky

H.10 Prohlášení o shodě

## **I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE**

I.1 Technická zpráva

I.2 Majetkoprávní část

I.3 Návrh vytyčovací sítě

I.4 Koordinační vytyčovací výkres

- I.5 Obvod stavby
- I.6 Geodetické a mapové podklady  
Geometrické plány
- J. DOKUMENTACE PRO REGISTR. SUBSYSTÉMŮ**
- J.1 Přehledná mapa M 1: 10 000
- J.2 Situační schéma stanice
- K. DOKUMENTACE PRO POSUZOVÁNÍ SHODY**
- K.1 Dokumentace pro posuzování shody
- K.2 Opravná dokumentace

#### ***A.9.b) Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty***

Číslování stav. objektů a provozních souborů se skládá ze tří dvojčíslí:

- a) xx .. .. první dvojčíslí vyjadřuje traťový úsek stavby
- b) .. xx .. druhé dvojčíslí vyjadřuje charakter objektu
- c) .. .. xx třetí dvojčíslí je pořadovým číslem objektu.

Ad a) Stavba bude členěna na tyto úseky:

- 18 Žst. Olomouc, trať Přerov - Olomouc od km 204,825 do km 205,844
- trať Č. Třebová – Olomouc od km 83,022 do km 86,840

Ad b) Charakter objektu (profese):

- 00 SO veřej. zájmu
- 01 Trakční, zpětné a napájecí vedení
- 04 SO Rozvod 6 kV
- 05 ASDŘ PETZ a silnoprůdých zařízení
- 06 SO Silnoprůdové rozvody, uzemnění
- 07 PS Silnoprůdové rozvody, SŘR
- 08 PS Technologie rozvoden 6 kV
- 09 PS Technologie rozvoden 22 kV, 27 kV, 110 kV, měníren, uzemnění
- 10 SO Sdělovací zařízení
- 12 SO Vedení 22 kV, 110 kV
- 13 PS Trafostanice 22/0,4 kV
- 14 PS Sdělovací zařízení
- 15 Pozemní objekty, zastřešení nástupišť a PHS
- 16 Železniční spodek a nástupiště
- 17 Železniční svršek a úroňové přejezdy
- 18 Pozemní komunikace, zpevněné plochy
- 19 Mosty a umělé stavby
- 20 Zabezpečovací signalizace
- 21 Ochrana inženýrských sítí
- 22 Plynovody a plynové přípojky
- 27 Vodovody, kanalizace, žumpy
- 28 Zabezpečovací zařízení
- 29 Zdvihačí zařízení
- 34 Úprava území, oplocení, hluk. stěny, zemní valy, IPO
- 33 Úprava uzemnění
- 38 Náhradní rekultivace
- 50 Objekty mimo rámec stavby

Ad c) Pořadové číslo

Řazení objektů a souborů je prováděno ve směru od Břeclavi do Olomouce, tj. ve směru růstu kilometráže. Logika tohoto systému číslování je převzata z modernizací jiných traťových úseků v rámci tranzitních koridorů SŽDC.

**Přehledné grafické znázornění** jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů je obsaženo v koordinačních situacích stavby. V jednotlivých situačních výkresech jsou i s legendou zakresleny touto přehlednou situací v měřítku 1 : 500 (1000) zachytitelné rozhodující objekty a soubory. Tzn., že v situacích záměrně nejsou a nemohou být pro přehlednost vykresleny zcela všechny SO a PS, které probíhají celou stavbou.

#### **A.9.c) Vlastní skladba provozních souborů a stavebních objektů:**

Objektová skladba byla vydefinována přípravnou dokumentací stavby a platným Územním rozhodnutím č. 110/2009 o umístění stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“ vydané Magistrátem města Olomouce, odborem stavebním, oddělením územně správním, 779 11 Olomouc, Hynaisova 10, Č.j.: SmOI/ÚSO/77/1472/2008/Še. V rámci detailního zpracování druhého stupně dokumentace, tj. projektu stavby, projektant přistoupil v několika případech k rozčlenění provozních souborů či stavebních objektů do samostatných celků – podobjektů, jejichž účelem je zejména detailnější rozdělení takovýchto objektů do oddělených, samostatných částí a to převážně s ohledem na následné provádění stavebních resp. montážních prací.

Složky takto vytvořených podobjektů jsou ve vztahu k číslu objektu rozlišeny tečkou a pořadovým číslem podobjektu na sedmé pozici číselného kódu základního provozního souboru nebo stavebního objektu. Pro přehlednost jsou v následující tabulce čísla podobjektů psána kurzívou.

*Podle pravomocného územního rozhodnutí pro stavbu „Rekonstrukce žst. Olomouc“ byl začátek stavby v km 83,422 ve směru na Českou Třebovou a konec stavby v km 204,850 ve směru na Přerov. Vzhledem k výše uvedenému bylo požádáno dopisem na Magistrát města Olomouce, Stavební úřad o vydání územního souhlasu ke změně začátku a konce stavby ve vztahu k vydanému územnímu rozhodnutí. Žádost o územní souhlas zahrnovala také další změny navrženého řešení, které jsou odlišné od přípravné dokumentace a tedy právoplatného územního rozhodnutí - zrušení SO 18-19-17 Žst. Olomouc, návěsní krakorec v km 86,783 a SO 18-19-18 Žst. Olomouc, návěsní krakorec v km 87,176, - zařazení nového SO 18-17-01.3 Žst. Olomouc, úpravy železničních přejezdů, - změna technického řešení SO 18-15-10 Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanic T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, - zařazení nového SO 18-15-14.2 Žst. Olomouc, PHS v km 86,432 – 86,542 vpravo a SO 18-15-14.3 Žst. Olomouc, PHS v km 86,328 – 86,542 vlevo, - změna polohy situování reléových domků na žel. přejezdech SO 18-15-12 Žst. Olomouc, reléové domky, - rozšíření rozsahu úprav kabelových tras a traťového zabezp. zařízení u přípojných tratí žst. Olomouc hl.n. v rámci PS 18-28-04 Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Nová Ulice a Blatec, PS 18-28-05 Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Velká Bystřice, PS 18-28-06 Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Bohuňovice, - rozšíření rozsahu úprav kabelových tras a traťového zabezp. zařízení u hlavní trati v rámci PS 18-28-02 t.ú. Olomouc-Štěpánov, úprava traťového zabezpečovacího zařízení a PS 18-28-03 Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Grygov.*

## D. Technologická část

Část dok. PS	Číslo PS, SO	Část dokumentace
<b>D.</b>		<b>TECHNOLOGICKÁ ČÁST</b>
<b>D.1.</b>		<b>ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.1.1</b>	<b>PS</b>	<b>Staniční zabezpečovací zařízení</b>
	<b>PS 18-28-01</b>	Žst. Olomouc, staniční zabezpečovací zařízení
	<b>PS 18-28-01.1</b>	Žst. Olomouc, definitivní staniční zabezpečovací zařízení
	<b>PS 18-28-01.2</b>	Žst. Olomouc, provizorní staniční zabezpečovací zařízení
	<b>PS 18-28-01.2.1</b>	Žst. Olomouc, provizorní staniční zabezpečovací zařízení
	<b>PS 18-28-01.2.2</b>	Žst. Olomouc, provizorní stanoviště
	<b>PS 18-28-01.2.3</b>	Žst. Olomouc, pomocné stavědlo pod Hodolanským nadjezdem
	<b>PS 18-28-01.3</b>	Žst. Olomouc, klimatizace ústředního stavědla
<b>D.1.2</b>	<b>PS</b>	<b>Traťové zabezpečovací zařízení</b>
	<b>PS 18-28-02</b>	t.ú. Olomouc-Štěpánov, úprava traťového zabezpečovacího zařízení
	<b>PS 18-28-03</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Grygov
	<b>PS 18-28-04</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Nová Ulice a Blatec
	<b>PS 18-28-05</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Velká Bystřice
	<b>PS 18-28-06</b>	Žst. Olomouc, úvazka TZZ směr Bohuňovice
<b>D.1.5</b>	<b>PS</b>	<b>Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení</b>
	<b>PS 18-28-07</b>	Žst. Olomouc, ERTMS/ETCS
	<b>PS 18-28-07.1</b>	Žst. Olomouc, ERTMS/ETCS
	<b>PS 18-28-07.2</b>	Žst. Olomouc, DOZ
<b>D.2</b>		<b>SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.2.1</b>	<b>PS</b>	<b>Místní kabelizace</b>
	<b>PS 18-14-01</b>	Žst. Olomouc, úpravy traťových kabelů
	<b>PS 18-14-02</b>	Žst. Olomouc, úpravy diagnostických optických kabelů
	<b>PS 18-14-03</b>	Žst. Olomouc, místní optické kabely
	<b>PS 18-14-04</b>	Žst. Olomouc, místní kabelizace
<b>D.2.2</b>	<b>PS</b>	<b>Rozhlasové zařízení</b>
	<b>PS 18-14-05</b>	Žst. Olomouc, rozhlas pro cestující
<b>D.2.3</b>	<b>PS</b>	<b>Integrovaná telekomunikační zařízení</b>
	<b>PS 18-14-09</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení
	<b>PS 18-14-09.1</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení
	<b>PS 18-14-09.2</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení - DOZ
	<b>PS 10-14-10</b>	Žst. Olomouc, úprava spojovacího uzlu
<b>D.2.4</b>	<b>PS</b>	<b>Elektrická požární a zabezpečovací signalizace</b>
	<b>PS 18-14-07</b>	Žst. Olomouc, EPS
	<b>PS 18-14-08</b>	Žst. Olomouc, EZS
<b>D.2.7</b>	<b>PS</b>	<b>Informační systém pro cestující</b>
	<b>PS 18-14-06</b>	Žst. Olomouc, informační zařízení
	<b>PS 18-14-11</b>	Žst. Olomouc, kamerový systém
<b>D.2.8</b>	<b>PS</b>	<b>Traťové radiové spojení</b>
	<b>PS 18-14-12</b>	Žst. Olomouc, úprava sítě TRS
	<b>PS 18-14-13</b>	Žst. Olomouc, úprava sítě MRS
	<b>PS 18-14-14</b>	Žst. Olomouc, GSM-R
<b>D.3</b>		<b>SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT</b>

<b>D.3.1</b>	<b>PS</b>	<b>Dispečerská řídicí technika a dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty</b>
<b>D.3.1.1</b>	<b>PS</b>	<b>Dispečerská řídicí technika</b>
	<b>PS 18-05-01</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS1 22/0,4kV a STS 6kV 313A - zařízení DŘT
	<b>PS 18-05-02</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS2 22/0,4kV a STS 6kV 314A - zařízení DŘT
	<b>PS 18-05-03</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS3 22/0,4kV a STS 6kV 314B - zařízení DŘT
	<b>PS 18-05-04</b>	Žst. Olomouc ÚS, trafostanice ČD TS4 22/0,4kV a STS 6kV 314 - zařízení DŘT
	<b>PS 18-05-05</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS5 22/0,4kV a STS 6kV 315 - zařízení DŘT
	<b>PS 18-05-06</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS6 22/0,4kV a STS 6kV 313 - zařízení DŘT
	<b>PS 18-05-07</b>	Žst. Olomouc, trafostanice ČD TS7 22/0,4kV - zařízení DŘT
	<b>PS 18-05-08</b>	Žst. Olomouc, ústřední stavědlo – místní řídicí systém
	<b>PS 18-05-09</b>	Žst. Olomouc přednádraží, demontáž DŘT
	<b>PS 50-05-01</b>	Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov
<b>D.3.1.2</b>	<b>PS</b>	<b>Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty</b>
	<b>PS 18-05-15</b>	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
	<b>PS 18-05-15.1</b>	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
	<b>PS 18-05-15.2</b>	Žst. Olomouc, dálková diagnostika technologických systémů ŽDC - kabelizace
	<b>PS 18-05-15.3</b>	CDP Přerov – doplnění systému pro žst. Olomouc
<b>D.3.5</b>	<b>PS</b>	<b>Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)</b>
	<b>PS 18-13-01</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS1
	<b>PS 18-13-02</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS2
	<b>PS 18-13-03</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS3
	<b>PS 18-13-04</b>	Žst. Olomouc, nová trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS4
	<b>PS 18-13-05</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS5
	<b>PS 18-13-06</b>	Žst. Olomouc, nová trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS6
	<b>PS 18-13-07</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS7
	<b>PS 18-08-01</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 313
	<b>PS 18-08-02</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 313A
	<b>PS 18-08-03</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314
	<b>PS 18-08-04</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314A
	<b>PS 18-08-05</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 314B
	<b>PS 18-08-06</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce trafostanice ČD STS 6/0,4 kV, STS 315
	<b>PS 18-09-01</b>	Žst. Olomouc, rozvodna EPZ
	<b>PS 18-07-01</b>	Žst. Olomouc, úpravy rozvodny nn, VB
	<b>PS 18-07-03</b>	Žst. Olomouc, demontáž dieselagregátu trafostanice TS2
	<b>PS 18-07-04</b>	Žst. Olomouc, demontáž dieselagregátu trafostanice TS3
	<b>PS 18-07-05</b>	Žst. Olomouc, demontáž technologického zařízení 6 kV
<b>D.4</b>		<b>OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.4.1</b>	<b>PS</b>	<b>Osobní výtahy</b>
	<b>PS 18-29-01</b>	Žst. Olomouc, technologie výtahů
<b>D.4.2</b>	<b>PS</b>	<b>Provozní technologie různé</b>
	<b>PS 18-27-01</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 1
	<b>PS 18-27-02</b>	Žst. Olomouc, vnitřní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 2
	<b>PS 18-27-03</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 3
	<b>PS 18-27-04</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží – odvodnění železniční trati – čerpací stanice 4

## E. Stavební část

<b>E.</b>	<b>STAVEBNÍ ČÁST</b>
<b>E.1</b>	<b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>

<b>E.1.1</b>	<b>SO</b>	<b>Kolejový svršek a spodek</b>
	<b>SO 18-16-01</b>	Žst. Olomouc, kolejový spodek
	<b>SO 18-16-01.1</b>	Žst. Olomouc – obvod přednádraží, kolejový spodek
	<b>SO 18-16-01.2</b>	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový spodek
	<b>SO 18-17-01</b>	Žst. Olomouc, kolejový svršek
	<b>SO 18-17-01.1</b>	Žst. Olomouc – obvod přednádraží, kolejový svršek
	<b>SO 18-17-01.2</b>	Žst. Olomouc – obvod osobní nádraží, kolejový svršek
	<b>SO 18-17-01.3</b>	Žst. Olomouc, úpravy železničních přejezdů
	<b>SO 18-17-02</b>	Žst. Olomouc, výstroj trati
	<b>SO 18-17-02.1</b>	Výstroj trati
<b>E.1.2</b>	<b>SO</b>	<b>Nástupiště</b>
	<b>SO 18-16-02</b>	Žst. Olomouc, nástupiště
	<b>SO 18-17-03</b>	Žst. Olomouc, informační systém – piktogramy
	<b>SO 18-16-03</b>	Žst. Olomouc, zpevněné plochy
<b>E.1.4</b>	<b>SO</b>	<b>Mosty, propustky a zdi</b>
	<b>SO 18-19-01</b>	Žst. Olomouc, silniční nadjezd v km 83,484
	<b>SO 18-19-02</b>	Žst. Olomouc, chránička vodovodu v novém km 83,680
	<b>SO 18-19-03</b>	Žst. Olomouc, železniční propustek v km 84,575
	<b>SO 18-19-04</b>	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu
	<b>SO 18-19-04.1</b>	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 84,015
	<b>SO 18-19-04.2</b>	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 84,300
	<b>SO 18-19-04.3</b>	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 84,860
	<b>SO 18-19-04.4</b>	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 205,256
	<b>SO 18-19-04.5</b>	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 86,783
	<b>SO 18-19-05</b>	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 85,090
	<b>SO 18-19-06</b>	Žst. Olomouc, zrušení zbytku mostního objektu v km 85,450
	<b>SO 18-19-07</b>	Žst. Olomouc, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd)
	<b>SO 18-19-08</b>	Žst. Olomouc, kabelový most v km 85,761
	<b>SO 18-19-09</b>	Žst. Olomouc, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)
	<b>SO 18-19-10</b>	Žst. Olomouc, kabelový most v km 86,486
	<b>SO 18-19-11</b>	Žst. Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)
	<b>SO 18-19-12</b>	Žst. Olomouc, železniční most v ev. km 205,741 (nový podchod)
	<b>SO 18-19-13</b>	Žst. Olomouc, zrušení návěstní lávky v km 83,637
	<b>SO 18-19-14</b>	Žst. Olomouc, zrušení kolektoru v km 83,661 (ochrana vodovodu)
	<b>SO 18-19-15</b>	Žst. Olomouc, ochranné štíty v km 87,393 na tramvajovém nadjezdu
	<b>SO 18-19-16</b>	Žst. Olomouc, ochranné štíty v km 87,430 na silničním nadjezdu
<b>E.1.5</b>	<b>SO</b>	<b>Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)</b>
	<b>SO 18-27-15</b>	Žst. Olomouc, úprava parovodu
<b>E.1.6</b>	<b>SO</b>	<b>Potrubní vedení</b>
	<b>SO 18-22-01</b>	Žst. Olomouc, přeložky plynovodů
	<b>SO 18-27-01</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače
	<b>SO 18-27-02</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 1
	<b>SO 18-27-03</b>	Žst. Olomouc, vnitřní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače
	<b>SO 18-27-04</b>	Žst. Olomouc, vnitřní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 2
	<b>SO 18-27-05</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - sběrače
	<b>SO 18-27-06</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 3
	<b>SO 18-27-07</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvodnění železniční trati - čerpací stanice 4
	<b>SO 18-27-08</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - odvedení vod ze střech nástupišť
	<b>SO 18-27-10</b>	Žst. Olomouc, železniční most v km 86,486 (přes Bystřici) - zajištění kanalizace
	<b>SO 18-27-11</b>	Žst. Olomouc, stávající inženýrské sítě
	<b>SO 18-27-12</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží - ochrana vodovodu - km 85,100
	<b>SO 18-27-13</b>	Žst. Olomouc, nákladní nádraží - přeložení vodovodu

	<b>SO 18-27-13.1</b>	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - přeložení vodovodu DN 500 mm - km 83,661
	<b>SO 18-27-13.2</b>	Žst.Olomouc, nákladní nádraží - ochrana a přeložení vodovodu DN 50 mm - km 84,408
	<b>SO 18-27-14</b>	Žst. Olomouc, osobní nádraží - přeložení vodovodu nástupiště 1 až 5
<b>E.1.8</b>	<b>SO</b>	<b>Pozemní komunikace</b>
	<b>SO 18-18-01</b>	Žst. Olomouc, úprava komunikace, silniční nadjezd v km 83,484 (Černovír)
	<b>SO 18-18-02</b>	Žst. Olomouc, úprava komunikace, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd)
	<b>SO 18-18-03</b>	Žst. Olomouc, úprava komunikace, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)
	<b>SO 18-18-04</b>	Žst. Olomouc, úprava cyklistické stezky, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)
	<b>SO 18-00-01</b>	Žst. Olomouc, dopravní opatření
	<b>SO 18-00-01.1</b>	Žst. Olomouc, dopravní opatření
	<b>SO 18-00-01.2</b>	Žst. Olomouc, provizorní dopravní opatření
	<b>SO 18-00-02</b>	Žst. Olomouc, terénní a vegetační úpravy
	<b>SO 18-00-02.1</b>	Žst. Olomouc, terénní a vegetační úpravy
	<b>SO 18-00-02.2</b>	Žst. Olomouc, náhradní výsadby
<b>E.1.9</b>	<b>SO</b>	<b>Kabelovody, kolektory</b>
	<b>SO 18-15-08</b>	Žst. Olomouc, kabelovod
	<b>SO 18-15-15</b>	Žst. Olomouc, ochrana kabelovodu
<b>E.1.10</b>	<b>SO</b>	<b>Protihlukové objekty</b>
	<b>SO 18-15-14</b>	Žst. Olomouc, PHS
	<b>SO 18-15-14.1</b>	Žst. Olomouc, PHS - ulice Rejskova
	<b>SO 18-15-14.2</b>	Žst. Olomouc, PHS v km 86,432 - 86,542 vpravo
	<b>SO 18-15-14.3</b>	Žst. Olomouc, PHS v km 86,328 - 86,542 vlevo
<b>E.2</b>		<b>POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A TECHNICKÉ VYBAVENÍ POZEMNÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ</b>
<b>E.2.1</b>	<b>SO</b>	<b>Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)</b>
	<b>SO 18-15-01</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy VB
	<b>SO 18-15-02</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce rychlozboží
	<b>SO 18-15-05</b>	Žst. Olomouc, přístavba ústředního stavědla
	<b>SO 18-15-05.1</b>	Žst. Olomouc, přístavba ústředního stavědla
	<b>SO 18-15-05.2</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy ústředního stavědla
	<b>SO 18-15-05.3</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy ústředního stavědla - zpevněné plochy
	<b>SO 18-15-05.4</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T4
	<b>SO 18-15-06</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce stavědla č.4 km 85,720
	<b>SO 18-15-09</b>	Žst. Olomouc, oplocení
	<b>SO 18-15-10</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanic T1,T2,T3,T4,T5,T6,T7
	<b>SO 18-15-10.1</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T1
	<b>SO 18-15-10.2</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T2
	<b>SO 18-15-10.2.1</b>	Žst. Olomouc, rekonstrukce stávající trafostanice T2 na technologický objekt
	<b>SO 18-15-10.2.2</b>	Žst. Olomouc, novostavba trafostanice T2
	<b>SO 18-15-10.3</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T3
		Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T4 – viz SO 18-15-05.4
	<b>SO 18-15-10.5</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T5
	<b>SO 18-15-10.6</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T6
	<b>SO 18-15-10.7</b>	Žst. Olomouc, stavební úpravy trafostanice T7
	<b>SO 18-15-11</b>	Žst. Olomouc, rozvodny pro EPZ
	<b>SO 18-15-12</b>	Žst. Olomouc, reléové domky
	<b>SO 18-15-12.1</b>	Žst. Olomouc, reléový domek v km 0,580 trati Olomouc - Krnov
	<b>SO 18-15-12.2</b>	Žst. Olomouc, reléový domek v km 1,651 trati Olomouc - Krnov
	<b>SO 18-15-12.3</b>	Žst. Olomouc, reléový domek v km 102,539 trati Olomouc-Šumperk
	<b>SO 18-15-12.4</b>	Žst. Olomouc, reléový domek v km 102,828 trati Olomouc-Šumperk
<b>E.2.2</b>	<b>SO</b>	<b>Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištech</b>

	<b>SO 18-15-03</b>	Žst. Olomouc, zastřešení 1.nástupiště
	<b>SO 18-15-04</b>	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť
<b>E.2.3</b>	<b>SO</b>	<b>Individuální protihluková opatření</b>
	<b>SO 18-15-13</b>	Žst. Olomouc, IPO
<b>E.2.5</b>	<b>SO</b>	<b>Demolice</b>
	<b>SO 18-15-07</b>	Žst. Olomouc, demolice
<b>E.3</b>		<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>E.3.1</b>	<b>SO</b>	<b>Trakční vedení</b>
	<b>SO 18-01-01</b>	Žst.Olomouc, trakční vedení
	<b>SO 18-01-01.1</b>	Olomouc - Štěpánov, trakční vedení
	<b>SO 18-01-01.2</b>	Žst.Olomouc, obvod přednádraží, trakční vedení
	<b>SO 18-01-01.3</b>	Žst.Olomouc, obvod osobní nádraží, trakční vedení
	<b>SO 18-01-01.4</b>	Žst. Olomouc, obcházecí vedení
	<b>SO 18-01-03</b>	Žst.Olomouc, provizorní zavěšení ZOK na nové trakční podpěry
	<b>SO 18-01-03.1</b>	Žst.Olomouc, převěšení ZOK - ČD Telematika
	<b>SO 18-01-03.2</b>	Žst.Olomouc, převěšení ZOK - SŽDC
<b>E.3.4</b>	<b>SO</b>	<b>Ohřev výměn</b>
	<b>SO 18-06-07</b>	Žst. Olomouc, EOv
<b>E.3.5</b>	<b>SO</b>	<b>Elektrické předtápěcí zařízení</b>
	<b>SO 18-06-02</b>	Žst. Olomouc, EPZ a kabelové rozvody
<b>E.3.6</b>	<b>SO</b>	<b>Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</b>
	<b>SO 18-06-01</b>	Žst. Olomouc, venkovní osvětlení
	<b>SO 18-06-03</b>	Žst. Olomouc, DOÚO
	<b>SO 18-06-04</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody nn
	<b>SO 18-06-05</b>	Žst. Olomouc, silnoprůdové rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů
	<b>SO 18-06-06</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů nn
	<b>SO 18-04-01</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody vn 6 kV
	<b>SO 18-04-02</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 6 kV
	<b>SO 18-12-01</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody vn 22 kV
	<b>SO 18-12-02</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV
	<b>SO 18-06-15</b>	Žst. Olomouc, úprava rozvodu nn pro ukolejnění
<b>E.3.7</b>	<b>SO</b>	<b>Ukolejnění kovových konstrukcí</b>
	<b>SO 18-01-02</b>	Žst. Olomouc, ukolejnění
	<b>SO 18-01-02.1</b>	Olomouc - Štěpánov, ukolejnění
	<b>SO 18-01-02.2</b>	Žst.Olomouc, obvod přednádraží, ukolejnění
	<b>SO 18-01-02.3</b>	Žst.Olomouc, obvod osobní nádraží, ukolejnění
<b>E.3.8</b>	<b>SO</b>	<b>Vnější uzemnění</b>
	<b>SO 18-06-08</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS1 a STS 313A
	<b>SO 18-06-09</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS2 a STS 314A
	<b>SO 18-06-10</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS3 a STS 314B
	<b>SO 18-06-11</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS4 a STS 314
	<b>SO 18-06-12</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS5 a STS 315
	<b>SO 18-06-13</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS6 a STS 313
	<b>SO 18-06-14</b>	Žst. Olomouc, uzemnění trafostanice TS7
<b>E.3.9</b>	<b>SO</b>	<b>Přeložky sdělovacích zařízení</b>
	<b>SO 18-10-01</b>	Žst. Olomouc, úprava sítě Českého Telecomu
	<b>SO 18-10-02</b>	Žst. Olomouc, úprava sítě jiných správců
	<b>SO 18-10-03</b>	Žst. Olomouc, úpravy a přeložky kabelů ČD a SŽDC
<b>E.3.10</b>	<b>SO</b>	<b>Přeložky silnoprůdových vedení jiných správců</b>
	<b>SO 18-06-21</b>	Žst. Olomouc, úpravy kabelových rozvodů a venkovního osvětlení - most km 85,761
	<b>SO 18-06-22</b>	Žst. Olomouc, úpravy kabelových rozvodů a venkovního osvětlení - most km 86,486

	<b>SO 18-06-23</b>	Žst. Olomouc, úprava osvětlení silničního nadjezdu v km 83,484
	<b>SO 18-12-03</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV - SME, skupina ČEZ
	<b>SO 18-12-03.1</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV - SME, skupina ČEZ
	<b>SO 18-12-03.2</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV - SME, skupina ČEZ, přípojka pro provizorní trafostanici TS7

### LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK *(vyjma zkratk názvů organizací)*

AC	...	střídavý proud
ED	...	elektrodispečink
EPS	...	elektrická požární signalizace
ETCS	...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS...		evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EPZ	...	elektrické předtápěcí zařízení
DC	...	stejnoseměrný proud
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKV	...	depo kolejových vozidel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOS	...	dálkové ovládání stanic
DPOV	...	dílny pro opravu vozidel
DTS	...	distribuční trafostanice
EOV	...	elektrický ohřev výhybek
FKZ	...	filtračně kompenzační zařízení
GSM-R	...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	...	individuální protihluková opatření
ITZ	...	integrovaná telekomunikační zařízení
MK	...	místní kabelizace
MRTS	...	místní radiová technologická síť
MRS	...	místní radiová síť
MŘS	...	místní řídicí systém
NN	...	nízké napětí
NS	...	napájecí stanice
PHS	...	protihluková stěna
PTS	...	přejezdová transformační stanice
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
SO	...	stavební objekty
SOE	...	síť oblasti elektrotechniky
SpS	...	spínací stanice
STS	...	staniční trafostanice
ss	...	subsystém
TTS	...	traťová transformační stanice

TK	...	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	...	trakční měnírna
TNS	...	trakční napájecí stanice
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.,T.Ú.	...	traťový úsek
TV	...	trakční vedení
TR, TS	...	trafostanice
TRS	...	traťový rádiový systém
UNZ	...	univerzální napájecí zdroj
VN	...	vysoké napětí
VO	...	veřejné osvětlení
VVN	...	velmi vysoké napětí
ZOK	...	závěsný optický kabel
ZPF	...	zemědělský půdní fond
žst., ŽST	...	železniční stanice

*Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.*

#### **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.

Bezpečnost a ochrana životního prostředí těchto PS a SO je společně s ostatními stavebními objekty a provozními soubory popsána v příslušných kapitolách této souhrnné technické zprávy a v samotných přílohách souhrnné technické zprávy.

Bezpečnost v kapitole B.1.3.11 Bezpečnost práce, ochrana živ prostředí v části B. 3.

Vliv stavby na životní prostředí a její samostatné příloze B.3. Vliv stavby na životní prostředí

Spolehlivost SO a PS z hlediska interoperability je dána dodržením 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 měnila směrnici Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního žel. systému a směrnicí 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 Accessibility 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 GR ŠZDC, 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 GR ŠZDC, 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 GR 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 GR ČD, s.o. č. 28/2005 č.j. 6037/05-OP ze dne 30.3.2006 „Koncepte používání jednotl. tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích žel. drah ve vlastnictví ČR.
- Směrnice GR 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	Bezstyková kolej
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

Označení	Název
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 GŘ 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 ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ (CCS)**

<b>D.1</b>		<b>ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.1.1</b>		<b>Staniční zabezpečovací zařízení</b>
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
<b>D.1.1</b>	<b>PS 18-28-01</b>	Žst Olomouc, staniční zabezpečovací zařízení
<b>D.1.1</b>	<b>PS 18-28-01.1</b>	Žst. Olomouc, definitivní staniční zabezpečovací zařízení

<b>D.1</b>		<b>ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.1.2</b>		<b>Trat'ové zabezpečovací zařízení</b>
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
<b>D.1.2</b>	<b>PS 18-28-02</b>	t.ú. Olomouc-Štěpánov, úprava trat'ového zabezpečovacího zařízení

<b>D.1</b>		<b>ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.1.5</b>		<b>Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení</b>
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
<b>D.1.5</b>	<b>PS 18-28-07</b>	Žst. Olomouc, ERTMS / ETCS
<b>D.1.5</b>	<b>PS 18-28-07.1</b>	Žst. Olomouc, ERTMS / ETCS
<b>D.1.5</b>	<b>PS 18-28-07.2</b>	Žst. Olomouc, DOZ

<b>D.2</b>		<b>SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.2.1</b>		<b>Místní kabelizace</b>
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
<b>D.2.1</b>	<b>PS 18-14-01</b>	Žst. Olomouc, úpravy traťových kabelů
<b>D.2.1</b>	<b>PS 18-14-02</b>	Žst. Olomouc, úpravy diagnostických optických kabelů
<b>D.2.1</b>	<b>PS 18-14-03</b>	Žst. Olomouc, místní optické kabely
<b>D.2.1</b>	<b>PS 18-14-04</b>	Žst. Olomouc, místní kabelizace

<b>D.2</b>		<b>SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.2.3</b>		<b>Intergovaná telekomunikační zařízení</b>
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
<b>D.2.3</b>	<b>PS 18-14-09</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení
<b>D.2.3</b>	<b>PS 18-14-09.1</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení
<b>D.2.3</b>	<b>PS 18-14-09.2</b>	Žst. Olomouc, sdělovací zařízení - DOZ

<b>D.2</b>		<b>SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.2.8</b>		<b>Traťové radiové spojení</b>
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
<b>D.2.8</b>	<b>PS 18-14-12</b>	Žst. Olomouc, úprava sítí TRS
<b>D.2.8</b>	<b>PS 18-14-14</b>	Žst. Olomouc hl., GSM-R

## **SUBSYSTÉM ENERGIE (ENE)**

### ***PROVOZNÍ SOUBORY***

U části dokumentace D.3 Silnoproudá technologie (trafostanice a rekonstrukce trafostanic) není posouzení na interoperabilitu požadováno. Provozní soubory, týkající se trafostanic, které se řeší v rámci "Rekonstrukce žst. Olomouc", jsou určeny pro zásobování el. proudem celé stanice-TS 22/0,4kV, TS 6/0,4kV jako zdroj pro zabezpečovací zařízení. Trakce bude napájena z měničky Grygov a z Červenky. V obecné rovině lze konstatovat, že výše uvedené soubory budou při návrhu limitovány parametry typu - izolační a ochranné hladiny, ochrana před úrazem elektrickým proudem, ochrana před přepětím, parametry prostředí aj. V zadávací dokumentaci, z hlediska interoperability, však pro tuto oblast nejsou takovéto parametry taxativně definovány.

D.4.1 Osobní výtahy jsou zařazeny do subsystému Infrastruktura.

### ***STAVEBNÍ OBJEKTY***

<b>E.3</b>		<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>E.3.1</b>		<b>Trakční vedení</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.3.1</b>	<b>SO 18-01-01</b>	Žst.Olomouc, trakční vedení
<b>E.3.1</b>	<b>SO 18-01-01.1</b>	Olomouc - Štěpánov, trakční vedení
<b>E.3.1</b>	<b>SO 18-01-01.2</b>	Žst.Olomouc, obvod přednádraží, trakční vedení
<b>E.3.1</b>	<b>SO 18-01-01.3</b>	Žst.Olomouc, obvod osobní nádraží, trakční vedení
<b>E.3.1</b>	<b>SO 18-01-01.4</b>	Převozná měnička Olomouc - přednádraží, napájecí a zpětné vedení
<b>E.3.1</b>	<b>SO 18-01-03.1</b>	Žst.Olomouc, převěšení ZOK - ČD Telematika
<b>E.3.1</b>	<b>SO 18-01-03.2</b>	Žst.Olomouc, převěšení ZOK - SŽDC

<b>E.3</b>		<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>E.3.4</b>		<b>Ohřev výměn</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.3.4</b>	<b>SO 18-06-07</b>	Žst. Olomouc, EOv

<b>E.3</b>		<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>E.3.5</b>		<b>Elektrické předtápěcí zařízení</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.3.5</b>	<b>SO 18-06-02</b>	Žst. Olomouc, EPZ a kabelové rozvody

<b>E.3</b>		<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>E.3.6</b>		<b>Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-06-01</b>	Žst. Olomouc, venkovní osvětlení
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-06-03</b>	Žst. Olomouc, DOÚO
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-06-04</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody nn
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-06-05</b>	Žst. Olomouc, silnoprůdové rozvody a osvětlení nástupišť a podchodů
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-06-06</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů nn
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-04-01</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody vn 6 kV
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-04-02</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 6 kV
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-12-01</b>	Žst. Olomouc, kabelové rozvody vn 22 kV
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-12-02</b>	Žst. Olomouc, přeložky kabelů vn 22 kV
<b>E.3.6</b>	<b>SO 18-06-15</b>	Žst. Olomouc, úprava rozvodu nn pro ukolejnění

<b>E.3</b>		<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>E.3.7</b>		<b>Ukolejnění kovových konstrukcí</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.3.7</b>	<b>SO 18-01-02</b>	Žst. Olomouc, ukolejnění
<b>E.3.7</b>	<b>SO 18-01-02.1</b>	Olomouc - Štěpánov, ukolejnění
<b>E.3.7</b>	<b>SO 18-01-02.2</b>	Žst. Olomouc, obvod přednádraží, ukolejnění
<b>E.3.7</b>	<b>SO 18-01-02.3</b>	Žst. Olomouc, obvod osobní nádraží, ukolejnění

<b>E.3</b>		<b>TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>E.3.8</b>		<b>Vnější uzemnění</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.3.8</b>	<b>SO 18-06-08</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS1 a STS 313A
<b>E.3.8</b>	<b>SO 18-06-09</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS2 a STS 314A
<b>E.3.8</b>	<b>SO 18-06-10</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS3 a STS 314B
<b>E.3.8</b>	<b>SO 18-06-11</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS4 a STS 314
<b>E.3.8</b>	<b>SO 18-06-12</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS5 a STS 315
<b>E.3.8</b>	<b>SO 18-06-13</b>	Žst. Olomouc, společné uzemnění trafostanic TS6 a STS 313
<b>E.3.8</b>	<b>SO 18-06-14</b>	Žst. Olomouc, uzemnění trafostanice TS7

## **SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA (INS)**

### **PROVOZNÍ SOUBORY**

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

<b>D.2</b>		<b>SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.2.7</b>		<b>Informační systém pro cestující</b>
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
<b>D.2.7</b>	<b>PS 18-14-06</b>	Žst. Olomouc, informační zařízení

<b>D.4</b>		<b>OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ</b>
<b>D.4.1</b>		<b>Osobní výtahy</b>
Část dok. PS	Číslo PS	Název provozního souboru
<b>D.4.1</b>	<b>PS 18-29-01</b>	Žst. Olomouc, technologie výtahů

### **STAVEBNÍ OBJEKTY**

Názvy SO kolejový svršek a spodek jsou převzaty podle Vyhlášky č. 146/2008Sb., podle Směrnice č. 11 je název části dokumentace E.1.1 Železniční svršek a spodek.

<b>E.1</b>		<b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>
<b>E.1.1</b>		<b>Kolejový svršek a spodek</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.1.1</b>	<b>SO 18-16-01</b>	Žst.Olomouc, kolejový spodek
<b>E.1.1</b>	<b>SO 18-16-01.1</b>	Žst.Olomouc - obvod přednádraží, kolejový spodek
<b>E.1.1</b>	<b>SO 18-16-01.2</b>	Žst.Olomouc - obvod osobní nádraží, kolejový spodek
<b>E.1.1</b>	<b>SO 18-17-01</b>	Žst.Olomouc, kolejový svršek
<b>E.1.1</b>	<b>SO 18-17-01.1</b>	Žst.Olomouc - obvod přednádraží, kolejový svršek
<b>E.1.1</b>	<b>SO 18-17-01.2</b>	Žst.Olomouc - obvod osobní nádraží, kolejový svršek
<b>E.1.1</b>	<b>SO 18-17-02</b>	Žst.Olomouc, výstroj trati
<b>E.1.1</b>	<b>SO 18-17-02.1</b>	Výstroj trati

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

<b>E.1</b>		<b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>
<b>E.1.4</b>		<b>Mosty, propustky, zdi</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-01</b>	Žst.Olomouc, silniční nadjezd v km 83,484
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-03</b>	Žst.Olomouc, železniční propustek v km 84,575
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-07</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd)
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-07.1</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 85,761 (Pavlovický podjezd)
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-09</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,486 (přes Bystřičku)
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-11</b>	Žst.Olomouc, železniční most v km 86,840 (starý podchod)
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-12</b>	Žst.Olomouc, železniční most v ev. km 205,741 (nový podchod)
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-15</b>	Žst. Olomouc, ochranné štíty v km 87,393 na tramvajovém nadjezdu
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-16</b>	Žst. Olomouc, ochranné štíty v km 87,430 na silničním nadjezdu
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-17</b>	Žst. Olomouc, návěsní krakorec v km 86,783
<b>E.1.4</b>	<b>SO 18-19-18</b>	Žst. Olomouc, návěsní krakorec v km 87,176

<b>E.1</b>		<b>INŽENÝRSKÉ OBJEKTY</b>
<b>E.1.10</b>		<b>Protihlukové objekty</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.1.10</b>	<b>SO 18-15-14</b>	Žst. Olomouc, PHS
<b>E.1.10</b>	<b>SO 18-15-14.1</b>	Žst. Olomouc, PHS - ulice Rejskova
<b>E.1.10</b>	<b>SO 18-15-14.2</b>	Žst. Olomouc, PHS v km 86,432 - 86,542 vpravo
<b>E.1.10</b>	<b>SO 18-15-14.3</b>	Žst. Olomouc, PHS v km 86,328 - 86,542 vlevo

<b>E.2</b>		<b>POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY</b>
<b>E.2.2</b>		<b>Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.2.2</b>	<b>SO 18-15-03</b>	Žst. Olomouc, zastřešení 1.nástupiště
<b>E.2.2</b>	<b>SO 18-15-04</b>	Žst. Olomouc, zastřešení ostrovních nástupišť

<b>E.2</b>		<b>POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY</b>
<b>E.2.3</b>		<b>Individuální protihluková opatření</b>
Část dok. PS	Číslo SO	Název stavebního objektu
<b>E.2.3</b>	<b>SO 18-15-13</b>	Žst. Olomouc, IPO

#### **A.11. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

##### **a) Rekonstrukce výpravní budovy**

Investorem stavby jsou ČD, a.s. RSM. Stavba probíhá průběžně v několika etapách.

Rekonstrukce 1. nástupiště a podchodu bude navazovat na buď již provedené nebo probíhající úpravy ve VB.

##### **b) GSM-R**

Investor SŽDC, s.o. Přípravnou dokumentaci GSM-R tratě Česká Třebová – Přerov vypracoval SUDOP Brno s.r.o. S realizací je počítáno v roce 2011. Napojení optickou sítí je

provedeno na ústřední stavědlo s využitím kabelovodu. Napájení je zajištěno z nejbližší osvětlovací věže. Rekonstrukce kabelovodu vyvolá úpravu optického připojení.

c) V souvislosti s **rekonstrukcí trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS7** bude trafostanice rozdělena na část distribuční a část zařízení SŽDC. Distribuční část zařízení VN v majetku ČEZ Distribuce bude obsahovat přívodní pole VN, pole pro odpojení části VN SŽDC a jim příslušející část přípojníc. Distribuční část zařízení vn v budoucím majetku ČEZ Distribuce musí být prostorově oddělitelná (bude použita pletivová přepážka) a musí umožňovat přístup pracovníku ČEZ. **Projekt na distribuční část zařízení VN trafostanice TS7**, vč. úprav kabelové přípojky 22kV, **zajistí ČEZ Distribuce a.s.**, na základě žádosti SŽDC, s.o., SSŽE Olomouc o navýšení rezervovaného příkonu.

d) *Technicko-ek. studie nového areálu DPMO a.s. v lokalitě ČD –jih v Olomouci* (Stavoprojekt Olomouc)

Investor: DPMO, Statutární město Olomouc. Rekonstrukce žst. Olomouc neovlivní budoucí realizaci předmětné investice, dle známých podkladů (viz souhlas DPMO, doložený v dokladové části). Termín realizace nebyl doposud stanoven.

e) *Přednádraží prostor v Olomouci IV etapa*

V době zpracování projektu stavby je již realizace ukončena.

f) *Protipovodňová ochrana Olomouce, Morava, Olomouc – zvýšení kapacity koryta*

Investor: Povodí Moravy, s.p. Přesný termín realizace nebyl v době zpracování projektu znám. POV, uzavírky komunikací, objízdné trasy, doba realizace mostních objektů byly navrženy tak, aby nedošlo k souběhu obou investičních akcí (s předpokládaným termínem realizace mostních objektů a uzavírkou komunikací).

g) *Přeložky inženýrských sítí*

Z výstavby a realizace nových SO a PS vyplývá nutnost v rámci stavby provádět i přeložky stávajících inženýrských sítí.

*Zabezpečovací zařízení.*

V rámci realizace prací je třeba provést i přeložky stávajících kabelových tras zab. zař. Veškeré přeložky stávajících kabelů zabezpečovacího zařízení jsou součástí provozních souborů provizorních zabezpečovacích zařízení a to jak traťových tak i staničních. V dokumentaci řešeno v části D.1.Železniční zabezpečovací zařízení.

*Sdělovací zařízení.*

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. **Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi.** Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inž. sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Stávající závěsné optické kabely spol. MERIT GROUP, umístěné na trakčních stožárech budou v průběhu stavby provizorně převěšeny a později demontovány a definitivně

uloženy v zemi (řešeno v kapitole Sdělovací zařízení). Tato přeložka je řešena v samostatné dokumentaci a nebude hrazena ze strany SŽDC.

#### *Elektropřeložky*

V souvislosti s rekonstrukcí žst. je nutné zabezpečit stávající kabely VN společnosti ČEZ. Před započítím stavebních prací dojde k vytyčení tohoto vedení, budou provedeny ručně kopané sondy ke zjištění hloubky uložení vedení ve volném terénu (vše s ohlášením správci vedení). Jejich poloha bude zaznačena do výkresové dokumentace a následně s výskytem těchto sítí budou seznámeni pracovníci provádějící opravu.

*Voda, kanalizace, parovod, plyn.*

V rámci nově budovaných stavebních objektů - železničního spodku a svršku, mostních objektů, nových pozemních objektů a silničních komunikací dojde v několika případech k lokálnímu dotčení stávajících vedení těchto inženýrských sítí.

Projektant upozorňuje, že v prostoru kolejiště stanice se mohou vyskytovat další přípojky procházející pod tratí jejichž průběhy nejsou známy. V této souvislosti projektant předpokládá že tyto neznámé sítě jsou uloženy v dostatečné hloubce pod tratí tak, aby nebyly realizací železničního spodku dotčeny. Známé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny. Nicméně toto nezbavuje dodavatele povinnosti před zahájením prací jednotlivé sítě vytýčit.

V závěru je třeba konstatovat, že v současnosti probíhají a budou asi i nadále probíhat práce na údržbě především silnoprůdých, zabezpečovacích a sdělovacích zařízeních – tak aby byl zajištěn jejich bezporuchový chod resp. aby byla zajištěna bezpečnost železniční dopravy. Tyto práce si zabezpečuje SŽDC, s.o. SDC Olomouc.

Další připravované investiční akce, které by mohly nějakým způsobem ovlivnit přímo realizaci stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“, nejsou projektantovi známy.

#### **A.12. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

**Zahájení stavby:**      **březen 2011**  
**Dokončení stavby:**   **srpen 2014**  
**Délka výstavby:**      **42 měsíců**

Podrobné údaje o stavebních postupech, realizaci jednotlivých SO a PS, výlukách a podobně jsou uvedeny v části **F. Organizace stavby** projektové dokumentace této stavby. V části **A.5** této průvodní zprávy jsou uvedeny některé další dílčí časové údaje.

V Olomouci, srpen 2010

Vypracoval: Ing. Jiří Parma